L'AUTOMOBILISTE DE DEMAIN

LA CONDUITE INNOVANTE SE PRÉPARE DÈS AUJOURD'HUI

Le secteur automobile n'échappe pas à la digitalisation de la société et la conduite devrait radicalement changer dans un avenir proche. Le Luxembourg contribue avec ses entreprises innovantes à la conduite du futur.

SUD + SUD-OUEST

1 **Soundytics**
Connectivité
Foetz

2 **Raval**
Énergie
Bascharage

3 **Katcon**
Industrie
Hautcharage

4 **Kymcolux**
Industrie
Bascharage/
Hautcharage

5 **SDAAC**
Industrie
Bascharage

6 **Delphi**
Industrie
Bascharage

7 **Footboot**
Connectivité
Belval

8 **Examotive**
Connectivité
Belval

CAPITALE ET ALENTOURS

9 **Accumalux**
Industrie
Kockelscheuer

10 **AECT**
Énergie
Luxembourg-ville

11 **Hitec**
Automatisation
Luxembourg-ville

12 **Motion-S**
Connectivité
Luxembourg-ville

13 **Siemens**
Automatisation, énergie
Luxembourg-ville

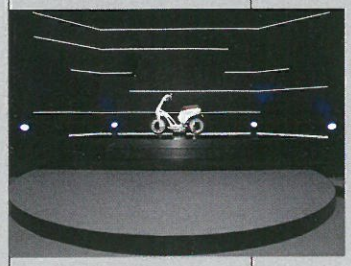
14 **Smart Grid**
Connectivité
Luxembourg-ville

15 **Teralink Solutions**
Connectivité
Luxembourg-ville

16 **SAIC Lux**
Industrie
Luxembourg-ville

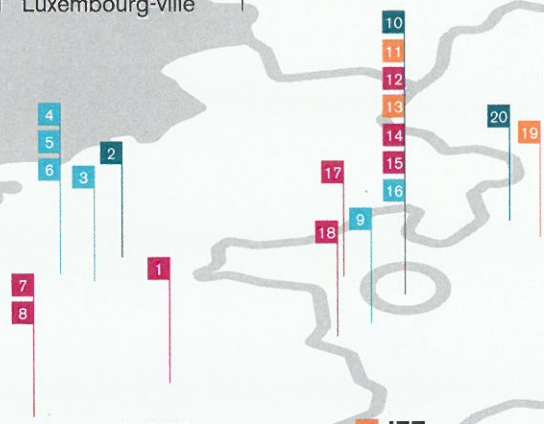
17 **Mahle**
Connectivité
Bertrange

18 **Ujet**
Connectivité
Leudelange



19 **Cebi**
Automatisation
Steinsel

20 **Cleancarb**
Énergie
Kopstal



EST

21 **ATE EL**
Consultance
Wecker

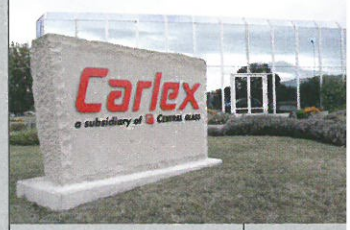
22 **Brace Automotive**
Consultance
Munsbach

23 **Quality Electronics Design**
Industrie
Echternach

24 **FBConsulting**
Consultance
Wasserbillig

25 **IEE**
Automatisation
Contern / Echternach

26 **Carlex**
Industrie
Grevenmacher



NORD

27 Amova
Automatisation
Lentzweiler

28 Faymonville
Industrie
Lentzweiler

29 Tarkett
Industrie
Lentzweiler

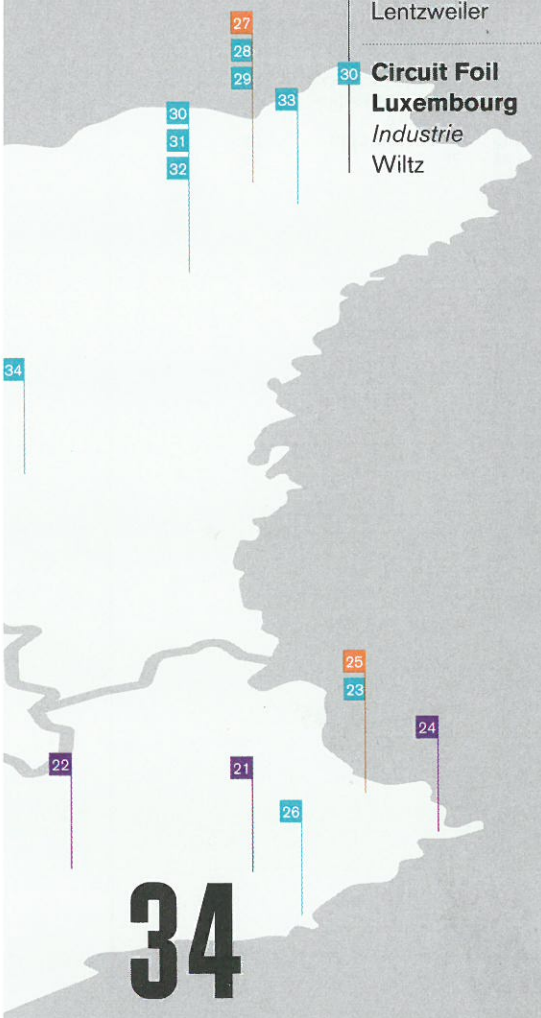
30 Circuit Foil Luxembourg
Industrie
Wiltz

31 Codipro
Industrie
Wiltz

32 No-Nail Boxes
Industrie
Wiltz

33 Faurecia
Industrie
Eselborn

34 Goodyear
Industrie
Colmar-Berg/
Bissen



34

Toutes ces entreprises sont membres du cluster AutoMobility, géré par Luxinnovation. Si elles sont dispersées sur tout le pays, une nouvelle structure va voir le jour à Roost. Le campus automobile servira de catalyseur pour le secteur qui pourra y mener des activités de R&D. IEE est déjà en train d'y construire son bâtiment pour la fin de l'année, et Goodyear va suivre. Le but est de regrouper les acteurs sur un même site.

- X Industrie
- X Énergie
- X Connectivité
- X Consultance
- X Automatisation

L'automobile représente 10.000 emplois dans le pays, d'après les chiffres du cluster AutoMobility, dont 2.500 aux départements R&D, signe que le Luxembourg mise ses forces vives sur l'innovation. German Castignani est le fondateur de Motion-S, une start-up qui se focalise sur l'utilisation des *big data*. Pour ce dernier, l'automobiliste du futur bénéficiera d'un tarif personnalisé auprès des assurances et autres compagnies de leasing. Comment déterminer ce profil? «*Nous avons eu accès aux données très fournies des Britanniques sur leurs accidents de la route. 10 % des accidents fatals sont dus à une vitesse excessive. Cela permet avec toutes ces données de calculer les probabilités d'accidents, ce dont raffolent les compagnies d'assurances*».

Au Luxembourg, les seules données publiques sont celles collectées par la Sécurité routière. Les lieux des accidents sont donc connus, mais pas la cause: «*C'est un gros fichier Excel avec le lieu, la date, la gravité des blessures, qui indique aussi si la voiture a percuté quelque chose. Mais c'est tout. On ne connait pas ce qui a provoqué l'accident*». Et c'est d'autant plus dommage que le Luxembourg s'est engagé à réduire par deux les morts sur la route entre 2010 et 2020: «*Sans données, ni la police ni l'État ne sont capables d'agir pour prévenir les accidents. Nous sommes loin de cet objectif*». Grâce à ces informations, le Royaume-Uni a réussi à réduire considérablement le nombre global de tués sur les routes.

Selon German Castignani, il suffirait à un conducteur de rouler pendant 1.000 km sur différents types de routes pour établir son profil: «*Quand on a 20 ans, la prime d'assurance coute deux fois plus cher. C'est injuste. Avec le profil personnalisé, on pourra déterminer que ce jeune a une conduite prudente et son assurance devrait adapter sa prime*». À l'avenir, les constructeurs automobiles devraient avoir un rôle déterminant, car ce sont eux qui collecteront les données: «*Ils vont vendre des voitures avec des packages qui vont inclure l'entretien et l'assurance, car ce sont eux qui connaîtront le mieux le conducteur*».

> « Le plus gros frein reste au niveau législatif, mais surtout au niveau des assurances. »
>
> **Anthony Auert**
> Responsable du cluster AutoMobility

Mais à quoi servira cette technologie si l'on ne conduit plus? «*Avec les voitures autonomes, nous allons aussi profiler les constructeurs en fonction de leurs risques. Mais nous en sommes encore au stade de déterminer le responsable en cas d'accident.*»

L'automobiliste de demain risque en effet de ne pas conduire du tout. Le Luxembourg travaille en ce sens, puisqu'il s'est associé avec la France et l'Allemagne pour opérer des tests sur routes internationales. Le but est d'étudier l'impact de la connectivité au passage de frontières: «*Nous allons faire des tests sur route. La voiture autonome est une réalité, les véhicules sont au point. Il va falloir étudier les réactions du véhicule lors du passage d'un réseau à l'autre. Il y a beaucoup de paramètres*, estime Anthony Auert, responsable du cluster AutoMobility. *Le plus gros frein reste au niveau législatif, mais surtout au niveau des assurances.*»

Philippe Osch est CTO de Hitec qui collabore avec les Ponts et chaussées pour faire évoluer l'infrastructure routière. Pour ce dernier, le profil des routes va lui aussi changer: «*La voiture va recevoir des informations et communiquer avec les autres. Il n'y aura donc plus de signalisation. C'est la voiture qui va indiquer les changements grâce à la géolocalisation*». Reste encore que les différents acteurs vont devoir se coordonner, pour que toutes les voitures reçoivent les mêmes informations, où qu'elles se trouvent. ◆ A.S.