

Collaboration internationale Conduite autonome transfrontalière

La conduite automobile de demain sera autonome, au moins en partie. Quarante ans après les premiers essais concluants d'un laboratoire japonais ayant fait rouler une automobile sans conducteur (certes, à 30 km/h et sur un circuit dédié), les progrès technologiques ont permis d'envisager, aujourd'hui, l'intégration de tels véhicules dans les flux de circulation traditionnels. Ce n'est pas un hasard si des géants mondiaux comme Google ou Tesla sont déjà assez avancés dans le domaine.

L'accord signé le 14 septembre dernier, dans le cadre du prestigieux salon international IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) de Francfort, entre les États français, allemand et luxembourgeois concernant la mise en place et la coopération sur un site expérimental numérique commun pour la conduite automatisée et connectée, constitue également une étape marquante dans le développement de ce concept.

Harmonisation

Objectif : s'appuyer sur le réseau existant pour tester l'utilisation de véhicules autonomes, y compris lors du passage de la frontière d'un pays à l'autre. *« Le premier défi est déjà de permettre aux voitures autonomes d'évoluer et de réagir correctement à des environnements locaux très différents »,* explique Anthony Auert, Manager du [Luxembourg AutoMobility Cluster](#) de Luxinnovation. *« Entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg, les marquages au sol ne sont pas les mêmes, pas plus que les panneaux indicateurs, les feux tricolores ou la signalisation des zones de chantiers. Il faut donc s'assurer que le comportement et la réaction d'une telle voiture autonome soient identiques quel que soit son environnement. Le défi suivant consiste à gérer l'aspect connectivité entre différents réseaux, aussi bien au sein d'un même pays qu'entre deux réseaux de deux pays différents. Et là, nous travaillons sur des solutions en connexion telles que ITS-G5, 5G, LTE-V2X ou encore par satellite. »*

Cela faisait quelques mois que le Luxembourg planchait sur la question, en projetant des tests de plusieurs passages de frontières, non seulement avec les pays limitrophes, mais aussi jusqu'aux Pays-Bas. En février dernier, l'annonce d'un partenariat entre français et allemands et le lancement d'une zone de tests d'environ 70 kilomètres entre Metz (F, Lorraine) et Merzig (All, Sarre) a accéléré les choses. *« Nos contacts en Allemagne, notamment via le cluster transfrontalier autoregion, nous ont permis de faire part de l'avancée de nos propres réflexions et de se joindre à l'accord politique établi entre la France et l'Allemagne. »* Ce qui est officiellement chose faite depuis le 14 septembre.

Des tests courant 2018

Ainsi, le tracé de test entre Metz et Merzig est-il désormais complété par une portion allant de Merzig à Bettembourg, puis de Bettembourg à Metz, pour refermer le triangle, soit un ajout de quelque 100 km de route, dont 25 au Luxembourg.

« Parallèlement, nous continuons à approcher les entreprises du secteur pour définir des projets concrets et leur demander comment eux, en tant qu'industriels, ils sont en mesure de contribuer au développement de ce concept. Lorsque nous aurons fait le point sur ces propositions, nous pourrons les présenter à nos deux partenaires. »

L'annonce de ces premiers cas d'usage est espérée avant la fin de l'année, les premiers tests grandeur nature étant planifiés pour le courant de l'année 2018.

Ce projet phare en Europe s'inscrit dans la lignée des initiatives communes entre les États membres de l'UE et la Commission européenne, comme notamment la déclaration d'Amsterdam visant à harmoniser les législations en matière de véhicules autonomes ou encore la lettre d'intention signée en mars 2017 lors du « Digital Day » à Rome visant à promouvoir l'expérimentation transfrontalière à grande échelle de ces formes de conduite.