



Olivier KLEIN

Laboratoire Aménagement Économie Transport
École Nationale des Travaux Publics de l'État

Qui êtes-vous ? Quels sont votre parcours et votre métier ?

Le monde de la recherche et la démarche scientifique que l'on utilise me fascinent. Cette façon que nous avons de prendre un sujet, de l'explorer en profondeur avec le but de produire de la connaissance est pour une moi une motivation quotidienne.

Après un cursus d'ingénieur à l'École Nationale des Travaux Public de l'État, j'ai réalisé mon doctorat au LAET (Laboratoire Aménagement Economie Transport). Mon sujet de thèse portait sur les usages de la grande vitesse dans le domaine ferroviaire et leurs interactions avec les territoires. Après tout un parcours au sein du même laboratoire, j'ai pris la fonction de directeur-adjoint en 2012. Des missions d'animation d'équipes et d'administration se sont ajoutées à mes tâches de chercheur.

Je travaille sur différents sujets : le véhicule autonome, avec le projet ENA notamment et également sur le développement de jeux sérieux pouvant être utilisés dans un cadre de recherche. Nous avons d'ailleurs développé, avec l'aide d'étudiants, un jeu prospectif autour du véhicule autonome, qui se nomme Robospectif . Jeu que nous serons peut-être amenés à utiliser dans le cadre du projet ENA !

Quel est votre rôle dans le projet ENA ? Qu'attendez-vous d'ENA ?

Je travaille avec Jean-Pierre Nicolas et Louafi Bouzouina, également chercheurs au LAET, sur le volet évaluation environnementale et socio-économique des services de navettes autonomes qui seront déployées sur les territoires impliqués dans le projet.

Les résultats obtenus nous permettront de donner des informations et surtout des méthodes d'évaluation propres à la navette autonome, éléments jusqu'alors non développés. Le cadre novateur et expérimental du projet a justifié notre implication au nom du laboratoire.





Quelle sera, pour vous, la mobilité de demain ?

Avant de nous projeter dans le futur, nous devons avant tout définir les enjeux et identifier les tensions actuelles ! Pour cela, nous ne pouvons exclure la donnée environnementale, qu'elle soit à l'échelle globale avec le réchauffement climatique que nous connaissons, ou localement à l'échelle de chaque territoire. Nous devons également être conscients qu'un système de mobilité, peu importe son format, a un coût que nous devons assumer collectivement et individuellement. Un autre aspect qui ne doit pas être négligé est l'accessibilité à toutes et tous, sans distinction de localisation ou de capacité. Enfin, la mobilité autonome est partie prenante d'une société beaucoup plus numérique, dont on mesure chaque jour davantage les apports et les dangers.

Est-ce que la mobilité autonome répondra à l'ensemble de ces enjeux ? Difficile de répondre aujourd'hui, compte tenu du coût de cette technologie novatrice et sur laquelle nous n'avons pas assez de recul.

Nous devons peut-être redéfinir nos nécessités en matière de mobilité, et pas seulement en termes de mode de transport, pour répondre à ces différents enjeux, d'échelle locale, nationale ou planétaire, mais aussi pour chaque individu.



 Université
Gustave Eiffel

Berthelet

 EDF

 EIFFAGE
SOLUS SYSTEM

 MENTPE

 instant system

 NOUYO

 sce
Stratégie
à l'échelle
de l'entreprise

sector

 TRANSPOLIS

 UNIVERSITÀ
GUSTAVE EIFFEL

 Coeur
Breizh

Plus d'informations sur www.experimentations-navettes-autonomes.fr

Le projet est soutenu dans le cadre du Programme d'investissements d'avenir (PIA)
opéré par l'ADEME et labellisé par CARA