

## JOURNÉE D'INFORMATIONS TECHNIQUES 2014

### "La voiture connectée d'aujourd'hui à demain"

**Le 5 décembre dernier, SRA organisait sa 20<sup>ème</sup> journée technique autour du thème : "la voiture connectée d'aujourd'hui à demain". Un sujet d'actualité qui interpelle à tous les étages de la filière automobile. Résumé d'une journée riche d'enseignements.**

C'est en 1995 que SRA organisait sa première journée technique. Et oui, 20 ans déjà et force est de constater que cette journée reste un évènement apprécié, voire incontournable, comme l'a souligné, le président **Frédéric Maisonneuve** :

**P**ermettez-moi de vous faire part de ma très grande satisfaction, quant à l'intérêt manifesté pour cette journée, puisque nous avons enregistré un chiffre record d'inscriptions. Sans doute le thème de travail proposé y est pour quelque chose. C'est un sujet éminemment d'actualité. Je profite de cette tribune pour vous dire quelques mots sur l'activité 2014 de SRA et vous dévoiler les perspectives pour 2015.

L'année que nous venons de passer a été relativement dense, chargée. Nous avons bien évidemment assuré les activités récurrentes telles que : les données statistiques, la gestion et la mise à disposition des bases de données, tout ce qui concerne la problématique de classification des véhicules ..., mais nous avons aussi traité de nombreux sujets qui, pour bon nombre d'entre eux, restent au programme de l'année 2015 afin d'en assurer la continuité.

Parmi ces sujets il y en a notamment deux : le guide après-voil et la refonte des indicateurs statistiques.

Pour le premier, nous sommes en train de mettre au point un guide, dont la vocation sera de donner aux gestionnaires sinistres des assurances et aux experts, quelques points de repères pratiques et méthodologiques dans les cas de sinistres vols où il n'y a pas d'effraction apparente. L'objectif étant de donner des moyens, des indices pour faire la part des choses entre le vrai vol et le sinistre qui aurait un caractère frauduleux.

***"Ce sont des travaux utiles et attendus, parce que facteurs de maîtrise des coûts."***

Le second grand dossier ouvert en 2014 concerne la refonte des indicateurs statistiques.

Le but est de compléter, de préciser, voire dans certains cas de fiabiliser les indicateurs mis à la disposition des adhérents de SRA afin de permettre de mieux se situer par rapport aux évolutions du marché.

Ces deux dossiers, initiés en 2014, s'intègrent parfaitement dans le cadre de notre activité à SRA, et s'inscrivent dans la même trajectoire de ceux qui ont conduit à l'élaboration du guide pour la réparabilité des cadres de deux roues en fournissant des documents très pratiques, simples d'utilisation offrant une aide réelle aux gestionnaires et aux experts dans leurs quotidiens respectifs.



L'aboutissement et le bouclage de ces dossiers sont prévus : en avril 2015 pour la refonte des indicateurs statistiques et dans le second semestre pour le guide après-voil.

Notons également que d'autres travaux seront ouverts tel que celui concernant la problématique rencontrée sur les matériels agricoles, dans une optique de classification et/ou de mise au point de pièces avec des références et des prix.

## Quel contrat d'assurance pour un automobiliste "auto conduit" ?

**A**près avoir brossé l'activité de SRA au quotidien, **Frédéric Maisonneuve** ouvre le chapitre sur la journée technique.

Un sujet qu'il qualifie de mixte, intégrant à la fois des points très techniques et d'autres plus globaux tels que l'impact de toutes ces évolutions technologiques sur le comportement du conducteur, l'exploitation et la sécurisation des informations reçues et émises par les véhicules.

Autant de sujets qui selon lui ne peuvent être désignés comme effets de mode, car les enjeux sont considérables et amènent à se poser certaines questions que l'on pourrait qualifier de philosophiques.

Par exemple : celle de la place de l'homme par rapport à la machine ou encore, la voiture autonome offrira-t-elle plus de liberté ? Et celle concernant la place et le rôle de tous les acteurs de la chaîne (constructeurs, réparateurs, experts, équipementiers...).

*"Et pour les assureurs en particulier, tient-il à souligner, se poseront les problématiques du conducteur qui aura été guidé par son véhicule à savoir : comment appréhender sa responsabilité alors qu'il aura été totalement guidé ?*

*Comment tarifer ce nouveau risque ? Est-ce que le système bonus-malus aura encore du sens ?*

*Certes, nos intervenants, que je tiens à remercier, ne nous apporteront pas toutes les réponses mais le but de cette journée, est que chacun d'entre nous puisse repartir avec une meilleure compréhension de ce vaste sujet et peut-être avec quelques pistes de réflexion par rapport aux perspectives qui vont se dessiner demain".*



## Les véhicules connectés déplacent les chaînes de valeur ?

**E**t le ton est donné dès la première intervention, intitulée "les enjeux du développement de la voiture connectée", par **Serge Fdida** vice-président Europe de l'Université Pierre et Marie Curie et professeur au CNRS.

Il nous fait part des résultats de ses travaux depuis plus de 30 ans sur le sujet. D'emblée, il met l'accent sur le fait que l'évolution des véhicules s'inspire de l'évolution de l'informatique et ainsi deviennent numériques.

*"Un changement radical, insiste-t-il, qui touche tous les métiers et engendre un impact très fort sur les connaissances, et les usages en déplaçant les chaînes de valeur".*

Et il explique *"Sans faire la genèse des systèmes développés pour captiver notre attention à tout moment (au domicile, au travail dans les transports, etc...) le véhicule, où nous passons de plus en plus de temps représente un candidat idéal pour devenir le noeud d'un réseau mobile sans fils permettant les connections, les communications, les échanges, les liaisons tous azimuts.*

*Pour cela, le véhicule est équipé de capteurs, de systèmes de communication, de mémoire et de processeurs, etc... Un ensemble de composants mesurant son environnement en se déplaçant, transportant des données, assistant le conducteur et les passagers.*

Le véhicule devient ainsi un producteur massif de données transmises par un système de com-



munication véhiculaire, dans lequel on aura à la fois des opportunités de communication de véhicules à véhicules et évidemment des véhicules à l'infrastructure en place.

Notons au passage que cette dernière doit se développer pour permettre le transport d'un volume et d'une densité de données adaptés à la demande croissante pour permettre : la conduite autonome, (l'alimentation des avertisseurs de collision, l'information des capteurs du "CAN" chaussée glissante, verglas, mais aussi l'alimentation des jeux entre passagers, le multimédia, les publicités locales et enfin d'accéder aux applications dites "Ville Intelligente" avec les contrôles de la pollution, l'optimisation du trafic, les services de navigation intelligente, les 'Smart grid' (pour les véhicules électriques) et les surveillances urbaines.

### **"Le véhicule connecté c'est déjà une réalité"**

En guise de conclusion, je dirai que *"le véhicule connecté c'est déjà une réalité et comme je le soulignais, les impacts sont à la fois étendus et réels.*

*D'une part, le véhicule étant connecté, on peut le rendre plus autonome certes, mais il faut mettre des verrous informatiques. Nous sommes en train d'explorer des solutions sur ce sujet.*

*Et d'autre part, il faudra aussi prendre en considération d'autres éléments de natures différentes, comme ceux liés à la sécurité, l'intimité numérique, la responsabilité et bien sûr la compétition industrielle".*

## Les véhicules connectés au service de la sécurité de ses occupants et des autres !

**A** propos de la sécurité justement, bien des choses ont été faites et d'autres sont encore en développement chez les constructeurs.

Chez Volvo par exemple, comme nous l'explique **Marc Debord**, directeur de la communication. *"Chez Volvo, nous avons toujours eu la volonté de prendre la sécurité très au sérieux. Nous l'avons démontré et cette volonté s'est encore accrue au fil du temps pour devenir un leitmotiv : Ne plus compter ni mort, ni blessé grave dans une nouvelle Volvo à l'horizon 2020".* Il poursuit : *"Pour cela nous avons développé des équipements d'aide à la conduite avec des dispositifs permettant d'empêcher les accidents et de protéger les occupants de nos véhicules en rendant leur conduite plus simple et plus sereine au quotidien".* Tout un programme qui ne peut laisser les assureurs insensibles.

**"Chez Volvo, nous avons toujours eu la volonté de prendre la sécurité très au sérieux"**

En effet, dans cette perspective, le modèle Volvo XC90, présenté au dernier mondial de Paris, est le premier véhicule au monde à être équipé d'un système intégrant radars et caméras vidéo. Deux systèmes lui permettant d'éviter les situations conflictuelles et surtout les impacts, assurant son freinage si un autre véhicule est en approche dans une intersection ou en sens inverse sur route alors que le conducteur ne l'a pas vu.

Marc Debord souligne que : *"Ce système le 'City Safety' devient le nom générique de toutes les fonctions de freinage automatique des véhicules Volvo, qui sont en série sur le tout nouveau XC90. Il prend en compte dorénavant la position des véhicules, des cyclistes et des piétons face à la voiture, de jour comme de nuit".*

### Des systèmes embarqués tous azimuts

**C**hez Renault, la préoccupation serait de venir collecter des informations et apporter des services connectés BtoB et BtoC, des applications assurances, de données collectées..., à la fois techniques sur le véhicule, la conduite, le lieu, etc... Bon nombre de choses qui comme l'explique **Nicolas Cambron**, conseiller méthodes commerciales chez Renault : *"Pourront venir distraire le conducteur et lui éviter l'ennui, durant les heures qu'il passera dans les embouteillages, les temps morts entre les rendez-vous ...".*

Certains équipements sont déjà installés et d'autres arrivent tels : le R-Link et ses évolutions le R & Go, une application multimédia pour Smartphone/tablette le Media Nav..., avec une tablette à écran tactile de 7", intégrée et connectée à plusieurs étages où s'ouvre de multiples univers : infos véhicule, réglages, téléphonie avec kit main libre, multimédia numérique, navigation, cartographie et des applications diverses.

Une étape dans un programme européen lancé en 2009, sur l'inter-connectivité entre les véhicules, où Volvo s'est fortement impliqué. C'est l'autonomie complète du véhicule qui est visée.

Procédant par étape, Volvo mise dans un proche avenir sur des autos semi-autonomes où sont associés des radars au régulateur de vitesse adaptative en combinaison avec un système de contrôle de volant, etc... *"Et, assure Marc Debord, ceci sera concrètement intégré sur XC90, en parallèle avec d'autres équipements sécuritaires embarqués comme la protection anti sortie de route qui, en cas de dérive, détecte le problème et resserre les ceintures de sécurité pour maintenir les passagers tant que la voiture est en mouvement.*

*Il y a aussi un système d'absorption d'énergie entre le siège et son armature. Il amortit les forces verticales afin d'éviter de blesser la colonne vertébrale.*

*Et enfin, notons les équipements technologiques qui aident le conducteur à éviter les sorties de route tels : l'alerte de franchissement de ligne active (LKA) qui agit sur la colonne de direction si le véhicule s'apprête involontairement à quitter sa voie. Le système d'Alerte Vigilance Conducteur (DAC), détectant et alertant les conducteurs fatigués et déconcentrés. Le XC90 possède même le Guidage Pause, qui vous conduit vers l'aire de repos la plus proche".* Dans son projet 'Drive Me', Volvo Car Group prévoit de lancer, en 2017, 100 véhicules autonomes en situation réelle de circulation sur route ouverte. Les premiers essais se déroulent déjà en Suède, autour de la ville de Göteborg.



*Bref, à la fois tout ce qu'il faut pour distraire le conducteur, quand le véhicule ne roule pas et de multiples applications pratiques, voire utiles pour l'automobiliste jusqu'à le sensibiliser sur des habitudes de conduite pas toujours "exemplaires" afin de lui faire changer son mode de conduite (consommations excessives, conduite saccadée, brutale...), par exemple.*





## **"Nous avons un service qui permet à un assureur, d'activer et de désactiver le véhicule à distance"**

**C**ôté services, la revue de détail présentée par **Pascal Le Merle**, responsable "services", de la firme au losange, ne manque pas d'intérêt non plus.

Du BtoB au BtoC, en passant par les applications assurance PAYD/PHYD, aux données collectées, la palette est large. Il explique : *"En BtoC, par exemple, le conducteur dispose d'informations, afin qu'il puisse améliorer l'efficacité de sa conduite, lui faire gagner du temps et de l'argent, avec par exemple, les prix des carburants les moins chers et la station la plus proche sur le trajet en cours, les informations pages jaunes, etc..."*

*Sur le BtoB, nous trouvons des services utiles pour les gérants de flottes, comme les données brutes, qu'ils peuvent intégrer dans leur système de gestion, via un serveur web sécurisé.*

*Au travers d'une autre application, le gestionnaire de flotte peut envoyer des messages sous multiples formes, qui pourront être traités en mode conduite etc..."*

*Nous avons un service qui permet à un assureur, d'activer et de désactiver le véhicule à distance, afin d'accéder à un serveur Renault/Nissan, via une liaison sécurisée. En mode activé, il est possible d'accéder aux données d'usage du véhicule et de proposer des contrats et des services selon les profils de risques en deux modes : PAYD ou PHYD (données brutes ou données passées au décryptage)".*

Aujourd'hui, Renault se positionne clairement en prestataire télématique pour les assureurs, en initialisant la fonction, sans avoir un boîtier spécifique à installer. *"Tout est transparent pour le client qui a souscrit un contrat télématique".*

Côté données collectées et services, la palette est pratiquement sans limite, via un boîtier où tout sera retenu sur la conduite de l'automobiliste et l'utilisation du véhicule (nombre de coups de frein, d'accélération, régime moteur, consommation, etc...).

En retour de ces infos collectées, des messages seront envoyés au conducteur, pour l'inviter à passer à la concession la plus proche en cas de dépassement du kilométrage pour une révision, par exemple. Bref à quand un système qui conduira directement le véhicule, en mode guidé, à la concession la plus proche ?



## **Dans la salle**

**C**hantal Perrichon, présidente de la Ligue Contre la Violence Routière n'a pas manqué de faire remarquer son inquiétude après exposition de tous ces systèmes, certes pratiques pour certains, mais aussi divertissants et ludiques pour d'autres.

*"Mon inquiétude est que la totalité des infos sont à disposition et accessibles à tous, y compris à ceux qui surestiment leurs capacités en utilisant ces technologies et confondent leur véhicule avec leur bureau, leur salon. Et leur attention est captivée, mobilisée à tout moment. Et comme pour tout le monde, dans ces moments-là, les risques qu'ils encourent restent bien réels, sans compter qu'ils en font courir aux autres".*

A cette question, la réponse de **Nicolas Chambon** a été : *"Bien sûr, tous les systèmes distrayants ne peuvent pas être activés en roulant. Et les autres accèderont des messages d'avertissements des dangers encourus au conducteur".* Sauf que, l'écran tactile de 7" sera toujours actif, réceptionnant de multiples informations, attirant le regard !



## La voiture autonome : comment, pourquoi, les défis et les enjeux ?

Outre cet aspect sécuritaire mis en cause, la voiture devient indubitablement notre 3ème lieu de vie après la maison et le bureau car nous y passons de plus en plus de temps.

Selon **Franck Cazenave**, auteur du livre 'stop Google- Relever les nouveaux défis du géant du Web', la voiture va devenir autonome, et de fait, elle va changer de physionomie. «Elle peut réécrire notre société car ses impacts reposent sur 4 piliers : la réduction des accidents de la route, l'autonomie des personnes âgées, l'autonomie des personnes à mobilité réduite et un temps retrouvé, car pas de temps perdu à la conduite. Certes, tempère-t-il, la voiture autonome ne sera pas lâchée dans la nature demain, mais des réalisations et des engagements concrets sont en route».

Et il développe : "Rappelons par exemple, qu'à partir de 2016, pour que la 5ème étoile au test Euro NCAP soit délivrée, il faudra que le véhicule soit à 100% équipé de systèmes de freinage d'urgence. Ce qui implique qu'il y aura forcément des capteurs, des radars et des caméras placés sur le devant du véhicule afin de repérer les 'obstacles' (piétons, véhicule, etc.). Et, si le conducteur n'engage pas un freinage dans une situation critique, une alerte sera déclenchée et sans réaction du chauffeur, un freinage automatique s'opérera.

Un système parmi tant d'autres, car dans le même esprit d'autres seront embarqués dans les véhicules à venir. Toutefois, pour que ces systèmes soient opérationnels, et fiables, le repérage du véhicule dans l'espace est primordial, et c'est bien ici qu'est l'enjeu majeur. Il faut des informations précises et rapides.

C'est pourquoi les constructeurs et équipementiers d'automobiles et Google travaillent sur la cartographie en 3D.

### L'indispensable cartographie

En revanche, la cartographie est la clé pour se repérer dans l'espace donc rendre la voiture autonome, voire créer la robomobile.

Et sur ce plan, Google a su se positionner, pour devenir incontournable. Il explique dans le détail : "Notons que Google a déjà cartographié toutes les routes asphaltées d'Europe et des Etats depuis fin 2013, soit 10 Millions de km. Plus de 2000 personnes travaillent sur ce programme pour l'améliorer et le développer. Aussi, en juin 2014, Google a complété son dispositif avec l'acquisition de Skybox Imaging.

Ainsi il dispose de 24 satellites pour cartographier la terre. Aussi, avec Google Maps et Waze, Google compte une dizaine de millions de conducteurs qui transmettent, en temps réel, des informations sur le trafic routier avec Android Auto, ce qui va lui permettre d'augmenter sa base de conducteurs et pouvoir accéder aux informations des capteurs et les caméras embarquées pour enrichir Google Maps".

Elle permet de repérer les véhicules au centimètre près et comme les capteurs qu'ils embarquent reconstituent son environnement, en comparant les deux informations, elle sait précisément les positionner.

**"Il faut des informations précises et rapides"**



Ensuite, selon la configuration de l'environnement, et l'analyse qui en est faite, il faut prendre une décision rapide. Et là, c'est au tour de l'intelligence artificielle des systèmes agissant sur les fonctions du véhicule d'entrer en action en freinant, changeant de direction, etc...

Tout un ensemble de systèmes et de combinaisons définissant la voiture autonome qui, précisons le, n'a rien à

voir avec la voiture connectée. Les finalités ne sont pas les mêmes».

Et puis précise Franck Cazenave : "Il n'y a pas besoin pour bénéficier d'Internet, que son véhicule soit connecté.

Les gens utilisent le Smartphone avec lequel ils peuvent avoir accès à un système de navigation, qui est gratuit et souvent plus performant que celui du véhicule. Dans ce cas, le véhicule est connecté sans l'être puisque c'est l'individu qui amène cette connectivité dans la voiture".

Enfin, Google préempte les technologies pour la conduite autonome avec le rachat de 8 start-up spécialisées en robotique & Deep Mind...

Comme on peut le constater, la voiture va devenir de plus en plus connectée et sera sous l'emprise d'Internet. Elle n'appartiendra plus à l'industrie automobile, du moins, aux gens qui ont aujourd'hui l'habitude de travailler avec. Et dans cette galaxie, seules 4 entreprises ont les moyens de s'y propulser : Google, bien entendu avec, Amazon, Apple et Facebook».

**"En revanche la cartographie est la clé pour se repérer dans l'espace donc rendre la voiture autonome"**

## Gérer l'après-vente des véhicules connectés

Certes, tout semble écrit, les informations, les échanges, des données émises par les véhicules connectés seront captés et maîtrisés par quelques mastodontes de l'Internet. Mais encore faut-il les 'outils' pour capter, enregistrer, analyser, décrypter, fiabiliser..., ces informations, afin de les rediriger vers les services capables d'intervenir en après-vente par exemple. Un sujet complexe que nous fait découvrir **Laurent Guerci**, responsable de la gestion flottes chez Actia, un fabricant français d'équipements pour les garages, les centres de contrôles techniques et de systèmes électroniques pour bien d'autres secteurs y compris l'aviation.

*«Comme nous l'avons vu, dans les exposés précédents, il existe aujourd'hui pléthore de solutions sur le marché en mesure de gérer l'exploitation des véhicules. Et maintenant, nous visons à anticiper le bon déroulement de la mission du véhicule. L'objectif est de faire remonter en temps réel toutes les informations sur l'état du véhicule, pour l'arrêter, le faire réparer en chemin, voire le rebouter sur un point service.*

*Et sur les véhicules de transport de personnes, outre tous ces aspects techniques, de géolocalisation etc..., c'est d'une part, l'analyse du comportement conducteur à des fins sécuritaires, de baisse de consommation, la préservation des véhicules et d'autre part le maintien en condition opérationnelle du véhicule».*

Autant de systèmes et possibilités qui vont bientôt arriver sur les véhicules VL. Sur ces derniers, deux activités sont menées en parallèle chez Actia. La première concerne les constructeurs d'automobiles qui, tous, sont en train d'amener en première monte, un certain nombre de systèmes qui vont permettre de donner des informations fiables et sécurisées. La seconde s'adresse à l'aftermarket. « Sur ce secteur annonce, Laurent Guerci, une kyrielle de solutions sont apparues sur le marché développé par des équipementiers (Bosch, Delphi, ...) et des Pure players (Mobivia, Drust, Kyo, Huawei, TSystems, ....), à partir d'un boîtier que l'on monte sur la prise OBD.

Avec ce boîtier, selon sa technologie, on peut suivre un trajet, faire du tracking, disposer d'informations sur le comportement de conduite, avoir un état de «santé» du véhicule, de la détection de chocs, avoir un état de tous les échanges calculateurs avant un crash...».

## Autour de la table

La journée se termine par une table ronde retraçant globalement tous les aspects passés en revue lors des exposés du jour. Sont invités autour de la table, pour échanger avec les personnalités dans la salle, **Vincent Abadie** de PSA, **Thierry Metais** de TRW France et **Franck Cazenave**.

Pour Vincent Abadie, les premiers véhicules autonomes circulent en Europe, en précisant que ce type de véhicule ne sera autonome que par lui-même sans obligation d'être connecté, parce qu'il sera uniquement autosuffisant avec certaines fonctions actives, autour de son environnement et devrait arriver en 2020 sur des voies dégagées, à circulation séparée etc. «Pour le véhicule complètement autonome, les discours divergent sensiblement à propos des dates», dit-il, en continuant. Certains parlent de 2016 alors que d'autres misent sur 2025.

De toute évidence, tout est lié au prix, au coût des technologies. Et ce seront surtout les véhicules très hauts de gamme qui en bénéficieront. Il restera toujours des véhicules non connectés, notamment 'les bas de gamme'.

«Mais attention, tient à préciser Laurent Guerci, tout le monde n'est pas capable de faire des boîtiers assurant tout cela en garantissant une sécurité absolue.

**"Un boîtier ne peut être qualifié de sécuritaire que s'il n'affecte pas la sûreté du véhicule lors de son fonctionnement"**

Et c'est bien là la clé de tout ce système de collecte et d'exploitation des données ».



A noter qu'Actia lance en ce début d'année 2015, un boîtier connecté et communiquant, multimarque, et sans montage dans le véhicule. Outre toutes ces fonctionnalités précitées, il s'adresse aussi aux assureurs souhaitant pratiquer du «pay per use» ou «pay as you drive», de «l'expertise» accident et du diagnostic à distance par les assistants.

Quant à la sécurité, elle ne se limite pas à la conduite. L'allègement des véhicules, leur conception et les équipements qu'ils embarquent et ce qu'impose l'Euro NCAP ont énormément contribué à l'améliorer.

**"L'ennemi de la sécurité ce n'est plus le véhicule mais le conducteur"**

Chez TRW, Thierry Metais rappelle simplement que : «Sur le plan technique et technologique des développements et des applications existent déjà dans différentes fonctions des véhicules, mais que ce sont avant tout les constructeurs qui donnent le LA, pour les embarquer dans les véhicules.

Maintenant, sur tous les équipements, les capteurs en tous genres, les caméras et les systèmes montés sur des véhicules, nous continuons à améliorer encore leurs performances et nos R & D poursuivent aussi leurs efforts pour faire fonctionner tout cela ensemble en harmonie, voire faire redoubler les contrôles et les actions afin d'assurer la sécurité absolue aux voitures autonomes».





Le débat, de gauche à droite : Vincent Abadie (PSA) - Thierry Metais (TRW Fr) - Franck Cazenave (Expert)

Quant à Franck Cazenave, celui-ci insiste sur le fait que la cartographie est, et s'affirmera encore plus, comme le guide de tous les individus et tous les jours. «C'est la représentation du monde défend-t-il. Et c'est là que les enjeux de l'avenir se situent.

*Des enjeux avec des impacts sur la filière automobile mais aussi sur l'organisation de la société et pour l'instant, les acteurs qui sont sur ce marché ne sont ni français ni européens. Il est dommage, martèle-t-il de laisser cette manne nous échapper».*

Des positions et des avis qui ont déclenché des échanges nourris, passionnés et captivants avec la salle.

## En conclusion



**Michel Colas, directeur de SRA**, après avoir remercié animateurs, intervenants et auditeurs, se réjouit de la qualité des exposés et des échanges tenus durant cette journée.

*"Une fois de plus, nous repartons tous avec certes, quelques réponses aux vastes sujets à la fois complexes, étendus et surtout loin d'être figés sur les véhicules connectés, mais je suis certain que nous repartons tous avec beaucoup d'informations de données qui vont alimenter notre réflexion dans les jours, les mois à venir, de manière à rester connectés jusqu'à notre prochain rendez-vous qui est fixé au **4 décembre 2015**".*