



La voiture 100 % autonome avance à tout petits pas

Le "rêve" de la conduite robotisée nécessitera plusieurs décennies pour être opérationnel. Un chantier gigantesque où c'est le consommateur qui paiera.

Jacques Chevalier Le Point avec AFP



C'est une douche froide, de celles qui balayent les vues de l'esprit lorsqu'elles sont confrontées aux réalités du terrain. Même si les obstacles techniques de la voiture autonome sont en train d'être levés sur les prototypes roulants, les véhicules capables de se déplacer seuls sur toutes les routes ouvertes ne devraient pas se généraliser avant, au mieux, les années 2030. Ce sont des experts du secteur, réunis au Congrès mondial des systèmes de transport intelligent (ITS) ouvert ce lundi à Bordeaux, qui le disent.

À l'occasion de cet événement, des dizaines de constructeurs et équipementiers sont évidemment venus pour épater la galerie et démontrer que, au moins à l'état de prototype, tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes. Les journaux télévisés vont vous montrer ces images captivantes de conducteurs qui n'en sont plus tout à fait, faisant confiance pour circuler à des prototypes bardés de capteurs, de caméras et de radars.

PSA Peugeot Citroën a voulu marquer les esprits en ralliant Paris à Bordeaux avec une voiture en mode autonome en fin de semaine dernière, prouvant que la technologie est maîtrisée. Il le fait au moment où les voitures autonomes sont considérées par les professionnels comme la « nouvelle frontière » de l'automobile, prometteuse au point d'aiguiser l'appétit des Google, Apple et autres géants de la Silicon Valley. C'est un monde inconnu cependant pour eux, celui de l'industrie mécanique sur laquelle il faudra bien se reposer un jour pour intégrer tous les systèmes informatiques dont ils ont la maîtrise.

Un marché à 500 milliards d'euros

Avec, à la clé, un gâteau attrayant. Le cabinet spécialisé AT Kearney, dans une étude publiée début septembre, évaluait le marché de la conduite autonome à quelque 500 milliards d'euros en 2035, soit 17 % de la valeur totale du marché automobile mondial à cet horizon. Mais « le tout-autonome n'est pas pour demain, c'est bien après 2030 », analyse Guillaume Devauchelle, directeur scientifique de l'équipementier français Valeo.

« La voiture qui se conduit toute seule ne va pas arriver avec un big bang », soulignait, cet été dans une étude prospective, le cabinet AlixPartners.

Ses experts évoquaient « un développement graduel » qui a déjà commencé : aides au stationnement, régulateurs de vitesse s'adaptant à l'allure du véhicule précédent et avertisseurs de franchissement de ligne équipent déjà de nombreux modèles.

Comme un téléphone mobile

M. Devauchelle compare l'évolution de la technologie autonome à celle des téléphones portables. « Le véhicule d'aujourd'hui va se transformer comme le téléphone s'est transformé ces 15 dernières années, vers de nouveaux usages qui restent à inventer », a-t-il prédit lors d'une récente table ronde du club de réflexion Automobilité et avenir.

Après les aides aux créneaux, la prochaine étape pourrait être la « conduite autonome dans des infrastructures du type périphérique parisien ou rocade de Bordeaux », des équipements qui auraient « une vraie valeur pour ceux qui habitent en banlieue et qui perdent une heure tous les matins et tous les soirs dans les embouteillages », remarque le responsable de Valeo.

Mais avant que les clients ne puissent tapoter impunément sur leur tablette numérique entre la porte de Saint-Cloud et celle de Champerret, la législation va devoir évoluer en profondeur, prévient Jean-Luc Brossard, un des responsables de la PFA - Filière automobile et mobilités, qui fédère constructeurs et équipementiers français.

Quelle législation commune ?

La voiture autonome fait partie des 34 projets de la « Nouvelle France industrielle » sélectionnés il y a deux ans par le gouvernement, et le développement de cette technologie est aussi encouragé par la loi de transition énergétique promulguée cet été, avec l'autorisation des tests sur route ouverte.

Nuance de taille : contrairement à certains États américains, la législation française précise qu'« il doit y avoir un conducteur derrière le volant, il faut que ce soit une personne qui actionne le clignotant. (...) Il y a un certain nombre de verrous à lever », rappelle M. Brossard. Pour ce faire, il faut renégocier une convention internationale datant de 1968. Et lorsqu'on observe la difficulté qu'il y a à convenir d'une norme fiable et mondiale de calcul des émissions polluantes, on comprend assez vite qu'une affaire Volkswagen pourra faire des petits si on n'y prend garde.

« Toutes les barrières technologiques, toutes les barrières mécaniques ont été levées, la seule barrière qui, aujourd'hui, fait résistance, c'est la barrière juridique », renchérit Me Rémy Josseaume, de l'organisation Automobile club des avocats. Il mentionne la question épineuse de la responsabilité personnelle : l'occupant d'une voiture autonome sera-t-il encore considéré par la loi comme son conducteur ?

La circulation de voitures autonomes dans le trafic régulier va aussi dans un premier temps provoquer un choc psychologique, remarque M. Devauchelle. « Il faut habituer les gens à la conduite autonome jusqu'à ce que la conduite autonome n'émerveille plus personne », estime-t-il.