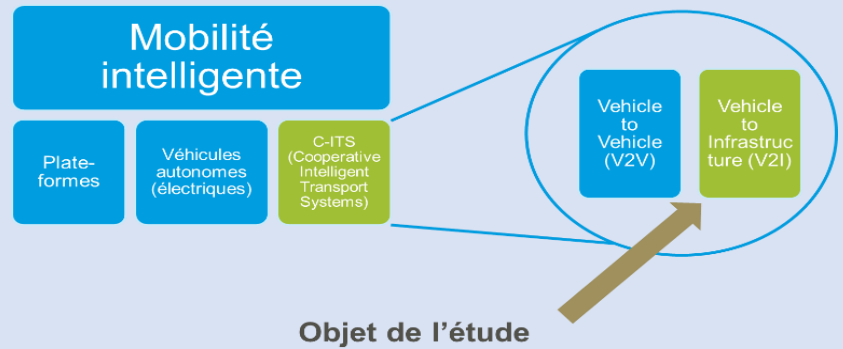


Etude de veille multiclients

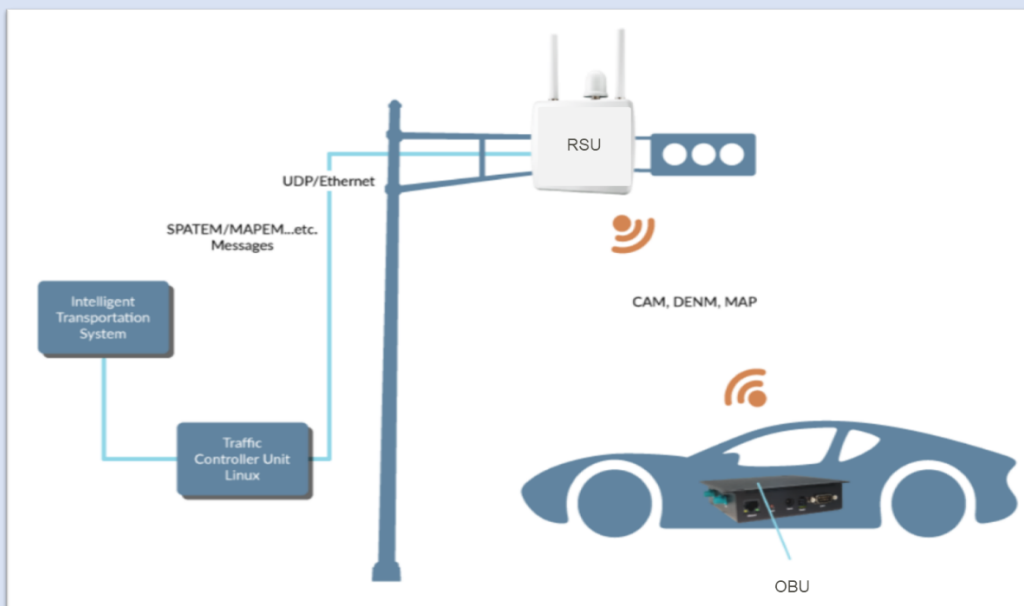
L'infrastructure de la mobilité intelligente : Pourquoi ? Où ? Quand ? A quel coût ?

Systèmes de transports coopératifs intelligents : de quoi parle-t-on ?

La mobilité intelligente couvre des domaines très différents, des plateformes qui mettent en contact l'offre et la demande de transport (co-voiturage...) à la quête du véhicule autonome. De l'offre immédiate à la recherche à long terme, quelle place peuvent occuper les systèmes qui fournissent au conducteur une information enrichie sur les véhicules environnants et sur l'état des routes ?



Pourquoi cette étude ?



Les textes et documents disponibles sur les systèmes de transports intelligents coopératifs (Cooperative – Intelligent Traffic Systems, ou C-ITS) sont pour la plupart soit des textes de normes, de politique de sécurité routière, ou décrivant des projets de recherche et d'innovation. L'aspect marché est le plus souvent négligé ou traité superficiellement.

Les challenges des systèmes de transport coopératifs intelligents

- Une guerre des standards (ITS G5, C-V2X) pour déterminer celui qui, dès le départ, devra gérer les transitions entre des protocoles de communication renouvelés tous les dix ans en moyenne pour des infrastructures et des véhicules qui ont une durée de vie bien supérieure (vingt ans).
- Un service disponible à condition que les routes et véhicules soient équipés, et ne connaîtra donc pour commencer qu'un usage très timide. Comment les acteurs prévoient-ils de contourner cet écueil : focus sur les véhicules de desserte locale (autobus, taxis, véhicules municipaux, véhicules de livraison...) dans les sites équipés ? Comment équiper la voirie des zones les moins denses pour permettre l'utilisation des véhicules équipés ? Rétrofit des véhicules existants ? ...
- Un conducteur de plus en plus sollicité par des ergonomies nouvelles, toujours à améliorer : quelle place dans les véhicules pour les systèmes non fournis par les constructeurs (appli sur smartphone fixé au tableau de bord ...) ? Les véhicules vivront-ils au rythme des mises à jour logicielles, comme nos smartphones ?

Un écosystème structuré par 20 ans de R&D précompétitive doit prendre le virage du marketing

Vingt ans après les premières allocations de spectre aux systèmes DSRC (Dedicated Short-Range Communications), utilisés pour les péages sans arrêt du véhicule, onze ans après le plan d'action de la Commission Européenne pour le déploiement des systèmes de transport coopératifs intelligents, l'écosystème des C-ITS reste marqué par le moule de la R&D pré-compétitive. Celle-ci privilégie la coopération entre acteurs pour la recherche et l'innovation sur le long terme, au risque de retarder la confrontation avec les réalités de marché et de voir ces mêmes acteurs dépassés par la concurrence venue d'ailleurs.

- Comment permettre aux acteurs, et notamment aux gestionnaires de routes et aux responsables voirie, transport et mobilité intelligente de raisonner en termes de déploiement des services de sécurisation et de fluidification du trafic routier promis par les C-ITS sur un temps plus resserré ?
- Comment passer de la réflexion à l'action, en tirant les leçons des premiers services lancés ?

Ce que produira cette étude

L'étude suivra un cahier des charges qui tiendra compte des questions spécifiques des sponsors

L'étude produira :

- Un modèle qui extrapolera le résultat des entretiens et de la recherche secondaire pour quantifier l'adoption des C-ITS dans les pays concernés, situés en Europe.
- Un modèle de schéma directeur de systèmes de transports coopératifs intelligents pour les gestionnaires de voirie : collectivités territoriales, Etat, sociétés d'autoroutes...
- Une classification des principaux gestionnaires selon leur phase d'adoption des systèmes de transports coopératifs intelligents.
- Une liste des différentes conditions à respecter et actions à mettre en œuvre par les gestionnaires de voirie pour élaborer et mettre en œuvre leur propre modèle.
- Une revue des *business models* : au-delà du financement de l'équipement des véhicules par les constructeurs et des routes par leurs gestionnaires, quelle place pour les plateformes d'échange d'informations ?

Qui sera interrogé ?

150 entretiens en tête à tête avec des responsables de tous les maillons de la chaîne de valeur :

- 20 entretiens avec des gestionnaires d'infrastructure par pays sur 5 pays
- 10 entretiens avec des maîtres d'œuvre de systèmes C-ITS
- 10 entretiens avec des fabricants d'équipements C-ITS de bord de route (roadside units)
- 10 entretiens avec des constructeurs et équipementiers automobiles
- 10 entretiens avec des opérateurs mobiles
- 10 entretiens avec des éditeurs de plateformes ou d'applications C-ITS disponibles sur smartphone

Un compte-rendu détaillé de chaque entretien sera fourni aux sponsors.

Scope

- Module de base : Allemagne, France, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède
- Pays supplémentaires : sur demande.

Coût total

- Module de base : 200 000 € HT
- Pays supplémentaire : 20 000 € HT

Coût par sponsor

Pour le module de base, sur une base de 10 sponsors côté offre et de 10 sponsors côté demande :

- 18 000 € HT côté offre (industriels, équipementiers, entreprises de la tech, investisseurs financiers)
- 2000 € HT par sponsor côté demande (gestionnaires de routes et autoroutes, collectivités territoriales)
- Cas particulier (associations professionnelles, associations de collectivités territoriales, autres acteurs publics, ...) : nous consulter.

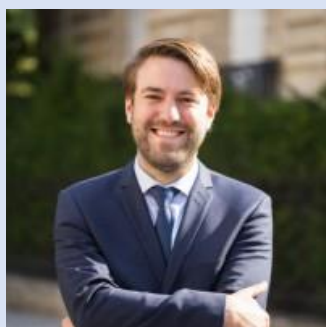
Calendrier

- Novembre-décembre 2019 : recrutement des sponsors et mise au point du cahier des charges
- Janvier à juin 2020 : déroulement de l'étude

A qui est destiné cette étude ?

- Vendeurs d'équipements de signalisation routière
- Opérateurs de routes, responsables d'exploitation du réseau routier
- Responsables voirie, transports ou mobilité intelligente de collectivités territoriales
- Opérateurs mobiles
- Equipementiers et constructeurs automobiles
- Ensembliers de systèmes de transport intelligents

Qui sont les responsables de cette étude ?



Louis de Logivière est consultant senior au sein du cabinet Strategic Scout, spécialiste des interventions télécom des collectivités territoriales. Il a

auparavant travaillé à la SNCF sur les sujets télécoms et transports.



Emmanuel Tricaud, spécialiste de la réglementation et de la technologie des télécoms en Europe, anime le cabinet Enterprise Telecom Consultants. Il est observateur de la

EU-CCAM Single Platform, qui contribue à élaborer la politique de la Commission européenne dans la mobilité connectée pour la prochaine décennie.

A qui s'adresser pour commander cette étude ou obtenir tous renseignements ?

- Emmanuel Tricaud : et@eu-etc.com +33 (0)6 80 17 49 68
- Louis de Logivière : louis.delogiviere@strategic-scout.com +33 (0)6 50 05 68 81

