

AUTOMOBILE

La France ouvre la voie aux véhicules autonomes

AVEC LE NIVEAU 3 DE CONDUITE AUTONOME, LES VÉHICULES POURRONT GÉRER LA CONDUITE SEULS SUR CERTAINS TYPES DE VOIES ET JUSQU'À 60 km/h. MÊME SI LA RÉGLEMENTATION ET LES SYSTÈMES AVANCENT À PETITS PAS, ON ASSISTE À UN CHANGEMENT DE PERSPECTIVE.

Depuis le 1^{er} septembre de cette année, il est possible de rouler en France avec des véhicules partiellement automatisés grâce à un décret passé par le ministère des Transports. Concrètement, c'est le troisième niveau de conduite autonome^(*) qui est maintenant autorisé. Si se laisser conduire en faisant la sieste ou en travaillant sur son ordinateur peut sembler très attractif, on n'en est toutefois pas encore là. «*Le fantasme du véhicule automatisé de la science-fiction n'est pas celui qui est représenté aujourd'hui*

cas d'une situation de trafic dense voire d'embouteillage sur autoroute. De plus, la voiture ne peut pas prendre la décision d'un dépassement.

Malgré ces restrictions, «*il s'agit d'un changement de paradigme, selon Marie Albertini, avocate au cabinet PDGB. Dans la convention de Vienne de 1968, il était établi que le conducteur devait être maître de son véhicule.*» Aujourd'hui, il existe donc une exception où le conducteur n'est plus en responsabilité mais bien le constructeur. En effet, le nouveau décret

clair mais, en réalité, en cas d'accident, de plus en plus d'experts techniques devront intervenir. «*On peut supposer qu'on parlera des boîtes noires des véhicules comme on parle des boîtes noires des avions*», indique Benjamin Jacob.

DES HOMOLOGATIONS QUI SE FONT ATTENDRE

Si la question de la responsabilité pénale est aujourd'hui réglementée, restent les sujets financiers. Pour les particuliers, peu de changements en perspective mais plusieurs questions n'ont pas encore de réponse du côté des constructeurs. Par exemple, aujourd'hui les particuliers doivent avoir une assurance pour leur automobile; est-ce que les constructeurs auront eux aussi l'obligation d'avoir des quotités disponibles ou des assurances à des fins d'indemnisation? De plus, les discussions entre les fournisseurs d'équipements et de briques logicielles de la voiture autonome et les constructeurs seront probablement animées sur ces questions d'indemnisation.

Si la réglementation est internationale et déclinée petit à petit dans les différents pays, l'homologation des véhicules en capacité de rouler sur les réseaux nationaux est laissée à l'appréciation des autorités de chaque État. Et dans les faits, en France, aucun

véhicule n'est encore homologué. Mais la faute n'incombe pas seulement aux procédures qui sont longues. «*Avec le nouveau système de responsabilité pénale qui incombe au constructeur, il est compréhensible qu'ils ne se précipitent pas pour sortir des véhicules automatisés sur le marché*», sourit Marie Albertini. Cependant, en Allemagne, une voiture est déjà homologuée: la Mercedes Classe S. Ainsi, il est probable que le constructeur suive la même voie et demande l'homologation en France. De plus, les voitures autonomes Tesla roulent déjà aux États-Unis. La firme d'Elon Musk voudra probablement exporter son système et s'ouvrir de nouveaux marchés maintenant que les réglementations en Europe commencent à bouger. De plus, en France, Stellantis et Renault se préparent aussi à proposer ce type de véhicules.

Si le niveau 3 de conduite autonome est donc pour demain, il ne sera pas pour tout le monde. La Mercedes Classe S coûte plus de 100 000 euros auxquels il faut ajouter entre 5 000 et 7 000 euros pour obtenir l'option de pilotage automatique. Autant dire que ces voitures ne se démocratiseront pas tout de suite!

ALICIA ALOISI

() Il existe cinq niveaux de conduite autonome. Ils s'étagent du niveau 1, avec les aides à la conduite et des équipements comme le régulateur de vitesse adaptatif, au niveau 5, qui fait encore partie de l'imaginaire où aucun volant ne serait nécessaire dans le véhicule.*



Le niveau 3 d'autonomie peut être enclenché si la voiture roule à 60 km/h sur voies rapides séparées par des terre-pleins. L'an prochain, il pourrait y avoir une évolution au niveau international pour passer la vitesse maximale à 130 km/h.

Mercedes

dans le droit français», souligne Benjamin Jacob, avocat spécialisé dans la tech et associé au cabinet d'avocats d'affaires PDGB. En effet, le niveau 3 implique encore beaucoup de restrictions: la voiture doit circuler sur une route à deux voies avec un terre-plein central, à une vitesse ne dépassant pas 60 km/h. En bref, la voiture sera autorisée à prendre en charge la conduite dans le

implique que la responsabilité pénale du constructeur est engagée en cas d'accident. Cependant, avec le niveau 3 d'autonomisation, le conducteur doit pouvoir reprendre le volant si des forces de l'ordre lui demandent une manœuvre, pour laisser passer des véhicules de secours ou encore si le système de pilotage lui-même le lui demande. Sur le papier, la situation semble