



Des voitures sans pilote aux Pays-Bas

MOBILITÉ En Belgique, l'arrivée de ces voitures n'est pas encore prévue

► Les Pays-Bas vont modifier leur législation pour autoriser les voitures sans conducteur.

► Les avantages ? Moins d'accidents et moins d'embouteillages.

Les Pays-Bas souhaitent être des pionniers au niveau européen en ce qui concerne les voitures sans conducteur. Alors qu'aux États-Unis, quatre États ont modifié leur législation pour autoriser les *Google car* et autres concepts à circuler sur les routes, la ministre néerlandaise des infrastructures, Melanie Schultz, travaille sur une proposition de loi sur le sujet.

Elle soumettra son texte à la chambre début 2015, mais devrait déjà annoncer à la fin de l'été où sera testé ce type de véhicule et dans quelles conditions.

Tous les constructeurs automobiles qui travaillent sur ces voitures automatisées avancent les mêmes arguments : ces voitures réduiront le nombre d'accidents en éliminant toute erreur humaine. Elles limiteraient aussi les embouteillages grâce à une conduite plus fluide. Par ailleurs, les voitures automatisées consomment moins de carburant qu'une voiture classique. Mais il reste aussi des inconnues et des limites. Ainsi la voiture développée par Google (voir photo) ne peut circuler que sur des lignes droites, sans réels obstacles et à une vitesse maximale de 40 km/h. De plus, ces voitures sont capables de « lire » les feux ou les panneaux de signalisation, mais pas d'agir en fonction des gestes d'un agent de police qui règle la circulation...

Deux grandes catégories de voitures existent : certains fabricants mettent au point des technologies qui sont intégrées à des voitures existantes (l'univer-

sité de Delft aux Pays-Bas a déjà conçu un tel modèle) tandis que d'autres imaginent une toute nouvelle voiture. C'est le cas de Google.

Les premières conservent un volant et des pédales pour que le conducteur puisse réagir en cas de problème, tandis que la seconde est dépourvue des deux éléments précités.

Si Google élimine purement et simplement l'acteur qu'est le conducteur, celui-ci est – paradoxalement – au centre de la réflexion chez les autres constructeurs : combien de temps lui faut-il pour reprendre le contrôle ? La technologie est-elle compréhensible

par tout un chacun ? Actuellement les tests sont menés par des experts. Il reste à mener des essais avec des quidams.

En Belgique

Dans notre pays, l'arrivée de voitures sans conducteur n'est pas prévue à court terme. La députée Kattrin Jadin (MR) a interpellé en février dernier le secrétaire d'État à la mobilité, Melchior Wathelet, à ce sujet. Elle estime que ce type de voitures comporte un certain nombre d'avantages (au niveau sécurité surtout), mais qu'il faudra prendre en compte les chauffeurs de taxi, les four-

nisseurs, chauffeurs routiers... dont l'emploi pourrait être menacé par cette nouvelle technologie.

Pour Melchior Wathelet, « le lancement à grande échelle des voitures sans conducteur n'est pas pour tout de suite. Même si la technologie est performante, elle doit être fiable à 100 %. En effet, les constructeurs automobiles risquent de payer des sommes astronomiques en dommages-intérêts si un accident dû à la défaillance de certains éléments électroniques venait à se produire. L'étape sur laquelle on se concentre actuellement est celle de la conduite semi-automatique, avec des systèmes qui aident

le conducteur dans ses déplacements ». Mais il souligne que les « résultats des expériences sont prometteurs. Sachant que le facteur humain est prédominant dans les accidents, ce n'est pas vraiment une surprise ».

Un avis partagé par Benoit Godart, porte-parole de l'IBSR : « On a déjà la voiture qui se gare toute seule. Il faut vivre avec son temps et faire confiance aux constructeurs. Leur objectif est d'améliorer la sécurité routière et qu'il n'y ait plus d'erreur humaine. »

Les premiers modèles seraient disponibles sur le marché dès 2020. ■

VIOLAINE JADOU



La voiture Google circule sans conducteur. Ce type de voiture sera bientôt autorisé aux Pays-Bas. Mais pas en Belgique. © D.R.

ACCIDENT

Qui est en tort s'il n'y a pas de conducteur ?

Comment répartir les torts en cas d'accident impliquant une voiture sans conducteur et une voiture classique ? Ou en cas d'accident entre deux voitures sans conducteurs ? Doit-on blâmer le constructeur ? Le logiciel ? L'ordinateur sur lequel est installé le logiciel ? Pour le journaliste John Villasenor, du magazine américain *The Atlantic*, la législation va s'adapter aux technologies comme elle l'a toujours fait. Pour lui, les constructeurs de voitures automatisées ne sont pas fort différents des autres types de fabricants. Tous ont les mêmes obligations de fournir un produit sans danger et qui fonctionnent vraiment comme cela a été présenté dans les publicités et au moment de la vente. Si ce n'est pas le cas, les constructeurs de voitures automatisées s'exposent aux mêmes sanctions légales que n'importe quel fabricant de n'importe quel produit.

V. JA.