Les vrais enjeux de la voiture autonome.

Par Vincent Kaufmann



Illustration : Martijn de Valk, « Highway », 28.03.2011, Flickr (licence Creative Commons).

Il n'est plus possible d'ouvrir un journal sans que l'on n'y parle de l'avènement très prochain de la voiture autonome ! Le monde occidental semble pris par une forme de frénésie, qui s'apparente à de l'enthousiasme technologique. Google exhibe son modèle, qui roule d'ores et déjà en Californie. Les constructeurs automobiles fournissent des modèles qu'ils disent être en mesure de commercialiser dans cinq ans, pour les plus en avance. Les opérateurs de chemins de fer de l'Europe entière tremblent, car ils ont le sentiment diffus que cette voiture autonome va leur manger des usagers. Les juristes s'activent à trouver des solutions juridiques, en cas d'accidents provoqués par la conduite automatique.

Personne, en fait, ne semble douter du fait que la voiture autonome circulera dans nos rues dans quelques années, que ma foi c'est le progrès, et que c'est comme ça ! Et pourtant… comme beaucoup d'innovations technologiques, la

voiture autonome est un objet ambivalent : suivant ce que l'on en fait, elle peut être très bénéfique ou au contraire très problématique. S'il est probable que l'on ne voie pas de voiture véritablement autonome dans nos rues avant les années 2040, il y a cependant plusieurs enjeux qui doivent être pensés dès maintenant pour en tirer le meilleur profit. J'en énoncerai brièvement trois, qui, singulièrement, sont presque totalement absents des débats sur l'avenir de l'automobile.

Le premier de ces trois enjeux est de penser la voiture autonome comme mode de transport. Si la voiture autonome est simplement une voiture individuelle, mais qui est capable de se déplacer toute seule, nous n'aurons pas gagné grand-chose ! S'il s'agit, au contraire, d'un moyen de transport en commun, la voiture autonome est beaucoup plus intéressante, car elle permet potentiellement de résoudre les problèmes d'engorgement dus au trafic individuel.

Le deuxième enjeu est de penser la complémentarité entre la voiture autonome et les autres moyens de transport. Si la voiture autonome est concurrente du train et des transports publics « classiques », elle risque d'être dévastatrice. Si, au contraire, elle est pensée de façon complémentaire à ces moyens de transport, elle peut permettre d'accroître l'attractivité de l'ensemble du système de transports collectifs.

Le troisième enjeu est de décider des modèles d'exploitation des flottes de voitures autonomes. La voiture autonome exploitée par des grandes entreprises multinationales, par des régies publiques ou sur un mode associatif change radicalement la mission de service public qu'elle est de nature à proposer. En débattre et se positionner dans ce domaine est essentiel, avant que des firmes comme Uber s'emparent de la voiture autonome et en définissent le business model sur des logiques exclusivement de profit.

Par rapport à ces trois enjeux, les pouvoirs publics disposent aujourd'hui d'un levier important : celui de l'investissement public. Pour pouvoir circuler dans nos rues, les voitures autonomes devront en effet être reliées à des systèmes d'informations géographiques en temps réel, leur permettant d'identifier les chantiers, les déviations, les accidents, les interventions d'urgences, les feux en

panne, etc. Alimenter en temps réel de telles bases de données ne peut relever que des pouvoirs publics, car ils sont les seuls à disposer, de façon exhaustive, de ces informations. Or, de telles bases de données ont un coût très élevé, et représentent des investissements conséquents. Il serait raisonnable de ne les consentir qu'à la condition que la voiture autonome résolve les problèmes de transport, ou, en d'autres termes, qu'elle soit exploitée comme un moyen de transport public, complémentaire à l'offre existante et exploitée par des acteurs publics ou associatifs.

Résumé

Il n'est plus possible d'ouvrir un journal sans que l'on n'y parle de l'avènement très prochain de la voiture autonome ! Le monde occidental semble pris par une forme de frénésie, qui s'apparente à de l'enthousiasme technologique. Google exhibe son modèle, qui roule d'ores et déjà en Californie. Les constructeurs automobiles fournissent des modèles qu'ils disent être en mesure de commercialiser dans cinq ans, pour les plus en avance […]