

Dans l'Ouest, 500 km de « routes connectées » prêtes à accueillir les véhicules de demain

Dans l'Ouest, des "routes connectées" et des voitures communicantes vont permettre aux conducteurs de recevoir et de délivrer des informations sur d'éventuels dangers, un système qui doit améliorer la sécurité routière.

Lancé en 2014, le projet Scoop, cofinancé par la Commission européenne, a permis d'implanter une centaine d'antennes spéciales, à un millier d'euros pièce, sur des routes nationales et départementales, offrant un réseau d'environ 500 km de routes connectées en Bretagne et en Loire-Atlantique, un des cinq sites pilotes en France.

Le site de l'Ouest, qui comprend le périphérique de Nantes, est désormais « opérationnel », se félicite Katell Kerdudo, chef du service mobilité-traffic à la Direction interdépartementale des routes (DIR) Ouest, lors de la présentation du projet mardi à Pleumeleuc (Ille-et-Vilaine).

Concrètement, un conducteur, témoin d'un événement sur la route, comme un accident ou la présence d'un piéton, appuie sur un pictogramme de l'écran de l'ordinateur de bord qui est ensuite capté par une antenne et transmis à un CGIT (Centres d'ingénierie et de gestion du trafic) qui diffuse l'information aux autres véhicules du secteur. L'information peut également venir de l'usage d'un ABS, des antibrouillards ou d'un airbag « *ce qui permet de donner*

l'information aux véhicules qui sont en approche et d'adapter la conduite », explique Mme Kerdudo. Ainsi, les informations peuvent venir de trois sources: le conducteur en tapant sur l'écran digital, les capteurs dans le véhicule ou le gestionnaire routier.

Chaque message est qualifié d'un certain nombre d'étoiles, de un à trois. « *Le gestionnaire, la DIR ouest, a la possibilité d'augmenter le niveau de qualité du message ou de l'annuler si c'est une erreur »,* note Nicolas Desmons, assistant à la maîtrise d'ouvrage chez Viveris, qui participe au projet.

Anonymat garanti

Mais n'existe-t-il pas un risque d'être envahi d'informations lorsqu'on est au volant ? « *Il s'agit d'un potentiel effet pervers »,* reconnaît M. Desmons. « *Mais on a travaillé avec des ergonomes pour avoir une plus-value tout en n'étant pas submergé d'informations »,* dit-il précisant que la dernière Golf 8 est déjà équipée « d'une technologie de ce type » et que d'autres constructeurs annoncent des équipements de série du système.

Autre préoccupation, la protection des données et leur utilisation. « Elles sont toutes anonymisées et sécurisées », assure Mme Kerdudo. « *Le dispositif a été validé par la CNIL pour garantir l'anonymat des différents usagers: on n'aura même pas l'information de la plaque »,* dit-elle, soulignant que les routes connectées sont « *un préalable au déploiement des véhicules autonomes à grande échelle »* qui pourrait intervenir dans une quinzaine d'années.

Alors que les objets du quotidien sont de plus en plus connectés, cette technologie a attiré l'attention de la gendarmerie. D'abord « *pour lutter contre l'insécurité routière et fluidifier »* le trafic, mais aussi diffuser des informations plus larges, comme dans des cas relevant de la sécurité intérieure, par exemple les « alertes attentat » ou les « alertes enlèvement », note le colonel Bertrand De Varine, chargé de mission à la gendarmerie. « *Ce sera un gain de temps pour tout le monde et on pourra agir de manière plus efficace »,* souligne-t-il.

Autre acteur intéressé par la technologie: la SNCF, qui tente de lutter contre le fléau des accidents aux passages à niveau, qui occasionnent entre 25 et 35 tués lors de 110 à 140 collisions par an. « *Les véhicules connectés peuvent avoir des impacts sur le comportement: ça permet à une personne d'être plus en alerte quand il approche d'un passage à niveau et de mieux adapter la vitesse »,* souligne Virginie Taillandier, chef de projet du carrefour intelligent au sein du département innovation et recherche de la SNCF.

Article écrit par MADDYNESS AVEC AFP