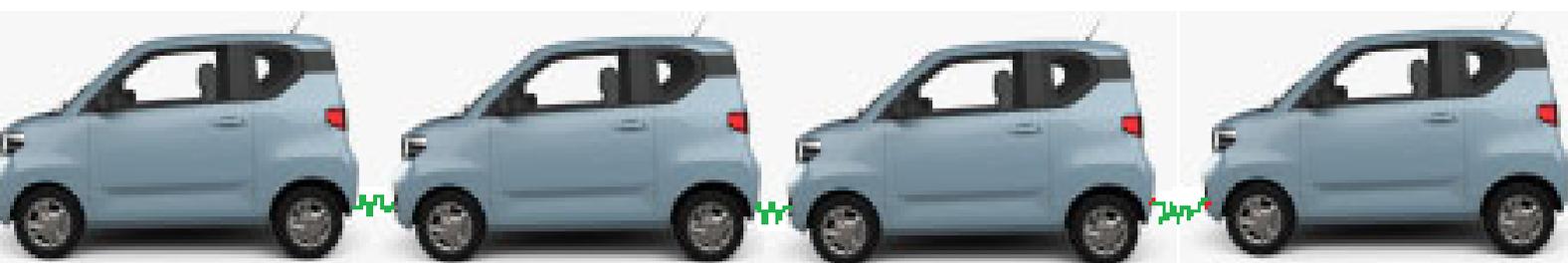


LA VOITURE SEMI-AUTONOME



VÉHICULE HYBRIDE et MIXTE

— Individuel et collectif —

À l'air comprimé
À l'hydrogène
À l'électricité

Il est tout de même très curieux que beaucoup de Français envisagent un futur proche intégrant une réalité virtuelle augmentée, éventuellement de posséder un ou plusieurs doubles virtuels. Mais, dans ce même futur proche, ils n'envisagent aucunement d'abandonner la bagnole. Tout simplement parce qu'aucun projet en ce sens ne leur est proposé.

Au départ, il y a deux idées :

Première idée :

le partage (vente et achat) d'électricité entre les voitures.

Pourquoi s'encombrer de lourdes batteries lorsque l'on peut acheter l'électricité au conducteur voisin ou à un véhicule générateur spécialisé ?

Ces voitures peuvent donc se rapprocher entre elles, s'accoupler, s'aboucher, afin de se transmettre les charges électriques.

Les véhicules autonomes dédiés, spécialisés, dans la fourniture d'électricité circulent sans conducteurs sur les routes en fonction des besoins électriques. Ils peuvent également être loués. Ils renferment, soit des batteries très puissantes, soit un générateur électrique ;

Le générateur électrique fonctionne à l'air comprimé ou à l'hydrogène.

Comme la mise en place du système sera progressive, pendant quelques temps des groupes électrogènes fonctionneront encore à la biomasse ou au gazole.

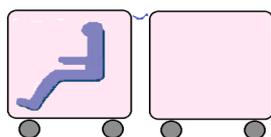
Deuxième idée :

L'atomisation des voitures en objets modulaires roulants.

Les voitures sont décomposées en plusieurs mobiles, **chacun motorisé et connecté.**

Ainsi, pour transporter TROIS PERSONNES, DEUX MOBILES sont nécessaires pour former le véhicule adapté.

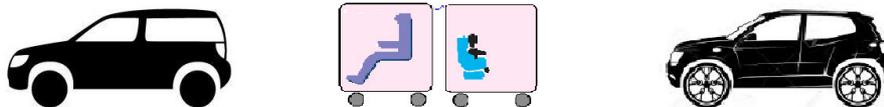
Voiture avec deux mobiles



Mobile autonome pourvoyeur d'électricité



UNE MISE EN PLACE PROGRESSIVE DU SYSTÈME



Au départ, seuls sont vendus et loués des mobiles pour une utilisation «classique». C'est-à-dire un mobile conducteur avec un mobile de passagers (ou de marchandises) et, éventuellement, un mobile-générateur. Ils se conduisent alors comme les véhicules actuels et ne se mettent pas en convoi, ni échangent l'électricité avec les autres mobiles. Cela, le temps que les usagers « s'approprient », peu à peu, ce nouveau moyen de transport, en commençant par des locations occasionnelles.

CIRCULATION

Des boîtiers de connexion servent à fluidifier la circulation et garantissent la sécurité de l'ensemble des véhicules (*les voitures de l'ancien système et celles du nouveau système*).

Tous les véhicules anciens (*voitures, bus, camions, etc.*) doivent, dès lors, posséder un boîtier de connexion (*reconnaissance- vérification – contact*) pour avoir le droit de circuler.

DANS UN FUTUR PROCHE

L'Omnium d'électricité : une société de droit public est constituée afin d'organiser et de favoriser l'échange d'électricité (*achat-vente*) entre les « mobiles », tous connectés.

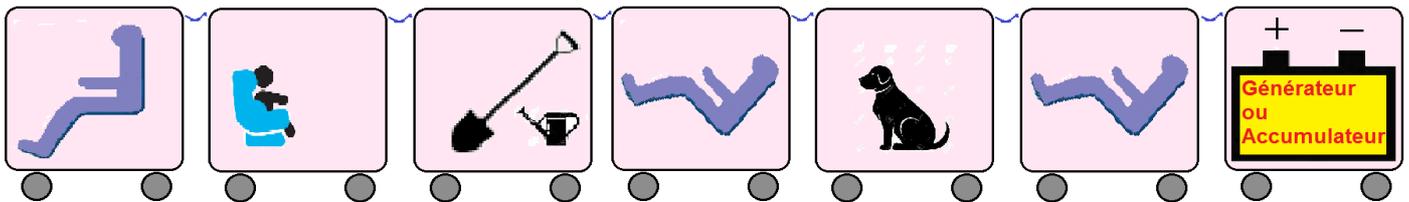
L'Omnium d'électricité suscite la circulation sur les routes de mobiles accumulateurs électriques ou de mobiles générateurs fonctionnant avec de l'air comprimé, du gaz, de la biomasse (gazogène), de l'hydrogène ou, dans les premiers temps, des dérivés du pétrole (essence et gazole, etc.). Des véhicules-balais (des mobiles totalement autonomes), récupèrent la nuit les mobiles ayant été loués et laissés sur des parkings.

L'Omnium des routes : une société de droit public est constituée afin d'organiser et de faciliter la constitution des convois. Tous les conducteurs y sont affiliés et classés selon leur niveau de maîtrise et leur expérience (*sur un parcours précis et régulier ; selon les catégories de routes ; en ville ou en campagne*). Par exemple, les jeunes conducteurs ne peuvent être « conducteur de tête » que sur certaines routes de campagne. Ils peuvent néanmoins rouler partout en tant que véhicule individuel ou, dans un convoi, en campagne et dans les petites villes.

À PARTIR DE CE FUTUR PROCHE (10 ans à 15 ans)

Les « mobiles » et les « véhicules » constitués ont la faculté de se mettre rapidement en convoi.

Ils peuvent s'en défaire tout aussi rapidement.



Ici un convoi de TROIS VÉHICULES (= trois conducteurs) avec un total de SEPT mobiles comprenant :

- > un conducteur de tête et deux conducteurs en « relâche »,
- > un mobile de transport de personnes (bébé),
- > deux mobiles de transports divers (chien et outils)
- > un mobile-générateur.

L'arrimage consiste en un lien souple électrique et électronique.

En aucun cas il n'est le lien mécanique, solide, que l'on retrouve entre un tracteur et sa remorque.

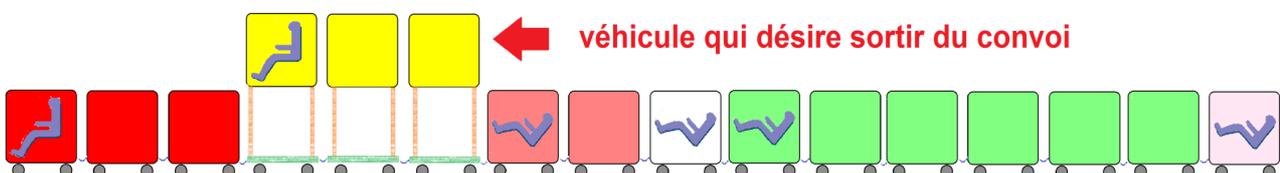
Trois solutions sont disponibles pour rentrer ou sortir des convois :

> La solution classique avec entrée et sortie par l'arrière du convoi qui ne peut être appliquée que sur les lignes commerciales des sociétés de transport ;

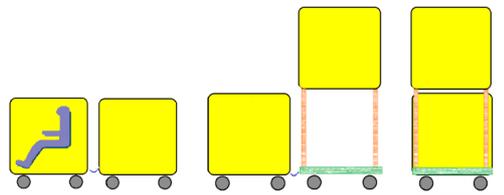
> La solution intermédiaire, avec extraction par le côté, nécessite des aménagements spéciaux. Elle est idéale pour les autoroutes et les voies rapides qui disposent des espaces nécessaires. Elle convient également aux territoires ruraux.

> La solution novatrice avec extraction par le haut (schéma ci-dessous et seulement avec le moteur dans les roues). Cette solution exige une rupture conceptuelle. La technologie est existante, mais elle demandera néanmoins un peu de patience pour atteindre la fiabilité et la sécurité nécessaire.

La solution novatrice, idéale mais aussi plus futuriste



Les mobiles possèdent également la capacité à se garer de façon autonome dans les parkings, en profitant de tous les espaces disponibles (*un peu comme des boîtes de carton rangées au fond d'un garage*). Ils s'en dégagent automatiquement, après une demande télécommandée de leurs propriétaires.



Protection des libertés individuelles

Les conducteurs et les loueurs de mobiles auront le droit d'adhérer à des groupements d'utilisateurs afin que leur nom n'apparaisse pas dans les bases de données de l'Omnium. Ainsi seront opaques toutes les transactions, connexions et déplacements que réaliseront les affiliés à bord de ces mobiles. Ces opérations n'apparaîtront alors que sous le seul numéro d'affilié à l'association. L'association deviendrait transparente (*et le nom réel serait alors dévoilé*) qu'en cas d'accident ou d'infraction ou d'une décision judiciaire. La personne morale (*association, groupement, etc.*) garantira auprès de l'Omnium le paiement des locations, les rémunérations des conducteurs, et les achats d'électricité réalisés par ses affiliés.

CONCLUSION

Pour toute la planète le moteur électrique représente l'avenir de l'automobile. Toutefois, la faible autonomie restituée par les batteries, même les plus performantes, constitue un obstacle majeur.

La voiture semi-autonome permet de réaliser, d'une seule traite, des trajets de plus d'un millier de kilomètres. Il s'agit avant tout de penser autrement la voiture et les transports. La voiture semi-autonome offre une technologie concrète et des technologies exploitables immédiatement.

Un bond dans le futur si l'on considère que, dans le domaine des transports, toutes les projections réalistes pour le 21^e siècle demeurent des prolongations des vieux concepts actuels. La voiture semi-autonome dépasse ces modèles et se projette dans l'avenir. Cependant, elle peut fonctionner en même temps que les anciens véhicules, sur les mêmes routes.

La diffusion publique de ce concept a été, jusqu'ici, très confidentielle (quelques courriers à des instances gouvernementales en 2017). L'objectif de cette discrétion était de tenter de donner une avance à notre pays avec ce nouveau système de transport. Sur ce volet, ce fut un échec. À la fin des années 80, cette même sclérose conceptuelle des élites n'a pas permis d'entrevoir l'avenir ; ils n'ont pas compris l'intérêt à d'adjoindre un modeste et modique modem au minitel, l'empêchant alors de devenir ce qui très rapidement l'a supplanté : l'internet américain. Le présent document n'est qu'un résumé du concept déposé.