

L'AUTOMOBILE ENTRE À PLEINE VITE

Avec l'avènement des voitures connectées et autonomes, les portes d'un potentiel d'affaires qui se chiffre en centaines de milliards. Inquiété

Le Drive Recorder n'était que le début. Les défenseurs de la sphère privée ont eu tort de se réjouir trop tôt à l'annonce d'Axa Winterthur, fin 2016, de retirer du marché sa «boîte noire», qui enregistre les données de conduite en échange d'un rabais sur la prime d'assurance. D'abord, parce que la compagnie d'assurances a immédiatement annoncé la préparation d'un dispositif de remplacement. Surtout, parce que les chevaliers de la vie privée n'avaient peut-être pas vu venir les fuites de données via les dispositifs embarqués de nos automobiles. «Kassensturz», l'émission destinée aux consommateurs de la Télévision allemande, s'est en effet penchée sur la question, dans son édition du 21 février dernier. Avec le concours de l'ADAC, le club automobile allemand, l'émission révélait que les 200 capteurs contenus dans une automobile relevaient, voire enregistraient, les informations les plus disparates sur la voiture et son conducteur. Avec l'aide des experts de l'ADAC, les journalistes de Kassensturz démontraient que leurs voitures de test envoyaient au constructeur, entre autres, la position géographique, le kilométrage, les heures d'utilisation, la consommation, l'état du réservoir ou l'état des phares, via leur carte SIM intégrée.

Des cartes SIM dans toutes les autos

Si elles sont pour l'heure facultatives, les cartes SIM deviendront incontournables dès 2018, année où l'eCall, ou le système d'appels d'urgence, sera obligatoire en Europe. Les marques de luxe, comme Tesla, Mercedes ou BMW, n'ont pas attendu cette échéance et proposent déjà des véhicules équipés d'eCall et de cartes SIM. Selon Bernhard Gerster, professeur à la haute école spécialisée bernoise et directeur du Centre de tests dynamiques (DTC) de Vauffelin, «une BMW envoie des paquets d'information à la maison-mère à chaque arrêt». «Cela leur permet entre autres de maîtriser les campagnes de rappel et de mise à jour, poursuit le directeur du DTC. Le véhicule, grâce à la carte SIM, est identifiable par le garage et peut confirmer avoir reçu le bon logiciel. Cela empêche aussi à un garagiste non autorisé par la marque de faire la mise à jour.» Des intentions compréhensibles et justifiées, si ce n'est que la collecte ne s'arrête pas là. Les automobiles testées par Kassensturz et l'ADAC, une i3 et une 320, transmettaient aussi le répertoire de contacts contenus dans l'auto, les dix dernières adresses entrées dans le système de navigation, les titres de musique écoutée ou même la position du siège électrique! La marque bavaroise n'est pas la seule à être pointée du doigt: c'est toute l'industrie de l'automobile qui s'appête à sauter à pieds joints dans l'ère du big data.

750 milliards de chiffre d'affaires potentiel

«Face à un marché européen saturé, le monde de l'auto doit repenser son modèle d'affaires, en anticipant les tendances de mobilité du futur, explique Bernhard Gerster. A cet égard, la collecte massive de données peut leur fournir beaucoup de réponses. Ces données, par leur traitement, permettront d'ériger des modèles d'affaires.» D'après un groupe de recherche de l'institut McKinsey, on parle d'un chiffre d'affaires potentiel oscillant entre 450 et

CES YEUX ET CES SENSEURS QUI CONNAISSENT TOUT DE VOTRE AUTOMOBILE

LE MOTEUR

Kilométrage, température et pression d'huile, heures d'utilisation, capteur de régime moteur, quantité d'essence injectée: le moteur est l'un des organes les plus surveillés de l'auto. Certaines de ces informations terminent chez le constructeur, pour le suivi de l'entretien, pour vérifier la bonne installation des mises à jour et à des fins statistiques, mais pas seulement: on cherche à connaître les habitudes d'utilisation des automobilistes. Ces données seront utiles à mieux cerner les besoins de ceux-ci et d'anticiper les tendances.

RADARS, LIDARS ET CAMÉRAS

Ces yeux électroniques, toujours plus nombreux avec la déferlante des aides à la conduite en tous genres, relèvent de nombreux éléments de l'environnement. «Les lidars, radars et même les caméras de parage (de recul et 360°) peuvent être utilisés pour localiser l'automobile», explique Roland Siegwart, professeur et responsable de l'Autonomous Systems Lab de l'EPFZ.

LA PLAQUE D'IMMATRICULATION

En 2023 au plus tôt, le Conseil fédéral envisage d'introduire la vignette électronique. Plutôt qu'un autocollant à changer chaque année, le gouvernement propose de lier la taxe à la plaque d'immatriculation. Pour vérifier que chaque automobiliste a payé son dû, des caméras se chargeraient de lire les matricules des voitures sur l'autoroute. Certains y voient une première étape vers le «mobility pricing», ou la taxation de la mobilité au kilomètre.

LES PNEUS

Pirelli est le premier manufacturier à surfer sur la vague de «l'Internet des objets», avec la présentation récente de son «Connesso». Ce pneu, connecté au cloud de Pirelli via le smartphone de l'utilisateur, communiquera l'ancienneté, l'usure, la température et la pression de la gomme. Si l'utilisateur aura accès à ces données via son téléphone, Pirelli ne nous a pas donné plus d'explications sur le traitement qu'elles recevront.

750 milliards de dollars d'ici 2030! Si la collecte de données permettra de connaître les préférences des conducteurs ou d'optimiser la gestion des flottes, elle autorisera de nouvelles possibilités de faire du business. «On peut imaginer que les commerces seraient très intéressés de connaître les chemins empruntés par certains types de clients, afin d'y placer des magasins ou de la publicité adaptée», avance Bernhard Gerster. Vos titres musicaux préférés enregistrés par BMW? Probablement pour cibler les stations radio les plus susceptibles d'être écoutées par la clientèle, afin d'y placer de la publicité ciblée. «Les seules limites seront celles de l'imagination, avance Sami Coll, sociologue à l'Université de Montréal. Quand la technique le permettra, je suis pratiquement certain que nous verrons des publicités personnalisées s'afficher sur le pare-brise.»

Entre 1 et 3 gigaoctets par km

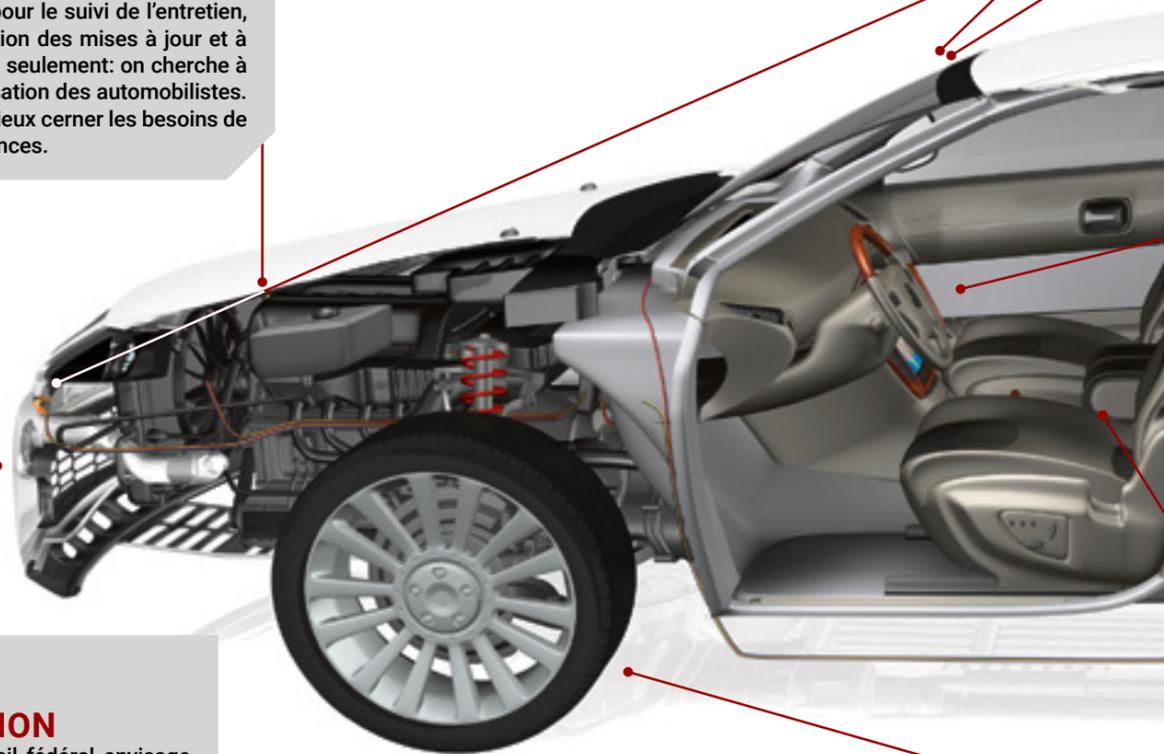
Avec l'avènement des voitures autonomes, chaque jour toujours plus une réalité, cette collecte de données ne fera qu'augmenter. En effet, d'un point de vue technique, ces automobiles généreront d'énormes quan-

tités de données, via leurs radars, caméras ou lidars, dans le but de se repérer dans l'espace. «Tout dépend du taux d'échantillonnage et du nombre d'éléments mesurés, mais nous générons environ 1 Go de données par kilomètre avec nos dispositifs autonomes, explique Roland Siegwart, directeur de l'Autonomous Systems Lab de l'EPFZ. C'est beaucoup. Pour modéliser une ville comme Zurich, il faudrait des téraoctets de données (ndr: 1 To équivaut à 1000 gigaoctets).» Des applications utiles à l'ensemble des conducteurs pourraient ainsi voir le jour. Non seulement les cartes seraient constamment à jour, mais les dangers pourraient être signalés en temps réel. «Si l'Ofrou constate que des voitures font toujours un écart à un endroit bien précis d'une route, c'est qu'il y a probablement un obstacle sur la chaussée, avance Bernhard Gerster. Le problème est que les constructeurs ne voudront pas partager ces données. Elles leur appartiennent, puisqu'ils paient pour les cartes SIM.»

Le consentement éclairé, une fiction?

Selon Astrid Epiney, professeure de droit européen, de droit international public et

de droit public à l'Université de Fribourg, la question de la propriété de ces données est «controversée». Pour la scientifique, le problème est ailleurs. «Il faut se demander ce qu'on a le droit de faire avec ces données, le traitement qui en est autorisé. Il peut y avoir des raisons justificatives, un intérêt prépondérant à le faire.» Un accident de la route qui finirait devant les tribunaux pourrait, par exemple, rentrer dans la catégorie des «intérêts prépondérants». Néanmoins, cette formulation floue laisse la porte ouverte aux interprétations; de là, l'importance de prendre bonne connaissance des conditions générales avant de signer. «Les personnes concernées doivent être informées de manière transparente et doivent donner leur libre consentement», rappelle Silvia Böhlen, spécialiste en communication auprès du préposé fédéral à la protection des données et à la transparence. Hélas, personne ne lit vraiment ces textes longs, en petits caractères et truffés de jargon juridique. Astrid Epiney s'interroge sur la notion même de consentement. «On se demande si le consentement, central dans la législation du traitement des données dans les échanges



ESSE DANS L'ÈRE DU BIG DATA

du big data s'ouvrent en grand à l'industrie automobile, avec des débats autour des questions du piratage et de la sphère privée.

LES DASHCAMS

Ces caméras, qui filment au travers du pare-brise (la Citroën C3 en propose en option), soulèvent un certain nombre de questions sur la protection de la personnalité. «Elles sont utilisées en porte-à-faux de la loi sur la protection de la sphère privée d'autrui, il n'est pas autorisé de filmer ou photographier quelqu'un sans son consentement», explique Astrid Epiney, professeure de droit à l'Université de Fribourg.



TÉLÉMATIQUE EMBARQUÉE ET GPS

Le système d'infodivertissement, qui inclut souvent l'accès à Internet, est la principale voie de communication avec l'extérieur, posant de graves questions de sécurité en cas de piratage. Des hackers, dans le cadre d'une expérience par le magazine Wired, ont démontré pouvoir prendre le contrôle d'une Jeep Cherokee via son système de télématique. Autre danger, mais pour la sphère privée, une grande quantité de données personnelles (contacts, etc.) transitent par ces systèmes. D'après Bernhard Gerster, les constructeurs ne seraient pas en possession de toutes les données; la position géographique serait détenue par les fabricants de GPS.

SIÈGES ET CEINTURES

D'après l'ADAC et «Kassensturz», BMW récupère les données liées à la position des sièges sur sa 320. Ainsi, la marque est en mesure de connaître combien de personnes utilisent une même auto. Dans certaines autos, le nombre de prétentions des ceintures serait aussi transmis, afin de mesurer la quantité de freinages violents d'un conducteur; cela témoignerait d'un possible manque de prudence de la part de l'automobiliste.

personne du Call center, pendant plusieurs minutes. Hélas, cette dernière, dans le doute sur l'état du conducteur, a préféré envoyer la police sur les lieux de l'accident. Mon client, qui avait quelques précédents, s'est vu retirer le permis sur une longue période. Si je ne remets pas en cause le bienfondé de cette décision, ce qui me gêne, c'est que l'opérateur n'a à aucun moment averti mon client de l'arrivée de la police.» Un cas qui fait réagir Sami Coll. «On risque d'assister à l'adoption d'une forme aggravée de surveillance», avertit le sociologue. Comme en 2011, lorsque la police néerlandaise avait utilisé les données des GPS TomTom pour repérer les tronçons routiers où les automobilistes avaient le pied lourd et y placer des radars.

Vers un catalogue de fautes admises?

Sans aller jusqu'à la répression, la collecte de données pourrait aussi menacer le principe de solidarité des assurances. «Les constructeurs envisagent peut-être des collaborations avec des assureurs pour proposer des rabais, souffle Sami Coll. On déboucherait alors sur une couverture d'assurance à la consommation, mettant à mal le principe de solidarité. Chacun ne payerait que pour son propre risque.» Pire, on donnerait la possibilité aux assureurs de ne pas couvrir certains cas, en cas d'infraction manifeste du code de la route. «On va ériger un catalogue de fautes tolérées, et de celles qui ne le seront pas», avertit Sébastien Fanti. Bernhard Gerster, lui, nuance. «La collecte de données n'est pas mauvaise en soi; tout dépendra de l'utilisation qu'on fera de ces données. La technologie elle-même ne me fait pas peur, le problème, c'est l'homme.»

De potentiels dégâts d'image

Le salut? Lire les imbuables conditions générales et s'opposer, quand cela est possible, à la collecte de données. «Nous recommandons d'être très prudent, de bien s'informer sur la nature des données traitées et l'objectif là derrière et de bien réfléchir si on veut utiliser ces services sous ces conditions», recommande Silvia Böhlen. La quantité des données enregistrées, monstrueuse, nous donne aussi un répit, d'après Bernhard Gerster. «Cette avalanche de données nous donne une chance de passer entre les mailles du filet, car les constructeurs ne sont pour l'heure pas capables de les gérer.» Sami Coll rappelle enfin que des scandales liés à un abus de ces données pourraient conduire à des «dégâts d'image énormes» pour l'entreprise, surtout si ces abus résultent de la vente de ces données à des sociétés tierces. «Si les marques perdent la confiance des gens, tout peut s'écrouler», admoneste Bernhard Gerster. Conscients du danger, les constructeurs contactés assurent respecter les lois en vigueur et ne pas utiliser ces données à d'autres buts que ceux stipulés au moment de l'achat, soit pour le suivi de l'entretien, des statistiques et offrir des services adaptés aux besoins du client. Opel va même plus loin en laissant, sur son système de télématique OnStar, la possibilité d'occulter sa position géographique via un bouton (mais la fonction se réactive en cas d'accident). Un petit pas, mais il va dans la bonne direction.

commerciaux, n'est pas une grande fiction, car il se base sur une connaissance lacunaire des personnes concernées.» Aussi bien Astrid Epiney que Silvia Böhlen rappellent que les individus ont le droit de s'opposer au traitement «ultérieur» de leurs données, à des fins commerciales.

La police appelée à son insu

Malheureusement, cette connaissance partielle des conditions générales peut coûter cher, comme un client de l'avocat valaisan Sébastien Fanti en a fait l'amère expérience. «Un de mes clients, possesseur d'une voiture premium récente, a eu

un accident. Les airbags s'étant déclenchés, le client a reçu automatiquement un appel de la centrale d'urgence, raconte Sébastien Fanti, qui occupe aussi le rôle de préposé cantonal à la protection des données et à la transparence pour le Valais. Il répond alors aux questions de la

UNE ARMÉE DE CAPTEURS NÉCESSAIRES AUX AIDES À LA CONDUITE



- Caméra infrarouge longue portée
- Caméra infrarouge de proximité
- Phares à infrarouge
- Caméras mono et stéréo
- Radar
- Capteurs à ultrasons
- Senseurs courte portée
- Senseurs longue portée
- Caméras 360°
- Capteurs pluie et lumière

© DTC/Bernhard Gerster

Lorenzo Quolantoni

lorenzo.quolantoni@revueautomobile.ch

«DES POSSIBILITÉS INIMAGINABLES»

Selon Bernard Gerster, professeur à la haute école spécialisée bernoise et directeur du DTC de Vauffelin, la collecte de données ouvre des portes aux constructeurs pour anticiper la mobilité de demain.

RA Tous les constructeurs se sont lancés dans le big data?

Bernard Gerster Oui, tous les grands. La collecte massive de données peut leur fournir beaucoup de réponses sur la mobilité du futur. Le traitement de ces données permettra d'ériger des modèles d'affaires. Les nouvelles automobiles permettent la collecte de données, car elles sont pour la plupart équipées de carte SIM; c'est en tout cas le cas des voitures premium. Chez BMW, par exemple, on estime qu'une voiture envoie un signal au constructeur à chaque arrêt. Ces informations sont très intéressantes à de nombreux égards; par exemple, les commerces seront sans doute très intéressés de connaître les chemins empruntés par des clients potentiels, afin d'y placer des magasins ou de la publicité. Les possibilités offertes par le traitement de ces données sont inimaginables. La difficulté, selon moi, réside dans le fait que l'Etat a toujours une guerre de retard, car il n'est pas possible de légiférer sur des problèmes encore inconnus. Surtout que, dans le domaine des données collectées, on ne sait pas exactement ce qui est fait avec ces données et que les constructeurs ne veulent pas les partager en vue de l'amélioration du trafic.

Quelles données sont collectées?

En général, le kilométrage, les heures d'utilisation et les informations concernant le moteur. Ils peuvent par exemple vous envoyer un SMS pour vous avertir que dans



1000 km un service est prévu sur votre auto. Les événements précédant un accident, comme une forte décélération par exemple, sont aussi stockés dans l'ordinateur de bord et deviennent consultables par la suite, avec un appareil dédié. Le constructeur sait aussi immédiatement que les airbags se sont déclenchés. Via leur centrale d'appels d'urgence, ou eCall, ils seront capables d'envoyer des secours sur les lieux de l'accident. Paradoxalement, ils affirment ne pas posséder les données de localisation, car le système de navigation leur est fourni par un équipementier tiers; personnellement, je n'en suis pas convaincu. Les constructeurs doivent toutefois faire attention à ne pas dépasser une certaine limite dans la collecte et le traitement des données; s'ils perdent la confiance des gens, tout peut s'écrouler.

Combien pèsent ces données?

En l'état actuel de la situation, les données envoyées par une voiture autonome atteignent 3 Go/km. Les recherches visent à comprimer cette masse énorme, aussi parce que la bande passante ascendante du réseau mobile actuel (4G) n'est pas suffisante! Dans un sens, cette avalanche de données nous donne une chance de passer entre les mailles du filet, car les constructeurs ne sont pour l'heure pas capables de les gérer. Toutefois, les algorithmes de traitement des données deviennent toujours plus perfectionnés, ce n'est qu'une question de temps.

LQ

«LES AUTOMOBILISTES VEULENT L'ANONYMAT»

Roland Siegwart, directeur de l'Autonomous Systems Lab de l'EPFZ, insiste sur l'importance de lire les conditions générales avant d'acheter une auto moderne.

RA Quels instruments enregistrent des données sur la conduite?

Roland Siegwart Les Tesla, par exemple, sont reliées à la maison-mère par carte SIM, mais tous les constructeurs suivent cette tendance. Reste la question de la protection de la sphère privée, plusieurs personnes n'apprécient peut-être pas que Tesla ou un autre constructeur connaisse exactement leur position. Ce qui est certain, c'est que les voitures d'aujourd'hui sont bardées de capteurs, qui relèvent entre autres la vitesse et la position. Les caméras, utilisées pour le parcage (comme celle à 360° ou de recul), les radars et, bientôt, les lidars, peuvent aussi être utilisés pour localiser l'automobile.

A-t-on une mesure de ces données?

Tout dépend du taux d'échantillonnage. Quand on développe un système de conduite autonome pour la ville, la voiture doit être en mesure de fabriquer un plan avec le maximum de caractéristiques. Avec notre système, qui mesure des points avec des gradients, nous en sommes environ à 1 Go/km, avec toutes les spécificités. C'est beaucoup. Pour modéliser une ville comme Zurich, il faudrait des téraoctet de données. Toutefois, en supprimant les spécificités les moins utiles, nous sommes parvenus à réduire la taille à 2%! Ces gigaoctets ne deviennent plus que quelques mégaoctets, sans perte de qualité.



connectées par carte SIM, comme les Tesla. La seule solution, c'est d'avoir des systèmes de sécurité extrêmement poussés. Par exemple, si la voiture autonome dispose d'un plan erroné dans sa mémoire interne, les capteurs de la voiture indiqueront au calculateur que l'auto ne se situe pas là où elle devrait être. Dans ce cas-là, la décision la plus sûre doit être prise, soit s'arrêter. Autre mesure de sécurité, il est imaginable que ces plans soient téléchargés à l'entrée des villes; la voiture se déconnecterait ensuite du réseau.

Que deviennent toutes ces données enregistrées?

Je ne suis pas sûr mais, dans le cas de Tesla, j'imagine qu'elles restent chez le constructeur. Hélas, le client, au moment d'acheter une Tesla, signe des conditions d'utilisation qu'il ne prend pas la peine de lire. C'est humain, personne ne le fait, on le remarque déjà avec les applications pour smartphone.

Sera-t-il impossible de faire le moindre déplacement sans être retraçable à l'avenir?

En principe, oui. C'est déjà le cas aujourd'hui avec les Tesla. Reste la façon où l'on gère ces données, mais c'est une question qui ne se limite pas aux voitures autonomes. Cette question est déjà d'actualité.

LQ

Un système centralisé ne pose-t-il pas de graves problèmes de sécurité, en cas de piratage?

Oui, mais il s'agit d'un problème qui ne s'arrête pas aux voitures autonomes, mais qui concerne toutes les voitures

«LE CONSENTEMENT, UNE GRANDE FICTION?»

Astrid Epiney, professeure de droit européen, droit international public et droit public à l'Université de Fribourg, estime qu'il reste du travail à faire pour rendre les conditions générales plus lisibles.

RA Sera-t-il possible à l'avenir de faire des déplacements sans être retraçable?

Astrid Epiney Tout dépendra du fonctionnement des voitures autonomes. D'après ce que je sais, ces autos enregistrent surtout leur parcours via GPS. Dans ce cas-là, cela soulève des questions sur la protection de la vie privée. La loi fédérale sur la protection des données stipule que tout traitement de données doit être justifié. En règle générale, cela suppose un consentement préalable des utilisateurs.

Cette collecte de données est justifiée, selon vous?

Cela dépend de chaque cas d'espèce. En principe, en utilisant une voiture avec des dispositifs autonomes, vous savez ce qu'il se passe ou êtes en mesure de le savoir. Dès cet instant, il y a une raison prépondérante pour le traitement de ces données. D'autres points restent plus problématiques, comme la durée pendant laquelle ces données sont gardées ou les personnes qui y ont accès.

Devra-t-on signer un consentement sur l'enregistrement de nos données?

Cela se fait généralement par le biais des conditions générales, on ne signe pas spécifiquement un document sur le thème. On rencontre dès lors les mêmes problèmes qu'avec toutes autres conditions générales: personne ne lit ces textes imprimés en petits caractères. Il s'agit d'un élément auquel il faut faire attention. Rappelons aussi le droit des per-



trouvé une meilleure formulation; le traitement des données n'est pas en soi méprisable. Il peut y avoir de très bonnes raisons de les traiter. Je pense notamment aux hôpitaux, nous sommes contents d'avoir un dossier contenant les précédentes interventions. A l'inverse, les particuliers peuvent avoir de très bonnes raisons pour s'opposer au traitement de leurs données, notamment dans les échanges commerciaux, où l'intérêt de la protection de la sphère privée pèse plus lourd que dans d'autres cadres.

Y a-t-il vraiment un consensus sur ce qu'est la sphère privée?

Le droit se doit de réduire la réalité. Il faut délimiter ce qui rentre ou ce qui sort de ce périmètre; c'est forcément réducteur. Il faut de temps en temps se questionner sur ces définitions. On se demande par exemple si le consentement, central dans la légalisation du traitement de données dans les échanges commerciaux, n'est pas une grande fiction. En effet, le consentement se base sur une connaissance lacunaire des personnes concernées, qui ne lisent pas les conditions générales. Ainsi, le consentement n'est souvent pas vraiment éclairé, les utilisateurs ne sont pas forcément au courant de toutes les implications. Nous ne sommes pas toujours capables de traiter toutes les informations qui nous passent sous les yeux, tous les jours. **LQ**

sonnes à s'opposer ultérieurement au traitement de leurs données. Le constructeur peut s'y opposer en invoquant un intérêt prépondérant, comme le stockage de données en cas d'accident et de litige.

La formulation d'«intérêt prépondérant» n'est-elle pas controversée?

En effet. Qu'est-ce qui est intérêt prépondérant? Qu'est-ce le principe de proportionnalité? Les litiges juridiques naissent de là. Ceci dit, personne n'a

«L'AUTO N'EST PLUS UNE AIRE DE LIBERTÉ»

Pour le préposé valaisan à la protection des données, Sébastien Fanti, le monde de la voiture souhaite supprimer le facteur de risque qu'est l'humain, au prix de la liberté.

RA Selon vous, les gens sont-ils assez conscients des données collectées pendant la conduite?

Sébastien Fanti Non, je pense qu'ils n'ont aucune idée de ce qui est réellement collecté. A mon sens, il incombe aux constructeurs automobiles et aux auteurs de la collecte de ces données d'être plus précis là-dessus.

La quantité de données transmises par les automobiles vous inquiète-t-elle?

Il faut se demander pourquoi autant de données sont phagocytées. Est-ce pour améliorer la qualité du service? J'y vois d'importants défis et je crains que l'auto ne soit plus l'instrument ou une aire de liberté qu'elle a été par le passé. Les contrôles effectués me semblent totalement déraisonnables. Seules les oldtimers permettront vraiment d'être à l'abri de ces suivis.

Pourquoi n'y a-t-il pas de grand soulèvement contre la collecte de données?

A mon sens, c'est par méconnaissance des conséquences et par manque d'envie de s'opposer à des géants. Les gens regardent plutôt l'avantage immédiat que peut leur donner, par exemple, le capteur de pression de pneus, mais ne se préoccupent pas de ce qu'il pourra être fait de cette information à l'avenir.

La Suisse pourrait-elle mettre plus de pression sur les constructeurs?



Oui, en fixant des sanctions très élevées. Hélas, il n'y a pas de volonté politique de le faire, car vous n'aurez pas de majorité pour approuver cela. Jamais. Le lobby de l'automobile est trop puissant, l'acceptation de la lex Amag le

prouve. De toute manière, l'Union européenne a serré la vis en la matière et la Suisse reprendra ces dispositions. Les sociétés qui collectent des données feront l'objet de contrôles accrus et vont devoir répondre de leurs actes; les sanc-

tions peuvent aller jusqu'à 20 millions d'euros dans l'UE. En Suisse, le plafond est fixé à 500 000 francs dans le projet de loi sur la protection des données.

Les assurances pourraient-elles se retourner contre le conducteur?

C'est bien possible, on se dirige, selon moi, vers une société où l'on ne voudra plus payer pour les gens qui ne respectent pas la loi. On va ériger un catalogue de fautes qu'on tolérera, et celles qu'on n'acceptera pas. Nous sommes en train de donner aux assureurs les moyens de ne pas couvrir ces occurrences. Le principe de solidarité meurt peu à peu, plus personne ne veut mettre la main au portemonnaie pour les autres.

Sera-t-il impossible, à l'avenir, de faire le moindre trajet sans être retraçable?

Oui, ce sera impossible. Très clairement. La liberté va totalement disparaître de l'automobile. Le facteur humain, en tant que générateur de risques, n'existera plus. On veut déshumaniser la conduite afin de la rendre plus sûre. Il n'y a pas qu'une question de sécurité là derrière, mais aussi de coûts, les accidents coûtant extrêmement cher à la collectivité. La recherche de la perfection nous pousse à supprimer tous les éléments perturbateurs, et l'humain par nature imparfait est considéré comme tel. **LQ**