

L'INFO

« Dans les car polices des sociétés, ces options de sécurité ne sont pas assez prises en considération. »

AI PIJNACKER, AON

70 C'est le pourcentage de chauffeurs qui utiliseraient mal ces nouveaux équipements de sécurité.

Étape test avant la voiture autonome

eda



Des aides à la conduite « mal utilisées »

Les systèmes d'aide à la conduite existants permettent déjà une autonomie partielle de la voiture. Premier test « en peloton ».

● Jean-Christophe HERMINAIRE

Le « premier test en peloton avec des voitures particulières semi-autonomes réalisé en Belgique », hier, entre Diegem et Bornem, aura au moins révélé une chose : le chemin est encore long avant que la voiture « autonome » s'impose dans la circulation. Pour ce test, on ne parle pas encore de voitures « connectées » qui communiqueraient entre elles, encore moins d'autos capables de vous mener à bon port pendant que vous lisez vos mails ou regardez un film.

Technologies mal utilisées

Rien de futuriste. Il s'agit plutôt d'apprécier comment se comportent les technologies embarquées déjà existantes. Et surtout d'analyser le comportement des autres usagers quand cinq voitures, mises en peloton, coordonnent leur manière de rouler. Aucun problème sur une autoroute dégagée, mais ça se corse aux heures de pointe ou dans le trafic urbain. Là, notre « testeur » stresse quelque peu, souvent trop prompt à reprendre le processus de décision qu'il a, en partie, délégué à la machine.

Selon un spécialiste hollandais de l'aide à la conduite, 70 % des chauffeurs de voitures dotées des équipements disponibles « n'utili-



Non, on n'en est pas encore à se laisser entièrement conduire. Mais ça viendra, c'est sûr.

EDA

sent pas correctement ces systèmes et les délaissent quand il s'agit de choisir les options de leur véhicule de société.»

Les « car polices » imposent peu ces équipements de sécurité. On préférera les jantes en alliage 19 pouces, l'airco ou un système multimédia sophistiqué plutôt que le cruise control adaptatif (ACC), capable de maintenir vitesse et distances avec le véhicule qui vous précède ou le « lane keeping assist » (LKAS), qui détecte les bandes de circulation et vous empêche de sortir de la route. Pourtant, selon les études, ces deux technologies peuvent déjà réduire de 11 % et de 6 % le risque d'accident. Et c'est aussi

11 % pour le freinage d'urgence, qui finira par devenir obligatoire comme l'ont été l'ABS ou l'ESP. Après... plus de 20 ans.

Le « saut », ce sera Galileo

« Ce n'est qu'une étape, mais pour moi, ce sont tous des éléments qui participent à la sécurité et peuvent nous permettre d'atteindre notre objectif de diviser par deux le nombre de tués sur la route », explique le ministre fédéral de la Mobilité, François Bellot, qui s'est prêté au jeu au volant d'une BMW Série 7. Pas vraiment surpris d'ailleurs, puisque tant la voiture de fonction du ministre que son auto personnelle sont déjà équipées de certains de ces équipements. Il

aura néanmoins vécu une première : pouvoir rouler 7 kilomètres sans tenir le volant en main. Dans le cadre d'un test, allez, c'est presque légal.

Côté mobilité, ajoute le ministre, « on sait que la conduite automatisée permettra plus de fluidité que la conduite humaine. Et réduira les émissions de CO₂. »

Mais le vrai saut technologique, estime François Bellot, viendra quand on dépassera la seule technologie embarquée pour arriver au guidage extérieur, via satellites. « Et le système Galileo, dont le siège sera dans les Ardennes, permettra cela parce qu'il sera plus précis, à 7 ou 8 cm » que l'actuel système GPS américain qui est de 60 cm. ■

VITE DIT

30 véhicules, répartis en six pelotons, ont participé à ce test mené entre Diegem, siège d'Aon, et Bornem, centre technique de BMW. Des véhicules de neuf marques, dotés de technologies différentes, à des degrés divers de perfectionnement. « La concurrence, c'est vertueux, mais à un moment, il faudra aller vers une technologie unifiée », prévient François Bellot.

Au 1^{er} octobre, entrera en vigueur une disposition du code de la route enlevant l'obligation de maintenir une distance minimale entre les véhicules dans le cadre de tests de « platooning ». D'abord pour les camions de plus de 3,5 tonnes. Ça devrait suivre dans un second temps pour les voitures, dans le cadre d'une révision des règlements routiers.

Un code « de bonne conduite » a également été élaboré à destination des constructeurs. Pas question, par exemple, de r'avoironner personne derrière le volant lors des tests. Mais la Belgique compte jouer un rôle en encourageant de plus en plus d'expérimentations en conditions réelles. Et plutôt que d'adapter le cadre législatif belge au fur et à mesure « il est préférable que les règles soient fixées au niveau européen », estime le ministre fédéral de la Mobilité. « Chaque projet pilote constitue une opportunité de poursuivre la mise au point de la technologie », se réjouit aussi Ben Weyts, son homologue flamand. Le ministre wallon, lui, n'était pas présent.

Le casse-tête des assureurs

Chaque année, on dénombre 40 000 victimes de la circulation dans l'Union européenne. Et les erreurs humaines sont en cause dans plus de 90 % des cas. « Si le véhicule prend en charge un nombre toujours croissant de fonctions, cela entraîne non seulement une réduction des embouteillages mais aussi moins d'accidents », souligne Al Pijnacker, d'Aon Belgium, société de conseil de courtage en assurances, réassurances et gestion des risques, à l'origine de ce test routier.

Quelles seront les conséquences pour les assureurs ? Moins de ris-

ques d'accidents, c'est logiquement des primes revues à la baisse. Une étude a chiffré à 20 milliards de dollars le montant des primes qui vont s'évaporer dans le monde rien qu'en 2020.

« Les conducteurs deviennent pratiquement des passagers et il leur faut donc avoir une assurance passagers étendue pour être indemnisés en cas d'accident causé par une défaillance du hardware ou du logiciel », souligne Al Pijnacker. « Avec tous ces logiciels, il existe également un risque accru de « hacking » : une couverture du risque cybernétique n'est pas un luxe inutile. Mais on ne sait pas en-

core grand-chose en matière de responsabilité en cas d'accident avec un véhicule à degré élevé d'autonomie, et comment ces véhicules peuvent être assurés. » Constructeur de l'auto, concepteur du logiciel, conducteur : qui sera responsable ? Il faudra trancher avant l'introduction à large échelle de véhicules pleinement autonomes.

« Comme la charge de la preuve incombe au conducteur qui entend mettre en cause la responsabilité du producteur en raison d'une défaillance technique, un dispositif EDR, comparable à la boîte noire dans un avion, peut constituer une solution. » ■ J.-C.H.

« Il faudra des psychologues »

« Dans le futur, les psychologues auront encore davantage de travail que les ingénieurs », affirme le « trendwatcher » Herman Konings. Car le défi sera de « convaincre les conducteurs des voitures autonomes de perdre le contrôle de la conduite ». Et de l'abandonner à une machine que l'on sait pourtant plus rapide à réagir, plus fiable, moins distraite et plus respectueuse des règles du code de la route que l'être humain. Mais, selon ce spécialiste des « tendances », cette « perte de contrôle » sera le gué le plus difficile à franchir.

Herman Konings estime dès lors que « si on adopte des technologies plus simples et moins dangereuses (comme par exemple le paiement électronique « sans contact » en faisant ses courses), alors on sera prêt pour le second pas », celui de la voiture autonome. Qui n'est de toute façon pas pour demain. Ni peut-être même pour après-demain. Mais qui nous permettra de regagner une partie de tout ce « temps libre » que nous avons fini par perdre en, à peine, une génération. Ça représenterait 7 heures de loisirs chaque semaine.