

Comment nous déplacerons-nous demain ? Éléments de réponse au salon Ecomotion de Tel Aviv

Que vaut l'événement Ecomotion qui s'est tenu du 10 au 13 juin à Tel Aviv ? Entre réalité de la voiture 100% autonome, routes intelligentes et villes pensées pour la mobilité de demain, grands groupes et startups ont pu phosphorer ensemble sous les auspices favorables de ce haut lieu de la tech.

Temps de lecture : minute

20 juin 2019

L'évènement Ecomotion a ouvert les portes de sa septième édition pour une semaine particulièrement intense à Tel Aviv du 10 au 13 juin 2019. Le chiffre sept, c'est le symbole de la continuité, de la formation, mais aussi du changement. C'est sur cette tonalité qu'Orlie Dahan, directrice d'Ecomotion, a accueilli les participants.

Devenu un rendez-vous devenu incontournable pour les acteurs de la Smart Mobility et de la Ville Intelligente, Ecomotion a ouvert ses portes à beaucoup plus de licornes, de startups ayant levé de fonds et plus de participants et participantes que les années précédentes. En sept ans, le salon est passé de 200 visiteurs israéliens à 5 000 participants venus du monde entier. L'édition 2019 d'Ecomotion a été marquée par une volonté des constructeurs automobiles et fournisseurs de transports publics de s'impliquer pleinement dans la course à l'innovation, comme Renault-Nissan qui a inauguré son Innovation Lab.

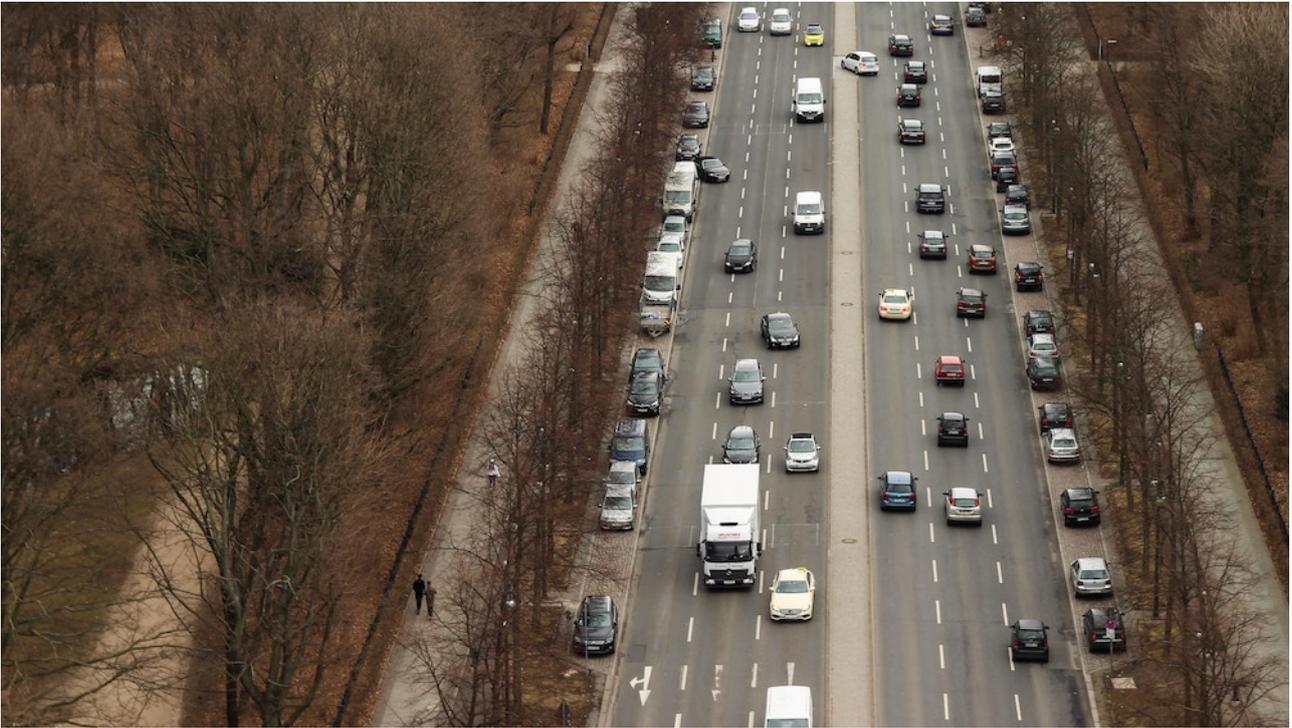
Le pavillon français, piloté par les frères Dan (Challengy), regroupait quant à lui les grandes entreprises du secteur : SNCF, Michelin, Colas,

Segula, Keolis et le think-tank futura-mobility. Le tout sous la direction de Christophe Lienard, directeur de l'innovation du groupe Bouygues. Au programme cette année : 130 startups exposantes, un espace de démonstrations et de nombreux workshops qui ont rythmé la semaine.

La vision artificielle des voitures autonomes

En plénière, les principaux freins liés au développement des véhicules autonomes annoncent la couleur. Malgré l'enthousiasme général, la voiture 100% autonome (on parle d'autonomie de niveau 5) n'est pas près d'arriver sur le marché. Parmi les barrières, le coût des capteurs (les yeux du véhicule) revient souvent plus cher que la voiture elle-même. Néanmoins, Kobi Marenko, le patron d'Arbe, est convaincu que la performance à moindre coût est tout à fait atteignable pour les caméras, LiDARs et les radars.

Autre challenge à relever : la consommation énergétique colossale associée à la conduite autonome. Par exemple, Tesla ne peut pas rouler plus d'une heure tant la puissance de calcul embarquée et les capteurs épuisent la batterie. En revanche, l'autonomie partielle (autonomie de niveau 2) semble atteignable d'ici 2 à 3 ans. Réaliste, oui, sous réserve de limiter cette conduite à des zones géographiques adaptées. C'est ce que souligne Ben Saltsman, directeur développement de Magna, en mentionnant le cas de l'enneigement important en Amérique du Nord. La sécurité prime avant tout.



À lire aussi

L'État débloque 42 millions d'euros pour tester des véhicules autonomes

Quoi qu'il en soit, Ecomotion fait la part belle aux startups dans le domaine de la voiture intelligente connectée. Nous retenons notamment, Innoviz, qui vient de lever 170 millions de dollars pour ses capteurs LiDAR. L'opération porte à 252 millions de dollars le montant total levé par l'entreprise depuis sa création.

D'autres se tournent vers des solutions alternatives. C'est le cas d'Ottopia, dont nous assistons à la démonstration sous un soleil de plomb. Pas de chauffeur, un volant qui tourne seul, et une voiture qui avance. A quelques kilomètres de là, la pilote contrôle le véhicule à distance. La technologie permettrait d'assister une flotte de camions de transports à partir d'un seul pilote.

La course aux véhicules électriques

Là aussi, tout n'est qu'une affaire de temps. Dès que la voiture électrique sera compétitive avec les voitures traditionnelles à combustion, on assistera à une adoption de masse. Néanmoins, le déploiement d'infrastructures adaptées (stations de recharge) reste une des conditions *sine qua non*. Ceci implique d'importants investissements où le rôle des gouvernements aura aussi un rôle d'incitation à jouer.

Un workshop chez Google Campus sur le thème de la Route Intelligente, articulé autour de pitches de startups et de mentoring pair à pair met en lumière Appollo Power qui présente des revêtements flexibles à base de cellules photovoltaïques. La solution permettrait de construire de véritables routes solaires. Nous pouvons imaginer par exemple la redistribution de l'énergie produite sur le réseau public, ou l'alimentation des stations de recharge sur l'autoroute. Dans la même lignée, Chakratec développe justement des bornes de recharge électriques permettant de charger son véhicule en moins de 20 min. La technologie, qui s'appuie sur le volant à inertie, a déjà été déployée en Europe.

La data au service des villes intelligentes

C'est sur l'évocation de la crise des gilets jaunes qu'Alexandre Viros, patron de Oui.sncf, rappelle l'importance du challenge de la mobilité à un niveau décentralisé. Car c'est avant tout une crise périurbaine de la mobilité sociale qui est à l'origine du mouvement.



À lire aussi

Voitures autonomes : inauguration d'un centre d'essai près de Paris

De l'autre côté, l'urbanisation des métropoles soulève évidemment de nombreux questionnements. Les villes font face à une croissance exponentielle, tout en convergeant vers des modèles plus intelligents, inclusifs, et durables. Les initiatives concernent tous les domaines : décongestionnement de la circulation, essor de la micro mobilité (vélos et trottinettes), dialogue citoyen, ou démarches collaboratives.

Les startups exposantes ne manquent pas, là encore de nous surprendre. [Radgreen](#) et [Breezometer](#) se rangent dans le domaine de la qualité de l'air. Un peu plus loin, [Aipark](#) et [ParKam](#) proposent chacun une solution digitale de parking intelligent. [GreenQ](#) développe un système de bennes à ordures connectées, tandis que [ZenCity](#) aide les municipalités à comprendre les comportements des habitants. Même les bus publics sont sujets à la disruption, avec par exemple [HopOn](#) et [Optibus](#).

La ruée vers l'Open Innovation

Cette année de grandes entreprises françaises et internationales avaient fait le déplacement, venues dénicher le meilleur de la tech, ou tout simplement de nouvelles idées innovantes. Et pour cause, tout était fait pour permettre les bonnes rencontres, le lancement de projets pilotes, et les collaborations R&D.

Le nombre croissant d'incubateurs et de centres de R&D en partenariat avec des leaders comme Honda, Volvo, Renault est révélateur du potentiel du marché israélien. Ecomotion, mieux que le CES consacré à l'innovation technologique aux États-Unis ? Cet engouement traduit surtout la conviction que l'open innovation permet de résoudre de multiples problématiques complexes. Keyrus ouvre d'ailleurs avec Challengy un Open Innovation Lab en Septembre à Tel Aviv. L'objectif : créer un lieu de co-création rassemblant startups, groupes internationaux, fonds d'investissement et incubateurs.

Laure Sune est Lead Analyst Smart City & Mobility pour Keyrus Innovation Factory (KIF), le département Innovation du Groupe Keyrus, expert en Data, Digital et Transformation et a pour rôle de créer un pont entre les entreprises et les startups innovantes.

Article écrit par Laure Sune