

Les voitures autonomes vont-elles révolutionner la mobilité ?

Tesla a obtenu l'autorisation de tester son système de conduite autonome supervisée sur les routes belges. Une première étape qui interroge sur la sécurité et l'avenir de la mobilité.

DÉCODAGE

GIL DURAND
BENOÎT JULY

Ne soyez pas surpris si vous croisez, sur les routes belges, une Tesla dont le conducteur n'a pas les mains sur le volant. La firme américaine a reçu, la semaine dernière, l'autorisation de tester son système de conduite autonome en Belgique. Une première. « Nous sommes face à une réelle évolution du secteur de la mobilité – pas seulement du marché automobile », estime le ministre fédéral de la Mobilité, Jean-Luc Crucke (Les Engagés). « Cela va se développer beaucoup plus vite qu'on ne le pense... »

Avec quel impact ? Cinq questions pour comprendre.

1

Le « FSD » de Tesla, qu'est-ce que ça permet ?

Depuis la fin de la semaine dernière, Tesla a déployé son système de conduite autonome *Full Self-Driving* (FSD). Une appellation à nuancer puisqu'elle est en permanence accompagnée du mot « *supervised* ». Comprenez : le système permet de diriger la voiture sans intervention humaine, mais il nécessite toujours un conducteur attentif et prêt à reprendre le contrôle à tout moment. Une autonomie de niveau deux, qui ne permet ni de détourner complètement son attention dans certaines conditions (niveau 3) ni de laisser le véhicule conduire seul (niveau 4, comme les robots-taxis). « Dans le jargon, on parle de niveau 2++ », précise Xavier Tackoen, expert en mobilité autonome chez Espaces-Mobilités. « La différence entre ces deux niveaux, c'est la responsabilité. »

En clair : même quand le FSD est activé, le conducteur reste donc responsable de la conduite et doit intervenir si la voiture commet une erreur.

2

Que dit la réglementation ?

La Belgique peut accorder, dans le cadre prévu par la réglementation européenne, certaines dérogations encadrées pour l'essai de véhicules automatisés. Dans ce cas-ci, c'est la ministre flamande de la Mobilité, Annick De Ridder (N-VA), qui a donné mercredi dernier son feu vert à la circulation des Tesla autonomes sur la voie publique. Une autorisation qui s'applique de facto à l'ensemble des routes belges.

La Flandre s'est appuyée sur l'autorisation temporaire européenne accordée aux Pays-Bas depuis avril. « Nous sommes dans un cadre de tests », rappelle Jean-Luc Crucke. « L'Europe pourrait très bien, au regard des analyses, dire "stop", il faut rester prudent. »

3

Où en sont les autres constructeurs ?

En la matière, comme pour les robots-taxis qui s'appuient sur les mêmes technologies, l'Europe semble être à la remorque des Etats-Unis et de la Chine. Mais les industriels ne sont pas loin de penser que c'est en raison d'une législation... trop stricte. « L'ensemble des constructeurs investissent et sont prêts à collaborer avec les autorités pour développer des projets pilotes », assure-t-on chez Febiac (la fédération belge de l'automobile). « Nous plaiderions pour un cadre plus souple, afin de faciliter les tests en conditions réelles sur l'ensemble du territoire. »

Autrement dit : l'enjeu ne serait pas technologique mais d'ordre « réglementaire et organisationnel », afin d'« accé-

Lors d'un parcours en milieu urbain, le logiciel assiste la conduite, tandis que le conducteur demeure légalement responsable du véhicule.

© DOMINIQUE DUCHESNES.

lérer les phases d'expérimentation ».

4

Quel gain pour la sécurité routière ?

Selon Benoît Godart, porte-parole de Vias, le gain est évident. « Une telle voiture est programmée pour respecter le code de la route, elle voit tout ce qui se passe à 360 degrés et elle est attentive 100 % du temps. En tant que telle, elle constitue un progrès évident pour continuer à diminuer le nombre d'accidents. » « Le véhicule autonome a l'avantage de ne pas consommer d'alcool ou de stupéfiants », complète Jean-Luc Crucke.

Une technologie sans risque ? Benoît Godart pointe celui d'un déploiement trop rapide, sous la pression de la concurrence. « Rien ne serait pire qu'une technologie donnant une fausse impression de confiance. Elle ne peut absolument pas se concevoir au rabais. »

5

Une aubaine pour la mobilité de demain ?

Au-delà de la sécurité, les véhicules hautement automatisés vont-ils fluidifier la mobilité de demain ? Sur ce point, les avis sont plus nuancés. « Il y a différents scénarios », résume Xavier Tackoen. « Celui dans lequel tout le monde possède sa voiture autonome induirait un

retour massif à une mobilité individuelle, avec comme conséquence une explosion des besoins de déplacements. » « On ne doit pas bannir l'utilisation individuelle », tempore Jean-Luc Crucke. « Mais les routes ne sont pas extensibles : si la technologie permet simplement de remplacer une voiture par une version autonome, son utilisation sera contre-productive. »

Selon les observateurs, il y a un avenir à mettre ces technologies dans les mains d'acteurs publics. C'est par exemple le cas à Louvain, où une navette autonome arpente depuis quelques mois le même trajet qu'un bus classique, dans la circulation réelle. « On voit directement, à Louvain, l'utilité sur le plan collectif », se félicite le ministre de la Mobilité, qui évoque également des opportunités pour le monde rural ou en périphérie des villes. « La technologie permet d'apporter des solutions de mobilité là où le transport collectif ne le permet pas – ou à des coûts prohibitifs. »

« Notre enjeu en tant qu'administration et autorité de transports, c'est que l'arrivée de cette technologie puisse se faire au bénéfice de tous », confirme Martin Lefrancq, expert à Bruxelles Mobilité. « Il faut réussir à intégrer cette évolution pour que cela soit, le plus possible, orienté vers des services de mobilité plutôt que vers la mobilité individuelle uniquement. » Jean-Luc Crucke conclut : « Il y a beaucoup de questions, nous devons rester attentifs, mais on ne peut pas non plus rater le tournant. »



le test Une conduite prudente, voire courtoise

G.D. ET B.J.

Si vous avez tendance à accélérer à l'approche d'un feu orange ou si la simple vue d'une limitation de vitesse vous irrite, il y a peu de chance que la conduite autonome vous séduise. Car la technologie, qui sous conditions vous supplée au volant, priorise exactement l'inverse : elle respecte scrupuleusement le code de la route et, davantage encore, se révèle particulièrement attentive aux autres usagers.

Prudente voire courtoise, telle est en tout cas la conduite qu'a adoptée le véhicule que *Le Soir* a pu tester pendant quelques heures, en conditions réelles sur la route. La mention de la marque, Tesla, est indispensable, étant donné qu'elle est la seule à bénéficier pour l'instant d'une dérogation pour implémenter cette technologie sur ses voitures dans notre pays – une fonctionnalité qui ne fonctionne que sur les véhicules dûment équipés (depuis la fin 2023) et moyennant le paiement d'un abonnement de 90 euros par mois.

Reconnaissons-le : le concept est bluffant. Sur le trajet qui nous a menés de Londerzeel au centre de Bruxelles, la voiture n'a commis aucune erreur de conduite. Un camion de déménagement empiète sur la chaussée ? La voiture s'arrête, analyse la situation avant de redémarrer. Un véhicule arrive en sens inverse sur une chaussée trop étroite pour deux ? Ici encore, pas de tergiversations : elle prend le pli de la politesse et recule pour céder le passage.

A l'aise en plein centre de Bruxelles

En plein centre de Bruxelles, on en arrive à se sentir à l'aise comme rarement. La voiture, qui scrute son environnement par le biais de huit caméras, cède le passage quand un conducteur trop pressé décide de se rabattre un peu brutalement et en franchissant une ligne blanche au milieu d'un tunnel. Elle peut emprunter sans encombre un carrefour sur l'avenue Louise tout en veillant, dans le même temps, à laisser passer cyclistes et piétons.

Laissons-nous bercer ? Ce serait la pire chose à imaginer, d'autant que la législation oblige, pour le degré de conduite autonome concerné, le conducteur à demeurer constamment en contrôle de son véhicule. Cela se traduit concrètement par de multiples avertissements, au tableau de bord, stipulant explicitement que la responsabilité incombe, quoi qu'il arrive, au conducteur.

Cela se traduit aussi par des mesures de prudence, que l'on pourrait juger intrusives : une caméra scrute la conductrice ou le conducteur en permanence – la proximité de ses mains avec le volant, le regard porté vers la route – et rappelle à l'ordre fermement, quitte à désactiver d'office le système en cas de distractions répétées.

Et puis, il y a aussi cette curieuse sensation de laisser son sort entre les mains de la technologie. On peut l'apprécier et redouter dans le même temps la moindre défaillance. Mais on peut, et c'est heureux, à tout moment la désactiver.

Achète à très bon prix

Achat Fourrures



Manteaux de fourrure: vison, astrakan, renard,...

Argenterie: couverts et pièces de forme | Armes anciennes: fusil, pistolet, épée, sabre | Montre gousset / bracelet | Instruments de musique: piano, violon, saxo, ... | Livres anciens: dictionnaire, BD, missel, ... | machine à coudre et poste radio | Meubles et objets anciens: pendule, tableau, sculpture, miroir, luminaire, ... | Bijoux or, argent, fantaisie, ... | Pièces de monnaies anciennes / Cuivre et étain



CHARLES Anthony | 0484/20 26 78 |