

Voiture autonome. Malgré les avancées, son arrivée n'est pas pour demain



Ouest-France avec agences

Les véhicules capables de se déplacer seuls ne devraient pas débarquer sur les routes ouvertes avant, au mieux, les années 2030, préviennent les experts du secteur.

Les véhicules autonomes figurent parmi les vedettes du Congrès mondial des systèmes de transport intelligent (ITS), qui se tient cette semaine à Bordeaux. Là des dizaines de constructeurs et équipementiers y font circuler des prototypes bardés de capteurs, de caméras et de radars.

PSA Peugeot Citroën a même voulu marquer les esprits la semaine dernière en ralliant Paris à Bordeaux avec une voiture réglée en mode autonome, prouvant que la technologie est maîtrisée. Ceci alors que les voitures autonomes, prometteuses au point d'aiguiser l'appétit des Google, Apple et autres géants de la Silicon Valley, sont bien sûr considérées comme l'avenir de l'automobile.

« **Le véhicule va évoluer comme le téléphone s'est transformé** »

Pourtant, même si les obstacles techniques de la voiture autonome sont en train d'être progressivement levés, « **le tout-autonome n'est pas pour demain, mais bien après 2030** », assure Guillaume Devauchelle, directeur scientifique de l'équipementier français Valeo. Cet expert compare l'évolution de la technologie autonome à celle des téléphones portables : « **le véhicule d'aujourd'hui va évoluer comme le téléphone s'est transformé ces quinze dernières années, vers de nouveaux usages qui restent à inventer.** »

« **La voiture qui se conduit toute seule ne va pas arriver avec un "big bang"** », confirme aussi le cabinet AlixPartners, dont les experts évoquent plutôt « **un développement graduel** » de la voiture du futur, développement qui a déjà démarré avec les aides au stationnement, les régulateurs de vitesse s'adaptant à l'allure du véhicule précédent, ou encore les avertisseurs de franchissement de ligne, qui équipent déjà de nombreux modèles.

« **Une vraie valeur pour ceux qui habitent en banlieue** »

La prochaine étape pourrait d'ailleurs 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** », reprend Guillaume Devauchelle.

Mais avant que les clients puissent tapoter impunément sur leur tablette numérique entre Acigné et le centre-ville de Rennes, 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.

Lever la barrière juridique

Le dirigeant voit aujourd'hui un obstacle de poids : la législation française stipule en effet que, contrairement à certains États américains, « **il doit y avoir un conducteur derrière le volant, il faut que ce soit une personne qui actionne le clignotant. Il y a donc un certain nombre de verrous à lever** ». Une évolution juridique qui passe par la renégociation de la Convention internationale, datant de 1968.

« **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** ». L'homme 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 Guillaume Devauchelle : « **il faut habituer les gens à la conduite autonome jusqu'à ce que la conduite autonome n'émerveille plus personne.** »