

Mardi 6 Mars 2018

Pittsburgh, ville laboratoire de la voiture autonome (2/2)

Lorsqu'il s'est implanté à Pittsburgh, Uber a débauché 40 ingénieurs et chercheurs du NERC de Carnegie-Mellon, le centre qui s'occupe de recherche appliquée en robotique et systèmes autonomes et travaille pour la NASA, de grands constructeurs automobiles ou pour le département de la défense. Google y a également débauché plusieurs ingénieurs.

Aujourd'hui ingénieur chez Uber, Carl Wellington, qui travaillait au NREC sur des tracteurs autonomes, résume la mission de son employeur : l'autonomie, associée à des services de véhicules à la demande et partagés, doit permettre à de plus en plus de monde de renoncer à posséder une voiture. « C'est notre nouvelle frontière », explique M. Wellington. « Avec Uber, nous avons élargi la part de la population qui prend des voitures à la demande. Avec l'autonomie, l'enjeu est d'agrandir encore cette base », poursuit-il. « On pense que la voiture autonome sera le levier d'un changement des villes, et de la réappropriation par les habitants de certains espaces, comme les parkings », ajoute l'ingénieur. Comme tous les acteurs du secteur, Uber met aussi en avant la baisse attendue du nombre d'accidents de la circulation.

Si les voitures autonomes font désormais partie du paysage à Pittsburgh, elles suscitent des réticences très concrètes chez certains habitants. Laura Wiens, représentante d'une association d'usagers des transports en commun, rappelle que les Volvo d'Uber sont bardées de caméras (sept) et de capteurs, et accumulent des milliers de données sur les rues, les passants... Uber affirme toutefois qu'il n'a pas l'intention de conserver ces données et que même s'il le voulait il ne le pourrait pas car les volumes sont trop importants. D'autres habitants redoutent que le développement massif des voitures autonomes ne réduise l'offre de transports publics.

M. Peduto reconnaît que les nouveaux schémas de mobilité feront voler en éclat de nombreux équilibres : « Bien sûr que la voiture autonome aura un impact sur nos finances publiques. Nos recettes issues du stationnement vont diminuer, comme le montant des taxes perçues sur l'essence ». « Tout cela va profondément redessiner les villes », reconnaît le maire, qui prépare un mémorandum sur le sujet. « Je souhaiterais fixer des principes comme le partage de données avec la ville, des tarifs réduits pour certains, la possibilité de payer sans carte de crédit », indique-t-il. Il aimerait aussi que les entreprises participent à l'entretien des routes et regrette, alors qu'il a signé l'accord de Paris, que les véhicules d'Uber ne soient pas électriques. Mme Wiens suggère pour sa part que les autorités publiques « disposent d'une petite flotte de voitures autonomes, pour garantir l'accessibilité de ce moyen de transport à tous ». Enfin, des associations demandent la création d'un « fond de transition » alimenté par des entreprises, pour financer la reconversion des chauffeurs appelés à perdre leur emploi.