

VÉHICULE AUTOMATISÉ

— COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊT —

MOVIN'ON



Guide de ressources

pour le déploiement d'une navette automatisée

PILOTÉE PAR



2025

La CIVA, une communauté engagée pour une mobilité accessible à tous

La Communauté d'Intérêt Movin'On sur le Véhicule Automatisé (CIVA), pilotée par la Macif, rassemble douze entreprises : beti, BNP Paribas Cardif, Forvia, Kantar, Macif, Maif, Michelin, Navya, Microsoft, Orange, SNCF et Vinci.

Ce groupe de travail, fondé sur une logique d'innovation ouverte, a pour objectif de mettre les progrès technologiques au service de la mobilité des habitants des territoires enclavés.

Son leitmotiv depuis sa création en 2020 : « Mobilité pour tous, autonomie pour tous, via le véhicule automatisé partagé. »

La CIVA concentre ses travaux sur un modèle précis : le déploiement de navettes automatisées partagées, un levier concret pour désenclaver les zones rurales et périurbaines, accélérer la transition écologique et faciliter la mobilité quotidienne vers l'emploi, l'éducation, la santé ou les loisirs.

Guide de ressources pour le déploiement d'une navette automatisée

Pourquoi ce guide ?

La mobilité automatisée n'est plus une idée futuriste : elle devient une réalité.

En France, de nombreuses collectivités testent déjà des navettes automatisées, électriques et connectées, pour offrir de nouvelles solutions de déplacement, notamment dans les zones où le transport public est limité.

La Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), 2025-2027) témoigne d'ailleurs de cette dynamique, en accompagnant le passage des expérimentations aux premiers déploiements progressifs et soutenables.

Mais pour beaucoup d'élus et d'agents territoriaux, le sujet reste complexe :

« Par où commencer ? », « Quelles sont les démarches à suivre ? », « Combien cela coûte-t-il ? », « Qui peut nous accompagner ? »

Ce guide a été conçu pour répondre à ces questions de manière simple, progressive et opérationnelle. Il s'adresse à celles et ceux qui souhaitent comprendre les enjeux, évaluer la maturité de leur territoire et construire un projet pilote de service réaliste et utile.

Son objectif : accompagner les territoires dans la transition vers la mobilité automatisée, en s'appuyant sur les enseignements tirés de cinq années de travaux de la Communauté d'Intérêt Movin'On sur le Véhicule Automatisé (CIVA) et sur les retours d'expérience des collectivités déjà engagées.

Situez votre territoire : où en êtes-vous de votre préparation à la mobilité automatisée ?

Avant de vous lancer, il est utile de savoir où se situe votre territoire dans son parcours de préparation à la mobilité automatisée. Cette étape de diagnostic vous aidera à :

- Comprendre vos points forts et vos marges de progression
- Identifier les ressources à mobiliser
- Choisir le bon niveau d'ambition pour votre projet

L'indice de préparation des territoires

Pour aider les collectivités à se situer, la CIVA a créé en 2025 un indice de préparation des territoires. Cet outil a servi de base à une enquête nationale menée auprès de **1 254** Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), dont près d'un quart (**24 %**) ont répondu, représentant **92** départements et plus de **20 millions** d'habitants.

Ces données ont permis de dégager quatre profils de territoires, selon leur niveau de connaissance des véhicules automatisés, les ressources de leur intercommunalité, la qualité de leurs infrastructures physiques et numériques, leurs besoins en transport public et leur intérêt pour la mobilité automatisée.



En complément de cette enquête, la CIVA a mené une série d'**entretiens avec des élus et agents d'EPCI**, permettant d'approfondir les enseignements du questionnaire et de mieux comprendre les leviers, freins et attentes locales face à l'expérimentation de navettes automatisées.

Ces analyses croisées, entre données quantitatives et témoignages de terrain, constituent le socle du présent guide.

L'enquête de la CIVA met en évidence quatre profils types de territoires, du moins intéressé au plus engagé. Leur répartition en pourcentage donne un aperçu concret de la diversité des situations et du niveau d'avancement des territoires.

Profil d'EPCI	Description
Indifférent (12 %)	Ressources présentes mais faible intérêt ou besoin.
Novice (39 %)	Intérêt croissant, peu de connaissances.
Contraint (30 %)	Volonté d'agir mais moyens limités.
Impliqué (19 %)	Déjà engagés dans des projets.

Comment lire ce guide ?

Pour tirer pleinement parti de ce guide, **commencez par situer votre territoire.**

Quel profil vous correspond le mieux ? Deux façons de le découvrir :

- **Faites le diagnostic** : répondez aux questions proposées page 6 pour identifier le profil le plus proche de votre situation.


ou

- **Explorez les profils** : lisez les descriptions page 7 et voyez dans lequel vous vous reconnaissez le plus, selon votre niveau de connaissance, vos besoins, vos besoins et votre intérêt pour la mobilité automatisée.

Votre parcours de lecture selon votre profil

Une fois que vous avez identifié le profil correspondant à votre territoire, ce guide vous propose un parcours de lecture adapté.

Les quatre parties du guide — Informez-vous !, Inspirez-vous !, Projetez-vous ! et Lancez-vous ! — suivent une progression logique, de la découverte à l'action.

Pour vous aider à prioriser votre lecture, chaque profil est associé à un niveau d'intérêt recommandé pour chacune des quatre parties. **Ce niveau est symbolisé par une à quatre navettes** .

Ces repères vous aident à personnaliser votre lecture, mais toutes les parties se complètent : **parcourir l'ensemble du guide vous donnera une vision globale et cohérente de la mobilité automatisée et des leviers d'action pour votre territoire.**



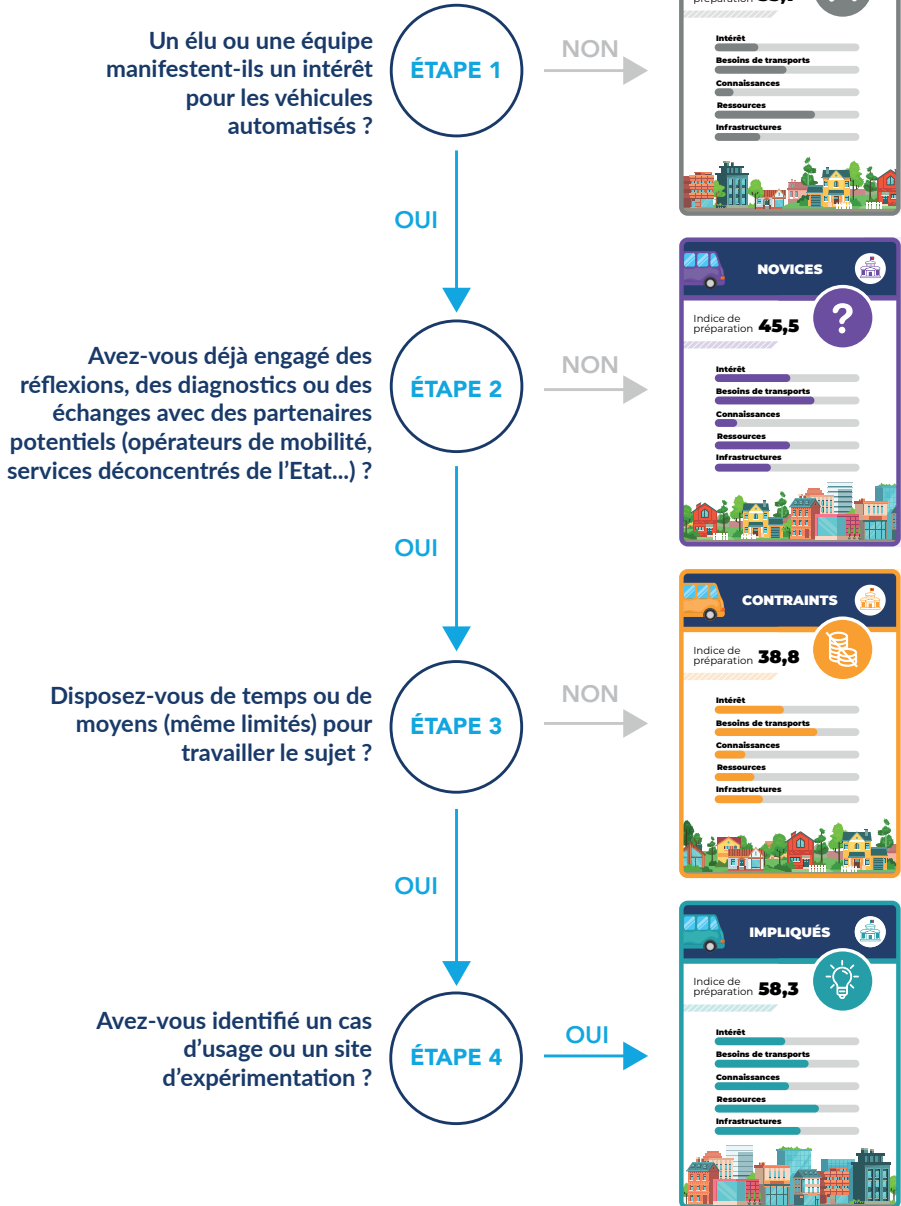
Envie d'aller plus loin ?

Calculez votre propre **score à l'indice de préparation des territoires** (QR Code ci-contre).

En quelques minutes, vous mesurerez le niveau de préparation de votre collectivité face à la mobilité automatisée !



Quel type de profil êtes-vous ?



Votre guide de lecture selon votre profil

Indifférent

Le profil « indifférent » désigne principalement des territoires urbains ou périurbains disposant de ressources internes, manifestant une forte méconnaissance et un intérêt très limité pour les navettes automatisées ainsi que des besoins jugés peu pressants en transport public.

À lire en priorité





- I - Informez-vous ! 
- II - Inspirez-vous ! 
- III - Projetez-vous ! 
- IV - Lancez-vous ! 

Novice

Le profil « novice » regroupe des EPCI à très faible connaissance du sujet mais à intérêt croissant pour les navettes automatisées, exprimant des besoins importants pour améliorer les horaires, la desserte et la couverture territoriale du transport public.



« Je ne trouve pas de réponse claire sur ce qu'une collectivité peut faire pour lancer une expérimentation. On ne sait pas trop comment enclencher une procédure. »

- I - Informez-vous ! 
- II - Inspirez-vous ! 
- III - Projetez-vous ! 
- IV - Lancez-vous ! 

Contraint

Le profil « contraint » regroupe surtout des communautés de communes rurales ou périurbaines, peu dotées en ressources et qui ne sont pas des autorités organisatrices de mobilité (AOM), avec des infrastructures limitées et une faible connaissance des véhicules automatisés mais un fort besoin d'amélioration de l'offre de transport public et un intérêt réel pour les navettes automatisées.



« Pour l'instant, je suis seul sur le service. [...] Aujourd'hui, on n'est pas dimensionnés pour ça. »

- I - Informez-vous ! 
- II - Inspirez-vous ! 
- III - Projetez-vous ! 
- IV - Lancez-vous ! 

Impliqué

Le profil « impliqué » regroupe essentiellement des EPCI urbains déjà engagés dans des projets concrets, disposant de ressources, d'infrastructures adaptées et d'une bonne connaissance juridique et technique, mais affichant un intérêt déclaré pour les navettes relativement modéré au regard de leur degré de préparation.



« On a demandé une étude de structure pour évaluer si elle peut supporter le passage d'une navette, ce qui nous ferait gagner beaucoup de temps sur la traversée du Rhône. »

- I - Informez-vous ! 
- II - Inspirez-vous ! 
- III - Projetez-vous ! 
- IV - Lancez-vous ! 

I - INFORMEZ-VOUS !



Qu'est-ce qu'une navette automatisée ?

Quel est le cadre réglementaire d'une navette automatisée ?

Comprendre la mobilité automatisée

La mobilité automatisée repose sur des technologies spécifiques, un cadre réglementaire précis et des usages encore en évolution.

Comprendre ces éléments permet aux élus et aux agents de :

- Prendre des décisions éclairées
- Adapter les ambitions à la réalité du territoire
- Mieux dialoguer avec les partenaires techniques et institutionnels.

Cette première partie vous propose une approche simple et structurée pour :

- Comprendre ce qu'est une navette automatisée et les différents niveaux d'automatisation
- Identifier le cadre réglementaire qui encadre leur circulation en France.





Qu'est-ce qu'une navette automatisée ?

Une navette automatisée est un véhicule partagé sans chauffeur, qui est connecté afin de pouvoir être supervisé à distance, à moteur électrique et avec une capacité d'environ 10 places. Elle est conçue pour transporter plusieurs passagers sur des trajets de courte et moyenne distance. Elle contribue ainsi à réduire les émissions de CO2, à améliorer la sécurité routière et à fournir un service de mobilité accessible à tous.

Comprendre les niveaux d'automatisation

Niveau 3

Partiellement automatisé

Le système de conduite automatisé doit effectuer une demande de reprise en main pour répondre à certains aléas de circulation ou défaillances pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle (ODD).

Niveau 4

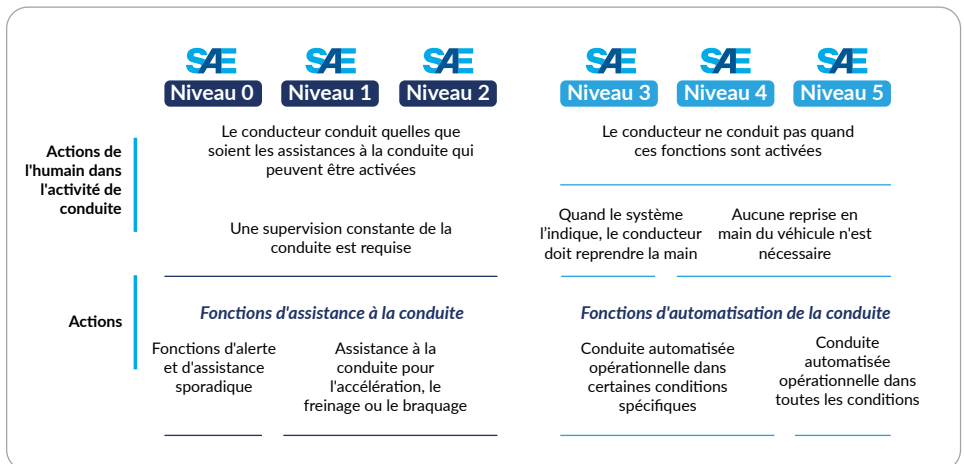
Hautement automatisé

Le système de conduite automatisé peut répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle (ODD).

Niveau 5

Totalement automatisé

Le système de conduite automatisé peut répondre à tout aléa de circulation ou défaillance, sans exercer de demande de reprise en main pendant une manœuvre effectuée dans son domaine de conception fonctionnelle (ODD), et est intégré à un système de transport routier automatisé.



SAE J3016™ Levels of driving automation



Quel est le cadre réglementaire d'une navette automatisée ?

Depuis 2019, la loi française autorise l'expérimentation puis la circulation de véhicules à conduite automatisée sur la voie publique. Des arrêtés précisent les conditions, les obligations des exploitants et les responsabilités juridiques. Ce cadre évolue, mais permet déjà à une intercommunalité de porter ou coporter un projet avec les bons partenaires.

Évolution du cadre légal

2018 - Loi PACTE

Autorise l'expérimentation des véhicules automatisés sur la voie publique



2019 - Loi LOM

Autorise la circulation des véhicules automatisés



2021 - Décrets d'application
Définissent les rôles, responsabilités et modalités d'autorisation

Ce que dit la loi aujourd'hui

Éléments clés	Ce que dit le droit	Implications pour les EPCI
Responsabilité	Maintien de la responsabilité du constructeur ou du mandataire pendant les périodes où le système exerce le contrôle du VA.	Portage du projet intégrant un exploitant ou un industriel identifié.
Sécurité	Obligation d'une autorisation interministerielle.	Nécessité de remplir et valider trois dossiers techniques avec l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et avec un Organisme Qualifié Agréé (OQA).
Présence humaine	Pas obligatoire si système de niveau 4 homologué.	Conservation d'un opérateur embarqué lors de la phase de test dans certaines expérimentations.
Voirie	Accord du gestionnaire de voirie indispensable.	Nécessité d'adapter l'infrastructure de manière frugale.
Bénéficiaires	Tous publics sauf mineurs non accompagnés.	Possibilité pour tous les habitants du territoire de bénéficier de la mise en service d'une navette automatisée.

II - INSPIREZ-VOUS!



Un exemple d'expérimentation des navettes automatisées au coeur de la zone d'activités de Rovaltain (Valence TGV-Drôme)

S'inspirer des projets menés en France

Depuis plusieurs années, de nombreux territoires français, urbains, périurbains et ruraux, se sont engagés dans des projets d'expérimentation des navettes automatisées. Leurs expériences constituent une source précieuse d'apprentissage : elles montrent que la réussite d'un projet ne dépend pas seulement de la technologie, mais surtout de la préparation du territoire, de l'implication des élus, et de l'adhésion des habitants.

Cette partie met en lumière une expérimentation inspirante, pour illustrer les facteurs de réussite et les enseignements concrets à tirer pour d'autres collectivités.



Le parc d'activités de Valence TGV : un pilote de service à haute valeur d'usage

Contexte territorial

Situé à proximité de la gare de Valence TGV, le parc d'activités Rovaltain (créé en 2001 dans le cadre de l'aménagement de la ligne TGV Sud-Est) accueille plus de 150 entreprises et 3 000 salariés sur 162 hectares.

Malgré ce dynamisme, le site ne dispose d'aucune solution de transport collectif ou partagé dédiée, ce qui soulève plusieurs problématiques :

- Besoins de mobilité à la pause méridienne vers les espaces de restauration
- Besoins d'accessibilité à des parkings longue durée situés à distance
- Besoins de mobilités interentreprises
- Des accès limités aux services de proximité.

Objectifs du service pilote

Le projet visait à :

- Offrir un service de transport automatisé quotidien accessible à tous les publics du parc
- Mutualiser les moyens à l'échelle du site
- Réduire les coûts de transport dans une logique de rationalisation
- Valider une desserte à haute valeur d'usage.

Caractéristiques du pilote

Période	Mars - septembre 2025
Distance couverte	6 km (deux navettes)
Disponibilité du service	100 % sur la période
Vitesse de pointe	38 km/h
Population ciblée	Publics du parc et usagers de la gare TGV
Type de navette	Électrique, 8 places assises, poste de conduite escamotable
Constructeurs et partenaires	beti, Macif, Renault Group, Signature, WeRide
Nombre moyen de passagers/jour	80 à 100 (du lundi au vendredi)
Conditions spécifiques	Voies étroites, stops, giratoires, rétrécissements
Caractéristiques techniques	Niveau 4 d'autonomie, gestion dynamique des événements de la route (écarts, dépassements)



Points saillants

- Approche par les besoins : volonté de répondre aux besoins de mobilité de tous les acteurs du parc.
- Évaluation approfondie : étude de l'acceptabilité, du confort, des scénarios critiques, de la sécurité et des impacts environnementaux.
- Information du public : signalisation spécifique pour faciliter la cohabitation avec les autres usagers et application mobile de suivi en temps réel des navettes.
- Contraintes techniques : supervision à distance via HyperVision à 20 km, nécessitant une gestion fine de l'infrastructure numérique.
- Usages réels : forte fréquentation observée à la pause méridienne (11h30-14h30).

Leçons utiles

- Le pilote de service a démontré sa pertinence grâce à un tracé adapté et à des usages bien identifiés.
- La présence d'écrans à bord a permis aux passagers de visualiser ce que la navette perçoit et comment elle interprète son environnement.
- Une signalisation routière adaptée a contribué à pacifier les interactions avec les autres usagers de la route.

Ce qu'on peut retenir pour son territoire

- Partir des besoins réels : définir le service à partir des usages concrets (trajets quotidiens, horaires, publics cibles) plutôt qu'à partir de la seule technologie.
- Associer les acteurs locaux dès le départ : entreprises, gestionnaires de site, exploitants sont les premiers leviers d'appropriation du projet.
- Prévoir une infrastructure frugale : adapter les aménagements au plus près des besoins.
- Informer et impliquer les usagers : une signalisation claire et des outils de communication (application, affichage) favorisent l'acceptation et l'acceptabilité des habitants du territoire.
- Mesurer et valoriser les résultats : observer les usages, les pics de fréquentation et les retours des passagers permet d'ajuster le service.

III - PROJETEZ-VOUS !



Les cas d'usage selon mon territoire

Les coûts à anticiper

Déployer une navette automatisée : par où commencer ?

Adapter la mobilité automatisée aux besoins du territoire

Chaque territoire est unique par sa densité, ses besoins de déplacement, ses ressources et ses ambitions. Avant de se lancer dans un pilote de service, il est donc essentiel d'identifier le bon cas d'usage, c'est-à-dire le type de service le plus pertinent pour le contexte local.

Le déploiement d'un pilote de service doit répondre à un besoin concret : relier une gare, desservir une zone d'activités, compléter une ligne de bus existante ou offrir une solution à la demande dans un territoire peu dense.

Cette partie propose une typologie succincte des principaux cas d'usage, issus des expérimentations déjà menées en France et en Europe.

Elle a pour objectif d'aider les élus et agents à :

- Se projeter dans des situations comparables à celles de leur territoire
- Choisir un scénario adapté à leurs besoins
- Anticiper les conditions techniques nécessaires à la réussite d'un déploiement.





Les cas d'usage selon mon territoire

La stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée distingue trois familles de cas d'usage, à adapter selon les ressources, les flux et les objectifs de service du territoire.

Desserte fine	<ol style="list-style-type: none">1. Sites privés (entreprises, campus, zones d'activités, zones aéroportuaires, parcs d'attractions, lieux touristiques, parcs...)2. Premiers et derniers km (à partir ou vers des hubs de transport public)3. Site public (quartier, zone commerciale, zone piétonne...) en urbain et péri-urbain
Pôle à pôle	<ol style="list-style-type: none">4. Desserte à haut niveau de service (type Bus à Haut Niveau de Service)5. Reconversion d'anciennes lignes ferroviaires6. Périurbain et rural7. Services de mobilité « éphémères » pour des événements sportifs, culturels, etc.
Automatisation ligne bus	<ol style="list-style-type: none">8. Ligne de bus existante9. Extension horaire et fréquence (type transport à la demande, service de nuit...)

Conditions de passage à l'échelle

- Vitesse de roulage qui correspond aux exigences réglementaires
- Supervision ou HyperVision™ obligatoire dans tous les cas
- Présence humaine possible
- Infrastructure frugale nécessaire
- 2025-2028 pour la mise en service commercial de transport public automatisé sans opérateur à bord



Les coûts à anticiper

Comprendre le coût global d'un projet de navette automatisée

Le modèle économique de la mobilité automatisée évolue encore. Les premiers retours montrent que les navettes automatisées peuvent réduire les coûts d'exploitation et élargir l'offre de transport, à condition d'adapter la gouvernance et les modes de supervision à chaque territoire. Les expérimentations, comme celle de Rovaltain, aident justement à explorer des équilibres nouveaux entre performance, accessibilité et soutenabilité pour les territoires.

Des services prometteurs, un modèle à affiner

Les premières analyses menées par le comité STPA, avec l'appui de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM), montrent que l'automatisation peut permettre de réduire les coûts d'exploitation, à condition de mutualiser la supervision, de déployer plusieurs véhicules sur un même service et d'avoir une réelle amplitude horaire et journalière.

À titre indicatif, au niveau des dépenses d'investissement, le surcoût d'équipement d'une navette automatisée est estimé à environ 150 000 € par rapport à un modèle de véhicule similaire conduit.

En termes de dépenses de fonctionnement, en complément des coûts classiques d'énergie, de maintenance, de stockage, etc, il faut intégrer le coût des licences technologiques (conduite automatisée, exploitation) qui vont de 20 000 à 30 000 €, les coûts humains de l'exploitation (salaire équivalent à celui d'un conducteur titulaire du permis D), mais aussi le travail de paramétrage initial du système, de 30 000 à 50 000 € en fonction du service à installer.

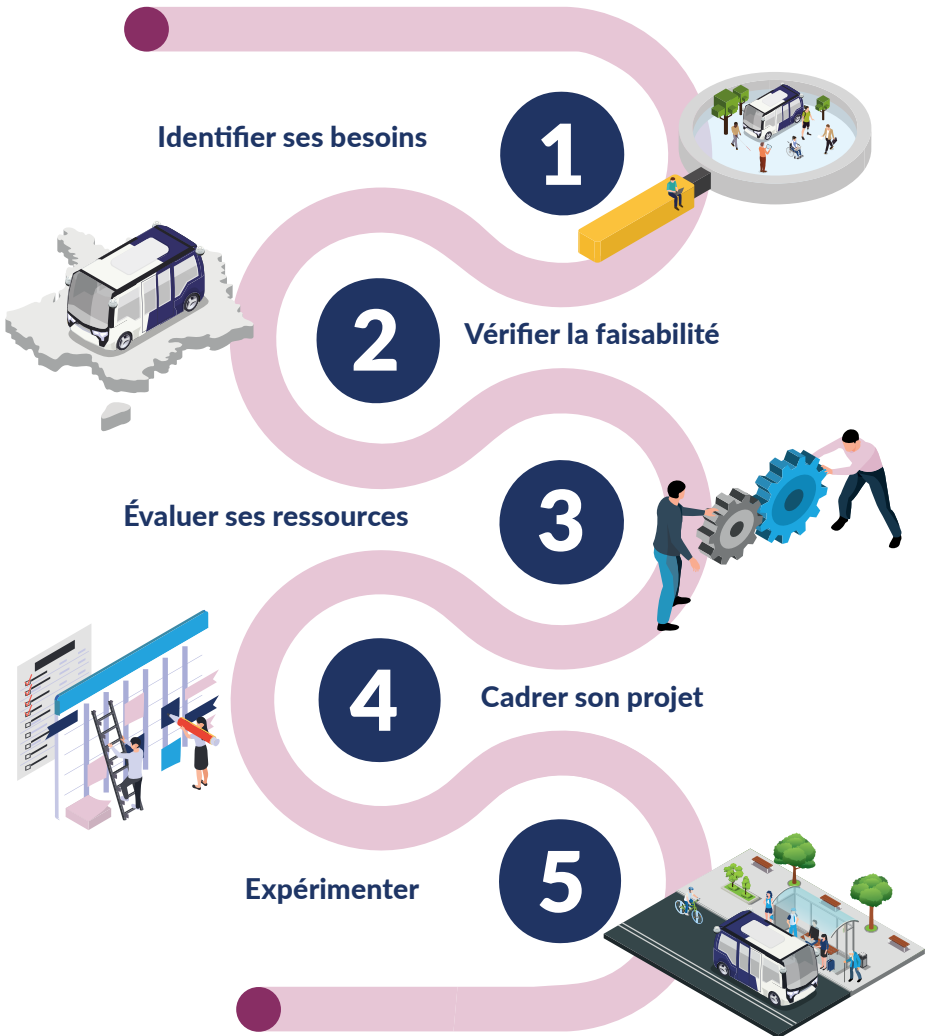
Ces éléments constituent les premières bases d'un modèle économique en évolution, dont la viabilité dépendra de la mutualisation des moyens, de la montée en puissance des services et du cadre réglementaire à venir (source : rapport CIVA 2025).





Déployer une navette automatisée : par où commencer ?

Le déploiement d'un pilote de service de navette automatisée n'est pas un projet standardisé. Chaque territoire peut avancer dès aujourd'hui, selon ses ressources, ses contraintes et ses envies. Voici un parcours type pour repérer les grandes étapes.



IV - LANCEZ-VOUS !



Feuille de route du déploiement d'une navette automatisée

Les ressources disponibles

Du projet au déploiement d'un pilote de service

Passer de l'idée à l'action représente une étape déterminante pour tout territoire. Après avoir exploré les principes de la mobilité automatisée et identifié les cas d'usage possibles, il s'agit désormais de traduire cette ambition en projet concret.

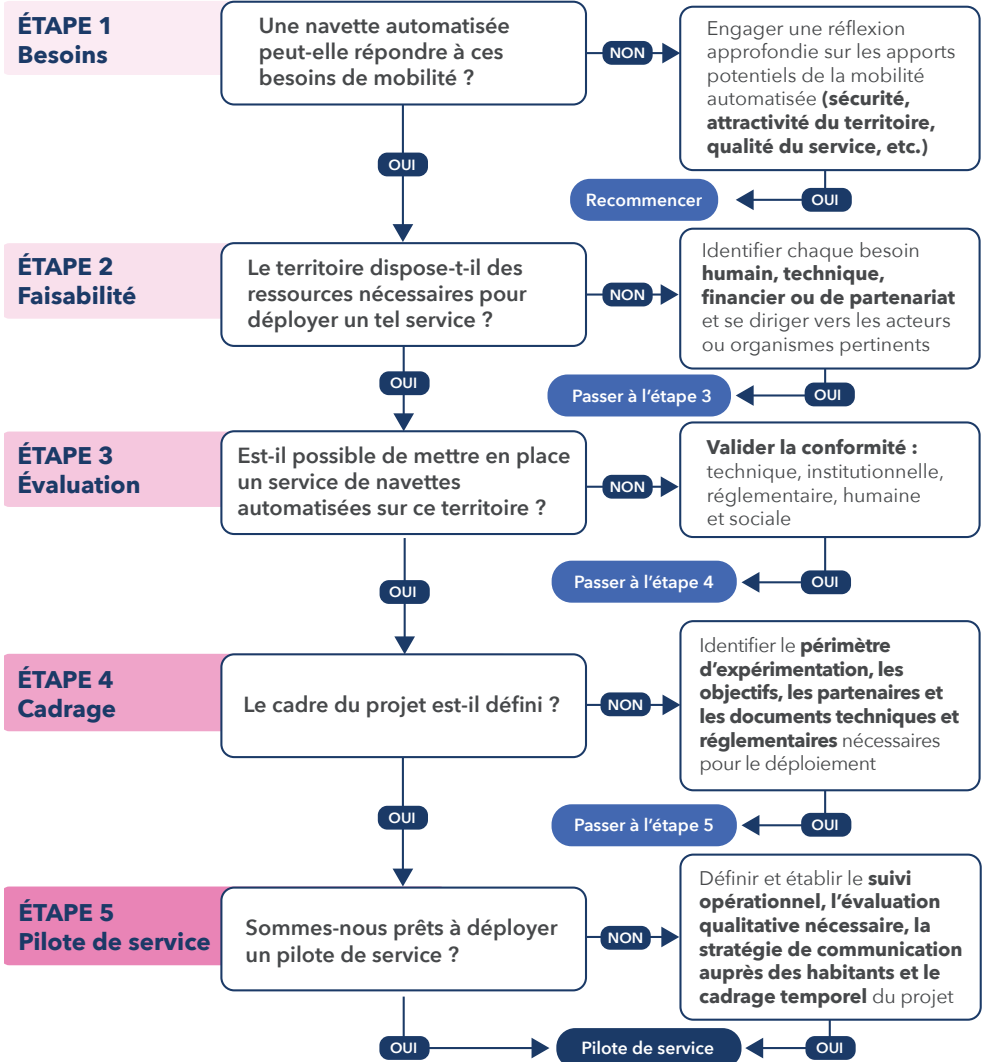
Cette partie présente les principales étapes à franchir pour déployer une navette automatisée, ainsi que les freins et leviers à anticiper pour réussir cette transition. Elle propose également un panorama des ressources disponibles pour accompagner les territoires et leur permettre d'agir concrètement, depuis la définition du projet jusqu'à sa mise en circulation.

L'objectif est d'aider chaque territoire à élaborer sa propre feuille de route à partir de celle proposée dans ce guide, pour une mise en œuvre adaptée à ses enjeux locaux et à ses ambitions en matière de mobilité inclusive.





Feuille de route du déploiement d'une navette automatisée





Freins

- **Technique** : voirie non adaptée, intersections complexes, connectivité (zones blanches)
- **Institutionnel** : la Communauté de Communes n'est pas porteuse de la compétence mobilité (AOM), partenariat intercommunal fragile
- **Réglementaire** : méconnaissance du cadre juridique, complexité de la démarche
- **Humain** : compétences internes limitées, turn-over ou surcharge
- **Social** : inquiétudes locales, faible culture de l'innovation

Leviers

- **Ressources humaines** : existence d'un service mobilité, direction technique, ingénierie territoriale, élu porteur du projet
- **Ressources techniques**, voirie praticable, espace de retournement, couverture réseau (5G), borne de recharge
- **Ressources financières** : budget propre, soutien régional ou étatique, prélèvement du versement mobilité
- **Partenaires** : acteurs publics, privés ou associatifs déjà en réseau.

Ressources clés pour accompagner le déploiement d'une navette automatisée

Voici une liste de ressources clés, et plus ciblées selon les besoins des territoires, afin de soutenir concrètement le passage à l'action et d'accompagner chaque étape du déploiement.

Retrouvez l'ensemble des ressources ici :



Objectif / Besoin	Description	Ressources clés à consulter
<p>S'informer sur le cadre légal et réglementaire</p>	<p>Comprendre le cadre applicable aux véhicules automatisés ainsi que la stratégie nationale pour le développement de la mobilité routière automatisée et connectée élaborée par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités (DGITM).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le centre de ressources pour les territoires de la DGITM • France Mobilités • La Communauté d'Intérêt Movin'On du Véhicule Automatisé (CIVA) • Stratégie nationale de développement de la mobilité routière automatisée et connectée • Loi d'orientation des mobilités • Rapport CIVA 2024-2025 • Rapport CIVA 2020-2021
<p>Comprendre l'intérêt et les apports de la mobilité automatisée</p>	<p>Si votre intercommunalité n'a pas encore la compétence mobilité, s'informer sur ce sujet constitue un point de départ essentiel. Comprendre le fonctionnement politique, administratif et juridique du territoire et identifier les besoins permet de poser les bases d'un projet de mobilité automatisée.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapport CIVA 2021 - 2022 • Baromètre acceptabilité Macif - Védécom 2022 • Cerema / Mobilités • Cerema / Vehicule Autonome • Védécom • SHOW • EVRA
<p>Renforcer les ressources de l'intercommunalité liées à la mobilité automatisée</p>	<p>Identifier les appuis, offres de services et retours d'expérience pour développer les compétences internes et renforcer la capacité d'action des collectivités.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • France Mobilités / Offres de service • Compte rendu du séminaire à destination des collectivités locales du 30 septembre 2022 • Support du séminaire (Cadre stratégique, législatif et réglementaire) du 30 septembre 2022
<p>Améliorer les infrastructures physiques et numériques</p>	<p>La modernisation des voies, de la signalisation et de la connectivité (4G/5G) est essentielle pour garantir la communication entre véhicules automatisés et centres de contrôle.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Connectivité véhicules-infrastructures • Besoins prioritaires de connectivité pour l'automatisation des véhicules routiers • Rapport CIVA 2022-2023

conseil & recherche

9 passage Dagorno • 75020 Paris

Téléphone : +33 1 83 96 59 01

E-mail : nora.yennek@conseil-et-recherche.com

Web : conseil-et-recherche.com

© 2025 Conseil & Recherche

Auteurs :

Nora Yennek • C&R

Ophélie Morand • C&R

Alexandru Iacob • C&R

Design :

Alexandre Huot • C&R

Contacts de la Communauté d'Intérêt
Movin'On sur le Véhicule Automatisé :

Nicolas Marescaux
nmarescaux@macif.fr

Nathalie Irisson
nathalie.irisson@macif.fr

VÉHICULE AUTOMATISÉ

— COMMUNAUTÉ D'INTÉRÊT —

MOVIN'ON

PILOTÉE PAR



bett
Smart Automobile



BNP PARIBAS
CARDIF

FORVIA
Inspiring Mobility

KANTAR



Microsoft

NAVVA



SNCF

VINCI

POWERED BY

conseil & recherche