



← Après avoir été testé avec succès, notamment par la chaîne Domino's Pizza, le robot de livraison R2, de la société Nuro, est sur le point d'être produit à grande échelle. De petite taille, électrique, il livre des marchandises à domicile de façon autonome.

92

ses manuels d'utilisation et ses correspondances adressées aux autorités de régulation, l'entreprise décrit sa technologie comme un système d'assistance à la conduite plutôt qu'un système de conduite autonome. La confusion est telle que Waymo, connue à l'origine comme le «projet de voiture autonome» de Google, a annoncé qu'elle n'utiliserait plus le terme «conduite autonome».

Avant un déploiement large, il faudra donc relever ce défi technologique majeur : assurer la sécurité des opérations d'ADS, en faisant face à l'éventail complet des dangers de la circulation et des défaillances matérielles et logicielles internes. Chercheurs et développeurs d'ADS expérimentent diverses approches, mais ils sont très loin de s'entendre sur un choix qui fasse consensus. Les défis vont bien au-delà des considérations technologiques ; ils touchent à une question sociétale plus large : comment déterminer «quel degré de sûreté est assez sûr» pour que les ADS puissent être intégrés dans le service au public. Des mesures de sécurité *ad hoc* doivent être arrêtées afin que le régulateur et le public soient à l'aise avec un déploiement généralisé. Les développeurs d'ADS doivent aussi apprendre à formuler leurs évaluations de sécurité, lesquelles sont hautement techniques, en des termes qui seront compris avec clarté et précision, afin de gagner la confiance et l'approbation du régulateur comme des usagers de la route.

Si certains observateurs estiment que le vent de l'enthousiasme est retombé en ce qui concerne la conduite autonome, je vois au

contraire dans la situation actuelle une marque de progrès. Des vues plus réalistes sur les possibilités et les défis de la conduite automatisée motiveront l'investissement de ressources mieux ciblées, et permettront d'aligner les perceptions du public avec la réalité. Pour les dix ans à venir, il faut s'attendre à une mise en pratique limitée de la conduite autonome, dans le transport routier longue distance sur autoroute et en zone urbaine et périurbaine pour les livraisons locales. Les services automatisés de course à la demande et de covoiturage urbain pourraient également être proposés de manière limitée. Quant au déploiement à un niveau national, cessons de rêvasser : il n'est pas pour demain.

— L'auteur —

> Steven Shladover

Ingénieur de formation, il mène des recherches sur les technologies avancées pour les systèmes de transport depuis plus de quarante-cinq ans.

— À lire —

> D. McAslan, Pilot project

purgatory? Assessing automated vehicle pilot projects in U.S. cities, *Humanities and Social Sciences Communications*, 2021.

> J. Claybrook et S. Kildare,

Autonomous vehicles: No driver... no regulation?, *Science*, 2018.

> S. Shladover, Les voitures

en quête d'autonomie, *Pour la Science*, n° 466, août 2016.

