

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Auto autonome – Un nouveau seuil franchi

Chronique du 10 janvier 2024

En août dernier, la Californie a autorisé l'implantation de services élargis de robotaxis dans toutes les villes de cet état.

Un Robotaxi, c'est un véhicule totalement autonome. Que de tels véhicules soient désormais autorisés sur le très vaste territoire de Los Angeles démontre qu'un nouveau seuil vient d'être franchi. Un événement fâcheux, survenu à San Francisco, a toutefois illustré que la confiance du public à l'endroit de l'auto autonome demeure fragile.

Faisons donc le point sur le sujet en ce début d'année 2024.

Scepticisme généralisé

Depuis que j'ai lu le dossier *Reinventing wheel – Autonomous vehicles*, du magazine The Economist (édition du 3 mars 2018), la domination future de l'auto autonome en matière de transport des personnes est pour moi une évidence. Les deux repères temporels que j'ai évoqués dans ma première chronique sur le sujet, celle du 25 février 2020, sont :

- L'an **2035** pour l'arrivée à pleine maturité de la technologie;
- **2050** pour le déploiement complet et exclusif des véhicules autonomes, entraînant donc l'interdiction totale de la conduite humaine sur les voies publiques.

Mon problème, c'est que chaque fois que j'aborde cette vision du futur avec qui que ce soit, je ne rencontre que scepticisme, quand ce n'est pas une opposition farouche :

- *Tu rêves en couleurs, mon cher Richard !*
- *Comment une auto autonome pourrait-elle circuler au milieu du Parc des Laurentides (route 175), en pleine tempête de neige ? me rétorque-t-on;*
- J'ai beau faire remarquer que le Parc des Laurentides est déjà fréquemment fermé à la circulation lors des tempêtes de neige, que dans le pire des cas ce sera la même chose avec l'auto autonome, rien n'ébranle mes interlocuteurs.

Il y a eu jusqu'à CDPQ-Infra qui, par la bouche de son actuel PDG Jean-Marc Arbaud, réagissant à ma proposition de recourir à l'autonomisation de la conduite afin d'implanter le REM au sol sur le boulevard René-Lévesque, a contre toute évidence affirmé que « **La technologie n'est pas encore là** ». Mal lui en prit puisque cette attitude a conduit CDPQ-Infra à renoncer au REM de l'Est.

Bref, j'ai l'impression que personne ne me croit.

Stratégie de l'industrie automobile

La stratégie sur horizon 2050 de l'industrie automobile consistera à offrir de façon massive des services de mobilité, plutôt que simplement vendre des autos.

Cela sera rendu possible par la généralisation de l'auto autonome. En 2050, peu de gens demeureront propriétaires de leur véhicule. La très grande majorité sera abonné au service de mobilité à la demande offert par un grand constructeur.

Il s'ensuivra que l'auto autonome cessera d'être une « **machine à stationner** », puisque plusieurs « clients » utiliseront le même véhicule sur une journée typique. C'est ce qui entraînera la diminution du parc automobile, au minimum de moitié.

Au fil des prochaines années, l'industrie devra donc habituer les gens à ne plus être propriétaire d'un véhicule. Les moins fortunés seront la première strate à ne plus avoir accès à l'automobile neuve, puis à la voiture usagée. L'industrie va poursuivre dans cette voie, strate par strate. Ainsi, graduellement, on assistera à la disparition du « **Droit à l'automobile privée** » pour le plus grand nombre.

Les preuves... à ce jour

Sous l'angle de la technologie, j'ai déjà évoqué à cette antenne cet événement, du 9 juillet 2020, d'une Tesla Model S 2019 circulant à 150 km/h sur une autoroute albertaine alors que le conducteur et son passager avaient abaissé au maximum le dossier de leurs sièges afin de piquer un roupillon, donnant l'impression aux autres conducteurs que personne ne se trouvait dans ce véhicule. **Ça, c'était la technologie d'il y a trois années et demie !**

Depuis plus de 10 ans, la technologie de l'auto autonome est testée à petite échelle auprès du public par le biais de services de **robotaxis**. On ne compte plus les lieux d'expérimentation : San Francisco, Houston, Dallas, Phoenix, Santa Monica et autres.

En août dernier, l'État de Californie a autorisé l'extension de ces services en mode 100 % autonome à toutes les villes de cet état. Waymo (Google) et Cruise (GM) ont immédiatement pris la balle au vol. Chacune de ces deux compagnies se dit capable de gérer en simultané une flotte de 400 robotaxis, puis de multiplier ce chiffre par 10 l'an prochain.

L'autre preuve de la stratégie de l'industrie automobile est le retrait du marché de tous les petits véhicules d'entrée de gamme, Honda Fit, Toyota Yaris, Nissan Micra et autres. À l'exception de la seule Mitsubishi Mirage, **le prix d'entrée à un véhicule neuf**, taxes incluses, est en quelques années seulement **passé de 15 000 \$ à 30 000 \$**. En 2023, au Québec, le prix moyen d'un véhicule neuf, électrique ou à combustion interne, taxes incluses toujours, a résolument **franchi la barre de 60 000 \$** :

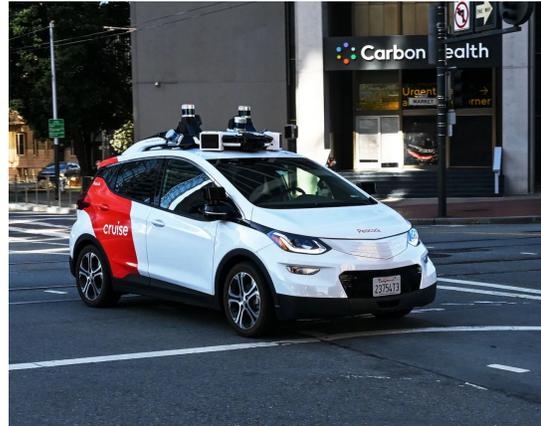
- La stratégie d'exclusion de la population à la propriété automobile, strate par strate, a commencé à être déployée.

Préparez-vous à voir le monde automobile beaucoup changer au cours des prochaines années, et pas seulement du côté de l'électrification.

L'épée de Damoclès de la sécurité

La question de la sécurité des robotaxis, or donc de l'auto autonome, est la seule épée de Damoclès menaçant cette industrie naissante.

En octobre dernier, sur une rue à double sens de San Francisco, un robotaxi Cruise de GM est passé sur le corps d'une piétonne qui s'était retrouvée dans sa voie après avoir été heurtée par un premier véhicule, conduit par un humain celui-là, venant en sens inverse (Motortrend, 27 octobre 2023). Le gouvernement californien a immédiatement suspendu la licence d'opération de Cruise, même si GM a argumenté que le robotaxi avait tout de suite freiné après avoir constaté la présence d'un corps sur la chaussée, mais n'avoir physiquement pu s'arrêter à temps.



Cet événement illustre à la perfection la méfiance qui subsistera encore longtemps à l'endroit de l'auto autonome, même s'il devait être démontré qu'elle réduira d'un facteur 100 le nombre des victimes de la route :

- Qu'un automobiliste heurte un piéton, c'est normal et accepté;
- Qu'un véhicule autonome venant en sens inverse n'ait physiquement pas le temps de s'arrêter devant cette forme gisant au sol, c'est un drame inqualifiable.

Conclusion

À mon sens, l'information principale de l'année 2023 en ce qui concerne les transports ne fut ni la mésaventure du projet tramway du maire Marchand à Québec, non plus que le retour en scène du 3^e lien, non plus encore que l'abandon du REM de l'Est, remplacé à ce jour par un PSE à 36 milliards de dollars. Je ne dis pas qu'il ne s'agit pas de projets majeurs, mais que le **coup de tonnerre** de l'année 2023 fut la déclaration du tout-puissant ministre Pierre Fitzgibbon, déclaration qui vaut la peine d'être rappelée :

« Ce qu'il faut faire au Québec, c'est couper les voitures en deux. Deux fois moins de voitures et des voitures électriques » (14 août 2023).

Comme je le disais dans ma chronique du 11 septembre, Pierre Fitzgibbon, à la faveur de l'implantation d'une filière batteries au Québec, a fréquenté ces deux dernières années le gotha de l'industrie automobile. Il a forcément été informé de la vision d'avenir de cette industrie, vision qui, à ce jour, a conduit le Québec à investir 3 G\$ dans cette filière¹ :

- Bref, Pierre Fitzgibbon n'a pas parlé au travers de son chapeau;
- Sa déclaration correspond à 100 % à la démonstration faite au présent document.

¹ Selon les calculs du Journal de Montréal (3 janvier 2024), les sommes annoncées pour la constitution de la filière batterie du Québec s'élèvent à 11 G\$, dont 28 % représentent la participation du gouvernement québécois, 54 % celle du privé, les derniers 18 % étant assumés par Ottawa.