



ÉDITO

TESTER LES VÉHICULES AUTONOMES SUR LES ROUTES

Un premier décès impliquant un véhicule autonome et un piéton a été recensé aux États-Unis en mars dernier. Cet accident a relancé bien des débats sur la sécurité, la fiabilité et la manière dont les systèmes de conduite autonome sont testés.

Il y avait bien un conducteur derrière le volant, mais ni lui ni le système de conduite ne sont parvenus à éviter la tragédie. Au moment d'écrire ces lignes, il était encore trop tôt pour connaître les causes exactes de l'accident, mais l'enquête, qui suit présentement son cours, devrait permettre de faire la lumière sur cet incident. Sauf qu'avant d'obtenir des réponses, bien du temps peut s'écouler. Que faire avec les différents projets pilotes qui sont réalisés en ce moment dans le monde ? Faut-il les bannir ou poursuivre les tests ?

Réaliser des essais sur les routes est pourtant un mal nécessaire, puisque les tests effectués dans des environnements contrôlés ont leurs limites. Il faut aller au-delà de ces milieux aseptisés afin de collecter de l'information dans des situations réelles. Le Québec, avec ses conditions climatiques qui lui sont propres, représente un endroit où les défis sont nombreux pour l'avenir de la conduite autonome.

D'ailleurs, il n'y a présentement aucun projet pilote d'envergure qui se déroule au Québec. Il n'y a pas non plus de réglementation en place, mais un projet de loi est dans les cartons. Il s'agit du projet de loi 165 qui modifierait le Code de la sécurité routière. Il serait le premier à limiter l'utilisation des véhicules autonomes à des projets pilotes approuvés par le gouvernement. Il faudra donc attendre encore un peu avant de voir ce qui se passera et ce qui sera réellement permis sur nos routes.

Le gouvernement a toutefois ouvert la porte aux véhicules autonomes en annonçant dans le Plan économique du Québec de mars 2018 que 5 millions de dollars seront octroyés à la Ville de Montréal pour permettre de lancer des projets pilotes dont l'objectif est l'utilisation des véhicules autonomes électriques pour améliorer l'accès au transport en commun. Les résultats permettront de déterminer ce qui adviendra ailleurs au Québec.

La technologie est-elle prête à être déployée et surtout à être instaurée à plus grande échelle ? Sommes-nous prêts à pardonner à une machine aussi facilement que l'on pardonne une erreur de distraction à un humain qui causerait le même accident ? À terme, cette technologie devrait réduire les accidents, mais pour le moment, l'évolution, bien que rapide, est encore au stade embryonnaire.

L'équipe de ROUTE 73