



LA CHRONIQUE DE  
**GILLES DOWEK**

# LIMITER LA VITESSE DES VOITURES AUTONOMES?

**Respect strict ou transgression exceptionnelle si une situation le justifie, il faut choisir les règles sur la limite de vitesse à programmer dans ces véhicules.**



De nombreux projets de voitures autonomes (ici celle du constructeur Mercedes-Benz) sont en cours. Le choix des règles à intégrer dans le logiciel de ces véhicules est loin d'être évident.

**L**e logiciel d'une voiture autonome comprend un algorithme qui calcule le plus court chemin allant d'un point à un autre. Il est similaire à celui que nous utilisons déjà sur nos GPS, à la différence près que ses indications sont directement communiquées aux commandes de la voiture, sans l'intermédiaire d'un conducteur humain.

Il est naturel de penser que, dans un tel cas, l'algorithme respecte, par construction, les limitations de vitesse. Ainsi, sur une route limitée à 80 kilomètres par heure, il ne peut jamais dépasser cette vitesse. Le code de la route serait même partiellement inutile, puisque le code de l'algorithme exprimerait la même chose, dans un autre langage.

Mais ce raisonnement repose sur une confusion entre deux significations du verbe «pouvoir»: sa signification aléthique, selon laquelle rouler à plus de 80 kilomètres par heure est matériellement impossible, et sa signification déontique, selon laquelle cela est interdit. De nombreuses langues utilisent même des verbes

différents pour exprimer ces deux modalités: *can* et *may* en anglais, *können* et *dürfen* en allemand... Il y a, en effet, une grande différence entre l'impossibilité de franchir un mur en béton et l'interdiction de franchir une ligne blanche: si, sur une route déserte, un conducteur voit soudain un piéton, dix mètres devant son véhicule, il franchira sans doute une ligne blanche

**L'application rigide des limites de vitesse se justifie par le fait qu'elle réduit le nombre d'accidents**

pour l'éviter, même si cela est interdit; mais il ne franchira pas un mur en béton, car cela est impossible. Le propre d'une interdiction est donc qu'il est possible de la transgresser. Et que cela est même autorisé, voire obligatoire, face à un tel dilemme. L'interdiction: «Tu ne tueras point» est

plus impérative que: «Tu ne franchiras point la ligne blanche».

Dépasser la vitesse limite devrait-il donc, pour un véhicule autonome, être impossible ou interdit? Deux points de vue s'opposent ici.

Pour certains, dépasser la vitesse limite devrait être interdit, mais non impossible, de même que les voitures actuelles ne sont pas bridées de façon à respecter les limitations de vitesse, même si certaines alertent leur conducteur quand il les transgresse. Ainsi, il est facile d'imaginer des situations où un véhicule autonome devrait être autorisé à transgresser une limitation de vitesse: pour fuir un incendie qui se propage à 81 kilomètres par heure, pour accompagner un patient aux urgences, ou une future mère à la maternité, voire pour que son passager arrive à l'heure à un examen. Ainsi, les passagers d'un véhicule autonome déclareraient à l'algorithme de commande une situation de dilemme, dans laquelle ils estiment que les limitations de vitesse devraient être transgressées. Faute de quoi, l'algorithme, transformant une modalité déontique en une modalité aléthique, appliquerait le code de la route de façon trop intransigeante.

Pour d'autres, au contraire, cette application rigide se justifie par le fait qu'elle réduit statistiquement le nombre d'accidents: ces situations d'urgence sont finalement assez rares, alors que de nombreux accidents sont provoqués par des transgressions, plus ou moins justifiées, des limitations de vitesse.

Une résolution possible de cette controverse est d'imaginer un code de la route plus complexe que celui que nous connaissons, dans lequel la vitesse limite serait différente pour un véhicule conduisant un malade aux urgences, un candidat à un examen ou un spectateur au cinéma. Cette complexité permettrait de différencier ces situations sans, pour autant, nécessiter une transgression du code de la route. Elle rendrait ainsi l'application intransigeante de ce code moins insupportable. ■

**GILLES DOWEK** est chercheur à l'Inria et membre du conseil scientifique de la Société informatique de France.