

Essais des voitures autonomes sur la voie publique : les recommandations de l'Automobile Club Association

Ce week-end, PSA a fait rouler sa Citroën Picasso en mode autonome de Velizy à Bordeaux où s'ouvre le Congrès Mondial des Transports Intelligents. Ces tests seront bientôt généralisés sur la voie publique. La loi relative à la transition énergétique a donné le "GO".

Le Gouvernement doit prendre par ordonnance des mesures pour permettre ces tests en toute sécurité. Une révolution est en marche et l'ACA y prend part en publiant ses recommandations, fruits d'un travail initié à l'échelle internationale en sa qualité de membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

"La voiture est l'outil incontournable de la mobilité. Aujourd'hui déjà partagée et mutualisée, elle sera d'ici 2025 entièrement connectée et progressivement autonome. Un bouleversement considérable du paysage routier, des habitudes des usagers qui suppose dès maintenant d'élaborer de nouveaux cadres pour réussir cette mobilité de demain". déclare Didier Bollecker, Président de l'Automobile Club Association.

L'ACA propose les recommandations suivantes pour des tests sûrs et utiles :

- Tous les conducteurs amenés à utiliser ou à tester ces véhicules doivent avoir un niveau suffisant d'expérience de la conduite traditionnelle et avoir suivi un programme de formation pour les véhicules autonomes.
- Les autres automobilistes devront être clairement informés des routes sur lesquelles les tests sont autorisés (panneaux de signalisation) et pouvoir visualiser les véhicules autonomes à l'essai.
- Lors des opérations de conduite en mode autonome, la responsabilité en matière de respect des règles de la circulation routière doit relever du concepteur et/ou fabricant du véhicule. Les capteurs, caméras et autres dispositifs utilisés doivent être en mesure de fournir toutes les données nécessaires à l'évaluation des responsabilités en cas d'accident.
- Au-delà des enseignements technologiques, les tests doivent également servir à enquêter sur les aspects comportementaux, en particulier :
 - établir des référentiels pour l'interface conducteur-véhicule, cruciale pour effectuer la transition en toute sécurité entre mode automatisé ou non ;
 - apprécier l'attitude des conducteurs de véhicules classiques à l'égard de véhicules autonomes pour gérer la longue période au cours de laquelle les deux catégories de véhicules vont interagir sur les routes ;

- évaluer les paramètres favorisant la confiance et l'acceptation par le conducteur (taux de fausses alertes, fréquence des alertes, temps de transition pour reprendre le contrôle du véhicule) ;
- évaluer les niveaux de formation nécessaires pour l'apprentissage progressif de l'automatisation ;
- expérimenter les modes de répartition des responsabilités pour permettre la conception de futures réglementations.