

AON

Premier test national en peloton

Pour le premier test en peloton avec des voitures particulières semi-autonomes réalisé en Belgique, 30 véhicules à haut degré d'autonomie des marques Audi, BMW, Mazda, Mercedes, Toyota, Lexus, Volkswagen, Volvo et Tesla, ont roulé par pelotons de cinq véhicules, de Bruxelles à Bornem (et retour) en empruntant le ring de Bruxelles, l'A12 et la N16.

Ce test de démonstration - une initiative du courtier en assurances et conseiller en gestion des risques Aon - entendait faire mieux connaître les possibilités de la conduite de véhicules semi-autonomes équipés des outils les plus avancés en matière d'aide à la conduite, comme l'Adaptive Cruise Control (ACC) et le Lane Keeping Assist System (LKAS). En outre, Aon cherche à analyser à l'aide des résultats du test, ce qui est encore nécessaire pour pouvoir faire circuler des véhicules autonomes en toute sécurité dans le trafic. Le test a permis de collecter un maximum de données pertinentes.

Le test en peloton devait mettre en évidence comment des véhicules semi-autonomes réagissent dans différentes situations sur la voie publique. A bord de chaque véhicule, les occupants, parmi lesquels les ministres de la Mobilité Bellot et Weyts, ont tenu un journal de bord. A l'arrivée, chaque participant a également répondu à un questionnaire et une dizaine de volontaires se sont soumis à une interview plus approfondie. L'Instituut voor Mobiliteit (IMOB) [Institut pour la Mobilité], associé à l'université de Hasselt, a collecté pour chaque véhicule des données relatives à la vitesse, aux accélérations et au comportement de freinage. Sur la base de ces données sera examiné comment le peloton se comporte et s'il existe des différences à l'intérieur même du peloton. Les deux pelotons d'observation comportaient des véhicules munis de caméras. Les



pelotons étaient suivis par deux véhicules d'observation, eux-mêmes équipés de caméras.

Al Pijnacker, Director Automotive et membre de la direction d'Aon Belgium, a expliqué: "Les résultats du test permettront d'abord de mieux savoir comment les conducteurs se comportent avec des équipements déjà disponibles à l'heure actuelle. Il apparaît en effet qu'au moins 70% des chauffeurs n'utilisent pas correctement ces systèmes et les délaissent quand il s'agit de choisir les options de leur véhicule de société: un potentiel d'amélioration de la sécurité reste donc inexploité. Une meilleure diffusion des informations et une plus grande sensibilisation nous permettront de contribuer à une sécurité améliorée. Cela offre l'opportunité aux employeurs de rendre obligatoires certaines options d'aide à la conduite, comme l'ACC, par le biais de la carpolicy."

Ce premier parcours en peloton sur le ring et des voies régionales et dans un trafic dense s'est bien déroulé. Il ne s'est produit aucune situation dangereuse. Les systèmes ont bien assisté les chauffeurs et, en

règle générale, les pelotons ont effectivement pu maintenir la vitesse tant sur le ring que sur l'A12 étant entendu que l'intensité du trafic a nécessité régulièrement des changements de vitesse. Les chauffeurs ont dû régulièrement ralentir et accélérer. De la sorte, ils sont restés vigilants, ce qui est important car il y a lieu de bien contrôler en quoi les systèmes peuvent s'avérer utiles.

Optimiser l'aide à la conduite incorporée dans la voiture constitue un point d'attention pour les futures générations de nouveaux conducteurs de voitures à haut degré d'autonomie. Mais outre le fait que de nombreux chauffeurs ne sont pas encore conscients des possibilités techniques qui sont déjà disponibles aujourd'hui sur la génération actuelle de véhicules où bon nombre des fonctions de conduite assistée sont déjà intégrées (comme la conduite en file, le dépassement autonome et le stationnement autonome), il subsiste encore de nombreux obstacles à surmonter avant que les véhicules à haut degré d'autonomie ne se généralisent. Il se peut que l'on ait surestimé la vitesse avec laquelle ces véhicules se retrouveront sur la route, mais

l'impact sur toute une série d'aspects de notre société a, quant à lui, été sous-estimé.

Ainsi, une grande partie des systèmes de sécurité font usage d'une caméra qui est intégrée derrière le pare-brise, ce qui signifie qu'un remplacement du pare-brise implique de recalibrer les systèmes d'aide à la conduite. Carglass®, le spécialiste de la réparation et du remplacement des vitres pour véhicules, suit de près les évolutions technologiques en la matière. A côté des investissements destinés à acquérir le matériel nécessaire, les collaborateurs de l'entreprise suivent également des formations complémentaires pour pouvoir installer comme il se doit des pare-brise munis de ces développements et de ces systèmes. Pour Caroline Ameloot, Sales & Marketing Director, cette offre s'inscrit dans une stratégie plus large de Carglass® visant à intégrer les technologies les plus récentes dans sa prestation de services: "Peu de gens savent à quel point la technologie est intégrée dans un pare-brise de voiture. Il est crucial pour nous de continuer à investir dans le développement des produits, et de garantir ainsi la sécurité de nos clients."

Les chiffres ne mentent pas: alors que l'on dénombre chaque année 40.000 victimes de la circulation dans l'Union européenne, les erreurs humaines sont en cause dans plus de 90% des cas. Al Pijnacker souligne l'importance des systèmes d'aide à la conduite dans le cadre de la sécurité automobile: "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 (pour autant que le chauffeur ait appris à utiliser correctement ces systèmes)." Et qu'est-ce que cela signifie pour le secteur des assurances? Al Pijnacker: "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 et/ou du logiciel. Avec tous ces logiciels, il existe également un risque accru de piratage: par conséquent une couverture du risque cybernétique n'est pas un luxe inutile. Mais on ne sait pas encore grand-chose en matière de responsabilité en cas

d'accident impliquant un véhicule à degré élevé d'autonomie, et comment ces véhicules peuvent être assurés. Les assureurs ont certainement un rôle à jouer à ce sujet. La problématique de la responsabilité est un élément crucial pour une introduction sur une 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 (Event Data Recorder, comparable à la boîte noire dans un avion) peut constituer une solution dans ce cas."

Le ministre Fédéral de la Mobilité, François Bellot, est sur le point de déposer au gouvernement un projet de texte qui définit un cadre souple pour faciliter la réalisation de tests de véhicules autonomes tout en garantissant au maximum la sécurité des autres usagers. "D'un point de vue de l'autorité politique, étant donné que les évolutions technologiques dans les véhicules sont de plus en plus rapides, nous devons de manière pragmatique appliquer le principe 'learning by doing' et en-

courager de plus en plus d'expérimentations en conditions réelles. Cela semble illusoire de vouloir adapter le cadre législatif belge au fur et à mesure, il est préférable que les règles soient fixées au niveau européen. Néanmoins, preuve que ce sujet est à l'agenda du ministre, une disposition du Code de la Route qui met fin à l'obligation de maintenir une distance minimale entre les véhicules, précisément dans le cadre de tests de platooning, entrera en vigueur le 1er octobre prochain".

Aon est un des leaders en conseil de courtage d'assurances, de réassurances, de gestion des risques, ainsi qu'en conseil actuariel pensions et en employee benefits. L'entreprise contribue à la réalisation des objectifs de ses clients en exploitant tout le potentiel du marché des assurances. Aon Belgique dispose d'une équipe de près de 370 collaborateurs répartis entre les quatre succursales (Bruxelles, Liège, Anvers et Gand). Aon Belgium est la filiale belge d'Aon plc basé à Londres. Le groupe réunit 72.000 personnes disséminées dans 500 bureaux à travers plus de 120 pays.



**NOS EXPERTS
A VOTRE ECOUTE.**

Chez XL Catlin, un contact direct peut faire la différence. Si vous souhaitez vous adresser à un souscripteur-décisionnaire, **on vous écoute.**

MAKE YOUR WORLD GO
xlcatalin.com

XL Catlin, le logo XL Catlin et Make Your World Go sont des marques déposées d'entreprises de XL Group Ltd. XL Catlin est la marque mondiale utilisée par les compagnies d'assurance de XL Group Ltd.