Les avantages insoupçonnés du transport automatisé en temps de pandémie

8 octobre 2020

La situation liée à la COVID-19 engendre des bouleversements importants sur le plan humanitaire à travers le monde, mais également sur le plan du développement des affaires et de l'économie.

Malgré tout, plusieurs développements et nouveaux projets concernant les voitures autonomes (« **VA** ») ont vu le jour depuis mars dernier. En voici un survol.

Distanciation simplifiée grâce à la livraison sans contact

Dès la mi-avril 2020, dans la baie de San Francisco, des VA Cruise de General Motors Co. ont été mis sur la route afin d'assister dans la livraison de près de 4 000 repas en huit jours pour deux banques alimentaires. Les livraisons se sont effectuées avec deux chauffeurs volontaires afin de superviser l'opération des VA de niveau 3.

Le vice-président des affaires gouvernementales de Cruise, Rob Grant, a commenté sur l'utilité des voitures autonomes : « *What I do see is this pandemic really showing where self-driving vehicles can be of use in the future. That includes in contactless delivery like we're doing here* »[1].

Toujours en Californie en avril, des VA de l'entreprise en démarrage Nuro inc. ont été mis à la disposition d'un hôpital à Sacramento afin de transporter des équipements médicaux dans le comté de San Mateo.

Les voitures autonomes Pony de Toyota ont quant à eux servi à livrer des repas pour des refuges locaux de la ville de Fremont dans la région d'Irvine, en Californie.

Innovation : les premiers essais des véhicules autonomes de niveau 4

En juillet 2020, Navya Group a réussi avec succès ses premiers essais d'une voiture autonome de niveau 4 dans un site clos. Cette opération a eu lieu en partenariat avec Groupe Keolis sur le site du Centre national de sports de tir et permet aux visiteurs et athlètes de se déplacer du stationnement à la réception du Centre.

Il s'agit d'une avancée importante puisqu'il s'agit du premier véhicule de niveau 4 à être mis sur la route, donc ayant une automatisation totale ne nécessitant pas qu'un conducteur humain soit présent dans le véhicule afin d'assurer la maîtrise de celui-ci en cas de situation critique.

Des autobus autonomes et des voies réservées dans les prochaines années

En août 2020, l'État de Michigan a annoncé qu'il mettrait de l'avant des démarches actives afin que des voies soient dédiées exclusivement à l'utilisation de VA sur une portion de 65 km de l'autoroute

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

entre Detroit et Ann Arbour.

Cette initiative débutera avec une étude qui s'effectuera au cours des trois prochaines années. Ce projet ambitieux vise entre autres à permettre aux autobus autonomes de circuler dans ce corridor afin de connecter l'université du Michigan à l'aéroport métropolitain de Détroit, au centre-ville.

En septembre 2020, le premier circuit de VA au Japon a été inauguré à l'aéroport Haneda de Tokyo. Le trajet régulier s'étend sur une distance de 700 mètres dans l'aéroport.

Un drame qui rappelle que la prudence doit être la priorité

Le 18 mars 2018 à Tempe, en Arizona, une piétonne a été tuée par suite d'une collision avec un véhicule de marque Volvo dont la conduite était assurée par un programme d'essai d'un logiciel de conduite automatisée de Uber Technologies, inc.

Le véhicule impliqué dans cet accident en était au stade de mise-au-point et il correspondait à un VA de niveau 3, nécessitant qu'un conducteur humain demeure attentif en tout temps afin de reprendre le contrôle du véhicule en situation critique, selon la norme J3016 de la SAE International.

L'enquête menée par le *National Transportation Safety Board* a déterminé que le système de conduite automatisée du véhicule avait détecté la piétonne, mais n'avait pas été en mesure de la qualifier et de prédire son trajet. De plus, les vidéos de la conductrice à l'intérieur du VA démontraient qu'elle n'était pas attentive à la route au moment de l'accident, mais regardait plutôt son téléphone cellulaire déposé sur la console du véhicule.

Or, en septembre 2020, la conductrice du véhicule a été inculpée par les autorités et accusée d'homicide par négligence. La conductrice a plaidé non coupable et la conférence préparatoire se tiendra à la fin du mois d'octobre 2020. Nous vous garderons informés des développements dans ce dossier.

Dans toutes les sphères de l'économie, dont l'industrie du transport et plus particulièrement des VA, des projets ont été mis sur la glace en raison de la situation actuelle liée à la COVID-19.

Malgré tout, plusieurs projets ont vu le jour, comme les projets de livraison sans contact, qui sont maintenant plus pertinents que jamais avec la COVID-19.

Mis à part le projet de Navya Group qui concerne des véhicules de niveau 4, les initiatives mentionnées impliquent des véhicules de niveau 3. La conduite de ces véhicules, dont la présence sur les routes au Québec est permise, doit être assurée par un conducteur humain. Les accusations récemment portées contre la conductrice inattentive en Arizona doivent servir de rappel à tous les conducteurs de voitures autonomes de niveau 3 : peu importe le contexte relié un accident, leur responsabilité peut être engagée.

La mise en œuvre du projet de voitures autonomes dans le monde se fait lentement, mais sûrement. De nombreux projets verrons prochainement le jour, dont au Québec. Par la multiplication de ces initiatives, l'acceptabilité sociale des VA en bénéficiera et la normalisation de ces véhicules sur nos routes est à nos portes.

---

1. Financial Post, 29 avril 2020, *Self-driving vehicules get in on the delivery scene amid COVID-19*.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.