

<https://www.economiedistributive.fr/Un-monde-sans-conducteur>



# Un monde sans conducteur !

- La Grande Relève - N° de 1935 à nos jours... - De 2010 à nos jours - Année 2017 - N° 1185 - avril 2017 -

Date de mise en ligne : samedi 12 août 2017

Date de parution : avril 2017

---

Copyright © Association pour l'Économie Distributive - Tous droits réservés

---

## Sommaire

- [De nombreuses questions](#)
- [Un choc pour l'emploi](#)

Bienvenue dans le nouveau monde des voitures et camions sans chauffeur ! C'est la conclusion de la revue The American Prospect (du 21/03/2017) qui constate que beaucoup d'Américains sont convaincus qu'ils ne vont plus avoir à s'acheter une voiture, à se préoccuper d'entretien, de plein, d'assurance et de carte grise. Et pas dans un futur lointain. En effet, Travis Kalanick, le très controversé fondateur et PDG d'Uber, qui connaît très bien les technologies sans chauffeur vient de dire : « quand il n'y a plus aucun "mec" (le conducteur) dans la voiture, prendre Uber n'importe où devient moins cher que d'avoir une voiture à soi ».

Or Uber est loin d'être le seul : Ford et BMW annoncent qu'ils auront des voitures sans chauffeur sur les routes dans les cinq ans qui viennent ; General Motors a pris (pour 500 millions de dollars) 10% des parts de Lyft (une concurrente d'Uber) pour y développer des voitures autonomes ; Tesla, Volvo, Daimler, Toyota, Fiat Chrysler, Google et Apple sont entrés dans la course. Le mois dernier, le puissant Intel [1], avide de s'imposer dans ce secteur en expansion rapide, vient de se lancer dans la bataille en acquérant pour 15,3 milliards de dollars la société israélienne Mobileye, leader dans la fabrication de capteurs et de caméras pour voitures autonomes.

## De nombreuses questions

Toujours d'après cette revue, les Américains se posent beaucoup de questions. Combien de temps durera la transition ? Quels en seront les bénéfices et les coûts pour la société ? Qui seront les gagnants et les perdants ? Le gouvernement aura-t-il un rôle à jouer dans la gestion et la régulation de cette nouvelle technologie ou faudra-t-il laisser faire le "marché libre" ? Quelle part devra prendre le gouvernement pour aider les millions de conducteurs de camions, de chauffeurs de taxi et autres acteurs qui peuvent perdre leur travail ? Devra-t-on les laisser se débrouiller tous seuls ? Est-ce que la société devra demander aux champions de cette nouvelle technologie - très probablement quelques multinationales géantes et les consommateurs - de partager leurs gains avec les perdants ? Peut-être par le biais d'une taxe spéciale sur ces véhicules afin de financer des programmes d'aide aux perdants ? Ce passage aux voitures et camions sans chauffeurs constituera une des plus importantes transformations technologiques de notre époque et sera très différente de celle (difficile) qui a vu les véhicules à moteur remplacer les chevaux dans les travaux agricoles, dans les transports publics et le transport des marchandises [2]... D'autant plus qu'on ne s'est toujours pas rendu compte de toutes les améliorations que cette transition va apporter à nos conditions de vie : « aux États-Unis, la plupart des gens voyagent seuls dans leur voiture et y passent en moyenne 51 minutes par jour pour effectuer l'aller-retour pour leur travail. C'est du temps perdu. Avec la voiture autonome, on peut réaliser d'importants gains de productivité en faisant autre chose que conduire pendant 45 minutes. On peut même en profiter pour faire un petit somme ! » [3] ...

## Un choc pour l'emploi

« Inutile de nier que cette transformation technologique radicale met en péril de nombreux emplois. Les cinq millions de conducteurs qui pourraient perdre leur emploi représentent environ 3% de la main d'œuvre américaine et constituent un groupe qui n'a guère d'avenir : majoritairement masculin, très peu diplômé. 5 millions d'emplois cela

## Un monde sans conducteur !

---

correspond à peu près aux emplois perdus depuis 2000 dans l'industrie. C'est un choc potentiel du même ordre. La transition vers la voiture autonome procurera bien sûr quelques nouveaux emplois - en engineering, en programmation et en marketing. Mais les anciens conducteurs licenciés ne sont généralement pas qualifiés pour ces emplois de bureau. Tout ce qu'ils pourront trouver ce sont des emplois sous-payés dans la grande distribution » [4].

La généralisation des véhicules autonomes risque aussi de faire disparaître des emplois dans les stations services, les agences de location de véhicules et d'assurances. Et comme les nouvelles voitures seront utilisées beaucoup plus efficacement, il faut s'attendre à une diminution globale de la production automobile.

Le directeur exécutif du New York Taxi Workers Alliance (19.000 taxis), dont sont membres de nombreux conducteurs d'Uber et de Lyft, partage ces inquiétudes : « nos chauffeurs sont des marginaux peu payés. C'est une main d'oeuvre vieille (entre 40 et 50 ans et même plus) qu'il sera très difficile de recaser ».

En ce qui concerne la durée de la transition, les avis sont très divergents : pour Uber et Ford, c'est de l'ordre de cinq ans, d'autres pensent que ça prendra une vingtaine d'années. Mais « Ca va être très perturbateur et ça va arriver plus vite que ce pensent la plupart des gens » [5].

---

[1] Premier fabricant mondial de semi-conducteur.

[2] Cela a pris 50 ans en Amérique du Nord.

[3] R. Rajkumar, professeur d'informatique et de génie électrique, Université Carnegie Mellon.

[4] Lawrence Katz, économiste du travail, Université d'Harvard.

[5] Erik Brynjolfsson, spécialiste d'économie numérique au Massachusetts Institut of Technologie