

Le test: pour la voiture autonome, ce n'est pas gagné

Link: http://plus.lesoir.be/60268/article/2016-09-20/teste-la-voiture-autonome-cest-pas-gagne#_ga=1.111517517.819451450.1451476955

MIS EN LIGNE LE 20/09/2016 À 19:36

PAR PASCAL LORENT

D'ici moins d'une décennie, les voitures n'auront plus besoin des hommes pour bien se conduire. Une évolution qui n'est pas sans conséquences. Sur la sécurité mais aussi sur certaines professions.



Le conducteur acceptera-t-il de s'en remettre à un logiciel ? Sans doute, même s'il lui faudra vaincre certaines réticences.

L'accident de roulage figurera peut-être sous peu au musée de

l'automobile, garée à côté de certains « ancêtres » de la route. Car la « *révolution électronique* » qui gagne peu à peu l'habitacle des différentes marques, modifie considérablement le comportement routier du conducteur lambda, cet usager de la route aux facultés parfois défaillantes. Ces avancées technologiques sont désormais résumées sous un substantif convoitant avec un qualificatif : la conduite assistée.

Lire aussi [La voiture assistée, la conduite sous contrôle](#)

Qu'est-ce donc ? Pour qui a acheté un véhicule neuf récemment ou simplement fréquenté les allées du dernier Salon de l'Auto, la conduite assistée se concrétise déjà par cette avancée : la voiture repère la place de parking, jauge l'espace de stationnement et effectue seule le créneau. Le conducteur doit simplement se contenter d'appuyer légèrement sur la pédale d'accélérateur et c'est joué. Sous peu, cet exercice imposé de l'examen du permis de conduire, cauchemar des candidats en licence, pourrait ainsi disparaître.

Mais la conduite assistée prend également d'autres formes. Ainsi il est déjà (technologiquement) possible de laisser le véhicule se piloter seul sur l'autoroute. On fixe la vitesse à ne pas dépasser, la distance minimale de sécurité entre la voiture qui nous précède et la nôtre. Et c'est parti ! L'ordinateur de bord gère le reste, détectant l'obstacle et ralentissant si nécessaire, avant de remettre les gaz quand la route est dégagée. Et si le conducteur s'écarte de son couloir de circulation, le détecteur dans le bas des rétroviseurs extérieurs s'en aperçoit, une légère vibration agite le volant et la trajectoire de l'engin est aussitôt rectifiée.

Conducteurs surveillés ?

« *Le conducteur est remplacé par un software*, explique Al Pijnacker, Directeur Automobile chez Aon Belgique (courtage d'assurances). *D'ici 2021 ou 2022, on verra arriver sur le marché les premiers véhicules autonomes* ». Cette intrusion dans le trafic devrait à terme

réduire le nombre d'accidents de la route. « 90 % des accidents de la route sont liés à une erreur humaine, poursuit-il. En Belgique, ce sont **12 milliards d'euros qui sont ainsi perdus** ». Cette conduite prise en charge abaissera également les émissions de CO2 de 60 %.

Si les moyens existent, pourquoi attendre aussi longtemps avant de lancer sur la route ces véhicules intelligents ? **D'abord, parce que** certaines technologies ne sont pas encore rodées. Elles doivent faire leurs « *maladies de jeunesse* », **comme l'ont démontré les accidents** survenus cet été impliquant des Tesla équipées de l'assistance à la conduite. Ensuite, un immense vide juridique reste à combler, avant **que les compagnies d'assurances s'aventurent à couvrir ce type d'engins.** « *On ne peut toujours pas circuler avec un véhicule autonome, rappelle le directeur d'Aon. Le traité de Vienne de 1968 impose toujours qu'on garde les mains sur le volant* ». Le **gouvernement fédéral s'apprête à modifier la législation, en autorisant** pour les tests la circulation de ce type de voitures. Et qui sera responsable en cas de sinistre ? Le constructeur ? Le concepteur du logiciel ? **L'employeur (pour le 1,1 million de voitures de société) ? L'automobiliste ?**

Pour trancher l'épineuse question, Aon défend la solution d'une boîte noire embarquée. Une revendication qui ramène à un autre aspect de l'électronique embarquée : **le data mining et la collecte d'informations privées à des fins commerciales. Un débat pour l'heure secondaire.** Car si la voiture peut devenir autonome, encore faut-il que le conducteur accepte de lui abandonner la maîtrise de son sort. Et là, **ce n'est pas encore gagné.**

L'assurance auto chamboulée

Si Aon voit juste, la généralisation de la voiture autonome sur nos routes, prévue pour 2040, évitera neuf accidents sur dix. De quoi faire **chuter la prime d'assurance en responsabilité civile des conducteurs.** Et le volume d'activités des compagnies chargées de couvrir ce risque qui, selon Al Pijnacker (directeur Auto d'Aon Belgique), représente 47 % de leurs activités. « *Mais cette évolution va aussi ouvrir d'autres opportunités, comme la couverture du «cyber-risk» (les voitures étant équipées de logiciels), l'assurance passager étendue au conducteur ou l'assurance rappel en cas de panne,* analyse-t-il. *Et nous allons de plus en plus évoluer vers l'assurance d'une flotte et non d'un véhicule individuel, avec la voiture partagée* ».