

ANNEXE

Recommandations

tirées du rapport

“Managing the Transition to Driverless Road Freight Transport”

Publication conjointe du
Forum international des transports (FIT),
de la *European Automobile Manufacturers' Association* (ACEA),
de l'Union internationale des transports routiers (IRU)
et de la Fédération internationale des ouvriers du transport

31 mai 2017

Créer un conseil consultatif provisoire de transition pour l'industrie du transport routier

Les gouvernements devraient créer un conseil consultatif de transition pour l'industrie du camionnage, qui serait chargé de donner des avis sur les problématiques de l'emploi liées à l'introduction des camions autonomes. Ce conseil devrait revêtir un caractère provisoire et être composé de représentants des syndicats, des entreprises de transport routier, des constructeurs de véhicules et des pouvoirs publics. Il prêterait son concours aux pouvoirs publics pour choisir le bon dosage de mesures destiné à assurer une juste répartition des coûts, des avantages et des risques liés à l'automatisation du transport routier.

Envisager la mise en place d'un système de permis provisoire pour gérer le rythme de l'adoption des camions autonomes et favoriser une transition équitable pour les chauffeurs victimes de suppressions d'emplois, tout en garantissant un accès équitable aux marchés

Les pouvoirs publics devraient réfléchir à un mécanisme destiné à encadrer la transition vers l'introduction des camions autonomes. Un système de permis serait un moyen d'influer sur le rythme de l'adoption des nouveaux véhicules et d'assurer un soutien financier aux chauffeurs licenciés. Si une aide au chômage à l'échelle de l'ensemble de l'économie n'est pas jugée appropriée, une assistance supplémentaire pourrait être envisagée sous forme de programmes ciblés visant à réaffecter les chauffeurs sur le marché du travail. Il pourrait aussi s'agir de prestations de compensation de perte de revenu si les possibilités de trouver un autre emploi sont également limitées par l'automatisation. Par souci d'équité, les fonds destinés à l'aide à la transition devraient être générés par les principaux bénéficiaires de l'exploitation des camions autonomes. La vente de permis aux opérateurs dont les coûts d'exploitation baissent pourrait être complétée par des contributions de tous les autres usagers de la route, qui eux, bénéficieront d'une amélioration de la sécurité. Le système de permis devra être minutieusement conçu, afin que les permis servent effectivement à gérer équitablement la transition professionnelle et pas de moyen détourné de limiter la libre circulation des marchandises.

Définir des normes internationales, des règles routières et des réglementations techniques applicables aux camions autonomes

L'harmonisation internationale des règles est essentielle pour maximiser les gains à attendre des technologies d'automatisation des camions. Des normes concernant les véhicules et des règles d'exploitation communes permettraient aux camions autonomes de franchir les frontières sans encombre. Elles devraient être mises en place, au minimum, à l'échelle continentale, mais de préférence à l'échelle mondiale. L'approche volontariste de nombreux gouvernements, qui font l'essai des systèmes de permis et d'exemptions ad hoc des règles routières, permet d'étudier parallèlement diverses méthodes, ce qui peut accélérer le perfectionnement technologique. Cependant, ce type de

concurrence comporte le risque que l'on n'accorde pas suffisamment d'attention à l'objectif d'harmonisation, qu'il faut viser à terme.

Continuer à mener des projets pilotes pour tester les camions autonomes, les technologies réseau et les protocoles de communication

Les pouvoirs publics, la profession et les chercheurs devraient poursuivre leurs essais sur routes publiques, dans des corridors et zones désignés, pour tester les véhicules, les technologies réseau et les protocoles de communication. Cela permet de tester diverses technologies sans engagement précoce envers une société, une norme ou une technologie particulière au cours du processus de développement, et d'éviter ainsi que des investissements coûteux à l'échelle du réseau ne soient faits à mauvais escient ou fassent l'objet de spécifications trop étroites. On optimisera ainsi les avantages de l'automatisation du fret routier pour la société.