



Quelles conséquences auront les CAV pour le réseau routier et l'infrastructure existante?

Par Hinko van Geelen, Senior Researcher, Centre de recherches routières

Le 8 juin 2021, la *Road Federation Belgium* et l'Association belge de la Route ont organisé, en collaboration avec le CRR, un webinar sur le thème des *Connected and Automated Vehicles* (CAV) et de l'infrastructure routière. La voiture autonome, qui évolue rapidement, nécessite en effet des adaptations de l'infrastructure, afin de continuer à garantir la lisibilité de la route et la communication avec le véhicule. Avec un public de quelque quatre-vingts participants particulièrement intéressés, le webinar a rencontré un franc succès. Il a été soutenu par le monde universitaire, les autorités flamandes et la Commission européenne.

Le thème des CAV et de l'infrastructure routière a été **introduit** par une présentation de Hinko van Geelen (CRR), qui a évoqué les activités du CRR sur ce sujet. Il a décrit le contexte des véhicules autonomes, y compris les objectifs et l'horizon temporel de l'introduction des véhicules autonomes avec différents niveaux d'automatisation (*niveaux SAE 0 - 5*).

Kris Redant (CRR) a traité du thème **Les CAV et les autoroutes**. Les questions à la base de son exposé: l'évolution du parc automobile exigera-t-elle que les autoroutes soient conçues et construites différemment? Les autoroutes doivent-elles être conçues et construites différemment pour faciliter cette évolution? Il a abordé les évolutions des recommandations de conception et a discuté de questions aussi variées que le tracé, l'aménagement, la structure et le revêtement de la route.

C'est à nouveau Hinko van Geelen qui a présenté le deuxième thème **Les CAV et l'environnement urbain**. Il a entamé son discours par les questions suivantes: quelles sont les conséquences pour l'infrastructure routière? Peut-on aller aussi loin dans la description des impacts en ville que sur

autoroute? Quelle est la complexité de la situation? Quels autres développements en matière de mobilité auront une incidence sur les véhicules autonomes? Dans la réponse à ces questions, il est apparu clairement que, dans les villes, de nombreux développements devaient être pris en compte et que l'infrastructure routière pouvait difficilement être considérée indépendamment de la politique de mobilité en particulier. Par exemple, les véhicules autonomes devront également se garer et (s'ils sont électriques) se recharger, ce pour quoi il faudra élaborer une politique de stationnement.

Lieselot Vanhaverbeke (VUB) a pris le troisième thème à son compte, **Les navettes autonomes**. Elle a commencé par expliquer le pourquoi des navettes et a donné plus de détails sur le test effectué sur le *Brussels Health Campus* de Jette. Elle a également discuté d'un certain nombre de questions qui ont été posées aux utilisateurs concernant la satisfaction, le sentiment de sécurité et l'opinion générale. Enfin, elle a aussi abordé explicitement les aspects liés à l'infrastructure.

Kristof Rombaut (AWV) a évoqué **Le monde numérique en lien avec les véhicules connectés et autonomes**. La question centrale était de savoir comment la technologie numérique pouvait contribuer à une utilisation plus efficace de l'infrastructure routière. Dans sa présentation, il a fait le lien entre l'infrastructure routière numérique et physique. Parmi les sujets abordés, citons les systèmes connectés vs les systèmes autonomes, les marquages routiers vs les systèmes GPS haute définition, l'ODD (*Operational Design Domain*) et les niveaux ISAD (*Infrastructure Support Levels for Automated Driving*). Il a également précisé que trois domaines se chevauchaient pour le *digital road operator* (*digital asset management*, gestion numérique du trafic, chantier numérique). Enfin, il a évoqué des actions spécifiques de l'AWV, notamment *Mobilidata*.

Le dernier orateur, Geert Van Der Linden (DG Move), a fait une présentation passionnante intitulée **How road infrastructure can support automated driving**. Il a donné un aperçu du développement européen depuis 2014 avec une répartition en *cooperative*, *connected* et *automated*. Il a également été question du C-ITS, qui nécessite l'interopérabilité, la confiance et l'application à grande échelle. La plateforme CCAM a également été abordée, y compris le programme de recherche de la mobilité (partagée) axée sur l'utilisateur et les services de transport de marchandises utilisant les services CCAM (niveau d'automatisation SAE L4).

Les présentations peuvent être consultées sur le site web de l'[ABR](#).

Le document du CRR sur les CAV et l'infrastructure routière peut être téléchargé (N, F et E) à partir du site web www.crr.be.



Bénédicte Houtart

E info@abr-bwv.be

T 02 775 82 33