

MOBILITÉ

# L'ère des robots-taxis commence à San Francisco

Avec ses nombreuses routes en pente, la ville américaine sert de lieu de test pour les voitures sans conducteur. Et l'expérience est une réussite, malgré quelques accidents.

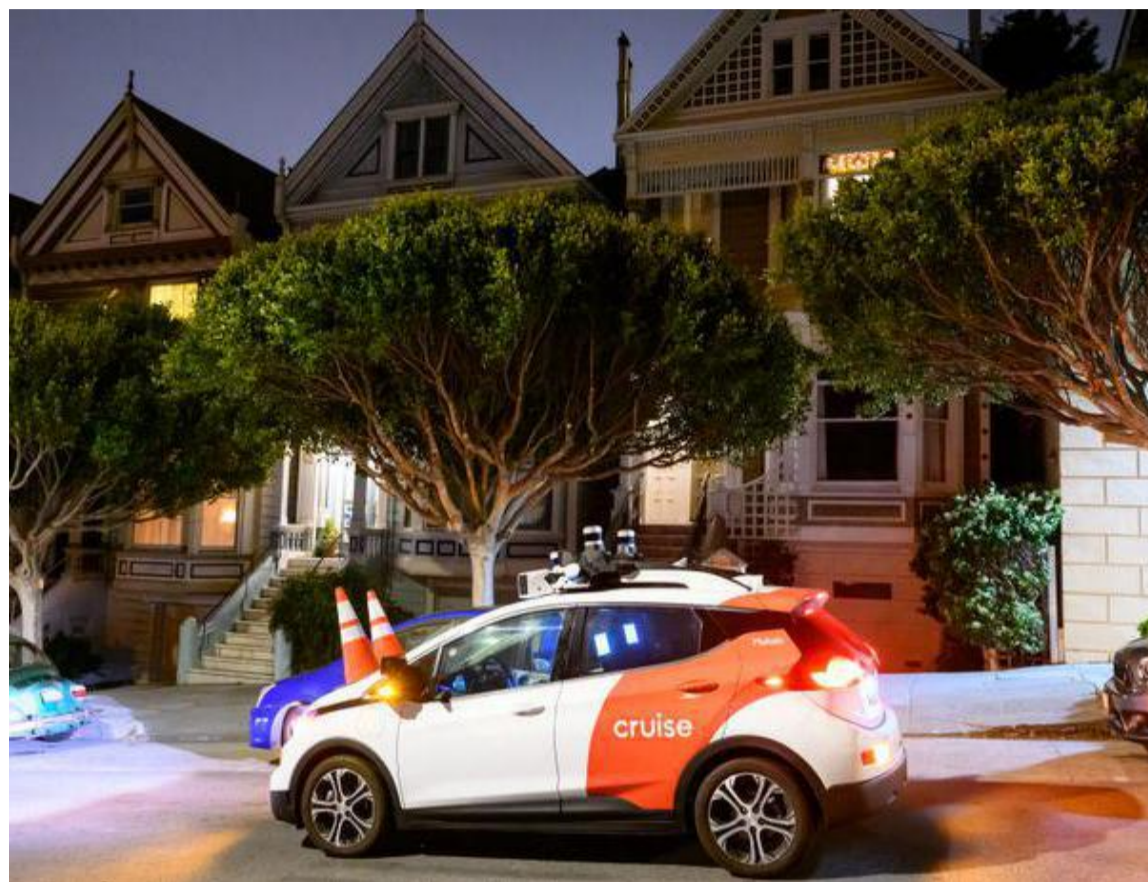


PAOLO MASTROLILLI (LA REPUBBLICA)

Ces étranges créatures nocturnes commencent à apparaître vers neuf heures du soir. Il peut alors vous arriver, lorsque vous êtes arrêté à un feu rouge, de remarquer qu'il n'y a aucun conducteur dans la voiture à côté de la vôtre. Vous pensez d'abord à une farce d'Halloween, du style de la légende du cavalier sans tête de Sleepy Hollow, qui poursuit ses ennemis dans les forêts du nord de l'Etat de New York. Mais non, en y regardant mieux, vous vous rendez compte qu'il s'agit d'une vraie voiture, avec un passager assis sur la banquette arrière.

De curieux équipements sont installés sur le toit. Des inscriptions avertissent que tout mouvement ou son environnant sera enregistré et que, la voiture pouvant s'arrêter brusquement, il est prudent de garder une certaine distance de sécurité. Sur le côté, on peut lire « Waymo » ou « Cruise », et l'on comprend alors que l'on a affaire soit à l'avenir du transport humain, soit à sa menace la plus imminente : les voitures sans conducteur. Les taxis autonomes de Cruise, une entreprise de General Motors, avaient été autorisés à circuler dans les rues compliquées de San Francisco au printemps, mais ils sont désormais bloqués sur l'ensemble du territoire américain en raison de leur manque de sécurité.

Ceux de Waymo, la filiale d'Alphabet/Google, sont quant à eux toujours autorisés à rouler. Surtout la nuit, quand il y a moins de monde, moins de circulation, et donc moins de risques d'accidents. Les amoureux de l'innovation sont partagés entre joie et tristesse, car, d'un côté, c'est l'expérience qui pourrait ouvrir la porte aux voitures sans conducteur dans toute l'Amérique, et peut-être même dans le monde, mais d'un autre côté, ces véhi-



cules sont considérés comme un danger public, au point que la National Highway Traffic Safety Administration de Californie a ouvert une enquête. Et le Department of Motor Vehicles (DMV) de l'Etat a décidé de suspendre la licence de Cruise, dans l'attente d'une confirmation de la fiabilité de ses véhicules (NLDL : l'agence chargée des véhicules à moteur en Californie a décidé de suspendre les permis de déploiement de véhicules autonomes et d'essais sans conducteurs à Cruise. La firme a décidé de mettre ses opérations en pause dans les Etats où elle était active).

## Une voiture idéale

Le rêve d'une voiture capable de nous emmener partout où nous voulons sur simple commande vocale ou numérique, sans que nous ayons à nous asseoir derrière le volant, existe probablement depuis que les êtres humains ont commencé à se déplacer sur quatre roues. Mais aujourd'hui, c'est devenu une réalité. Il y a quelques années, je m'étais rendu à Chandler, en Arizona, pour essayer les taxis autonomes de Waymo. J'avais appelé le mien par le biais d'une application pas très différente de celles qui sont aujourd'hui couramment utilisées avec Uber, Lyft et d'autres services similaires. La voiture, une Chrysler Pacifica, s'était arrêtée là où je l'attendais, m'avait genti-

ment fait monter à bord et s'était mise en route vers ma destination après une simple pression sur l'écran placé derrière le dossier du siège avant. Pas un mot, un commentaire sur le football ou la météo, une objection à l'utilisation d'une carte de crédit, ou toute autre hésitation. Comparez maintenant ce service à la difficulté de trouver un taxi à la gare ou à l'aéroport de Rome, Milan, Naples, Turin ou toute autre grande ville italienne, et vous comprendrez pourquoi ces voitures incarnent le rêve de notre avenir.

Dans le siège conducteur du taxi de Waymo se trouvait à l'époque un ingénieur de Google prêt à intervenir. Le service en était encore à sa phase expérimentale, et l'entreprise ne voulait pas risquer d'accidents. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les voitures de San Francisco sont entièrement autonomes et fonctionnent grosso modo comme celles testées à Chandler. Elles sont disponibles pour une somme modique, inférieure à celle demandée par les chauffeurs de taxi en chair, en os et, parfois, à l'insulte facile. L'itinéraire est affiché sur un grand écran, ce qui permet aux clients de suivre et de modifier le parcours emprunté par le véhicule. La voiture est équipée de GPS, qui la guident en orientant le volant, ainsi que de capteurs qui l'avertissent de la présence d'autres véhicules, de feux rouges ou verts, de piétons

**La ville de San Francisco sert de test pour les véhicules autonomes: l'idée, c'est que si les taxis autonomes fonctionnent sur les routes pentues de San Francisco, ils pourront fonctionner partout.** © AFP.

traversant la route et d'obstacles divers.

Le problème avec les entreprises humaines, c'est qu'elles ne se déroulent pas toujours sans heurts. En août dernier, par exemple, une Cruise roulant à moins de 3 km/h, c'est-à-dire très lentement, a heurté un piéton qui avait traversé la route alors que le feu de circulation indiquait vert pour la voiture. L'être humain était donc en tort, mais les capteurs n'ont pas arrêté la voiture autonome à temps, comme l'aurait peut-être fait une vraie personne si elle avait anticipé le danger.

## Les ordinateurs sont-ils infailibles ?

Le 14 août, ce sont les pompiers qui se sont plaints qu'une Cruise avait bloqué la circulation alors qu'une ambulance devait secourir un autre piéton renversé par un être humain. L'entreprise a répondu qu'elle disposait d'une vidéo prouvant que son taxi s'était arrêté pour laisser passer l'ambulance, et que ces accusations n'étaient donc pas fondées. Le 2 octobre, un autre incident singulier s'est produit. Une femme a été heurtée par une voiture conduite par une personne, mais l'impact l'a projetée sur la voie voisine, où arrivait une Cruise. La voiture sans conducteur s'est arrêtée, mais pas à temps pour éviter la femme. Le DMV a donc bloqué les véhicules Cruise, laissant les taxis Waymo opérer à leur place. L'idée, c'est que si les taxis autonomes fonctionnent sur les routes pentues de San Francisco, ils pourront fonctionner partout. Mais en attendant, les habitants de la baie sont loin d'être ravis de servir de cobayes.

Les ingénieurs du secteur font remarquer que plus de 1,3 million de personnes à travers le monde meurent chaque année dans des accidents de voiture, des accidents dont la grande majorité sont dues à une erreur humaine. Les ordinateurs, eux, ne font pas d'erreurs, n'enfreignent jamais les règles ou les ordres reçus, et ne se fatiguent jamais. Selon une étude réalisée par Waymo en collaboration avec la compagnie d'assurances Swiss Re, ses voitures autonomes font 76 % d'accidents en moins que celles conduites par des êtres humains. Même si elles ne permettaient de réduire le nombre d'accidents mortels que de 10 %, cela représenterait tout de même plus de 130.000 vies sauvées chaque année. Sans parler de la liberté de se déplacer en voiture sans avoir à conduire, et donc avec la possibilité de travailler, de dormir, de lire, ou même de faire l'amour, comme cela s'est d'ailleurs produit dans un taxi autonome de San Francisco. L'avenir, donc. Un avenir que nous ne connaissons cependant qu'en apprenant de nos erreurs, à condition que nous y survivions.

## CE WEEK-END DANS LE SOIR



SCÈNES

**Milo Rau : « La société veut faire disparaître les personnes porteuses de trisomie 21 »**



RACINES ÉLÉMENTAIRES

**Carole Bouquet : « Le cinéma a été un remède à l'ennui »**

+ SO  
SOIR



PROCHE-ORIENT  
**En Syrie, les enfants de l'Etat islamique sont une génération perdue**