



# L'automobile numérique connectée : qui émergera et qui survivra ?



*Yves  
Bonnefont*



*Ariel Cabanes*



*Paolo Colurcio*



*Godefroy  
De Colombe*



*Dominique  
Doucet*



*Philippe  
Germond*



*Nicolai Müller*



*Patrick Pélata*



*Cyril Roger*



*Thierry  
Viadieu*



*Laure Wagner*



*Joël de Rosnay*

*Animateurs :*



*Yves Gassot*



*Dominique  
Dupuis*

**Organisation Groupe Prospective de l'Institut G9+ :** Valentine Ferréol, Christian Hindré, Louis Le Bigot, Nicolas Martinez-Dubost (responsable), Vannina Kellershohn, Eric Nizard, Jean-François Perret, avec le support pour cette conférence de Linda Hadjiat et Isabelle Denervaud.

**Vidéo :** <https://tv.arts-et-metiers.fr/automobile-numerique-connectee/>

## Conférence "L'automobile numérique connectée : qui émergera et qui survivra ?"

*Depuis l'entrée de l'automobile dans l'ère de la grande série, il y a plus de 100 ans, ce secteur n'avait pas connu jusqu'alors de transformations aussi radicales. Depuis l'introduction du numérique, l'automobile vit de profonds changements, voire une véritable disruption.*

*De nouveaux acteurs, certains non issus du secteur industriel, tels que les Google, Apple, Uber et BlaBlaCar, émergent et proposent de nouveaux usages et concepts. Du statut de bien de consommation et de marqueur affectif et social, la voiture devient un service. Individuellement et collectivement, notre rapport à la voiture change.*

*L'objectif de cette conférence est de partager les impacts de cette révolution numérique sur un secteur traditionnel tel que l'automobile, sous les angles : économique (nouveaux business models), sociétal (usages, emplois, formation, métiers, urbanisme) et énergétique.*

*Et in fine déterminer quels usages et quels acteurs pour les dix ans à venir ? Les constructeurs automobiles ? Les équipementiers ? Les géants de l'Internet ? Les opérateurs de transport ? Les opérateurs d'infrastructure ? Les assureurs ?*

### Programme

18h30 Introduction par Nicolas Martinez-Dubost (Institut G9+), Claude Cham (URF, président) et François Barrault (Idate, président)

18h40 **Keynote par Joël de Rosnay**, conversation avec François Barrault

19h00 **Enjeux pour industrie automobile. Industrie 4.0** avec

Paolo Colurcio, DG RCI Mobility

Dominique Doucet, Product Marketing Director Valeo

Cyril Roger, DG Délégué Altran

Nicolai Müller, Directeur practice auto McKinsey

Thierry Viadieu, Directeur de Programme Véhicule Connecté et Autonome Renault

Animateur : Yves Gassot, Idate, DG

19h50 **Transformation numérique du transport** avec

Yves Bonnefont, DG Marque DS PSA,

Ariel Cabanes, Directeur de la Prospective CNPA

Godefroy De Colombe, CEO Direct Assurance

Philippe Germond, CEO Europcar

Patrick Pélat, CEO Meta Strategy Consulting

Laure Wagner, porte-parole, 1<sup>ère</sup> employée et Culture Captain BlaBlaCar

Animateur : Dominique Dupuis, CXP, VP research et Consulting

20h40 Conclusion par Nadia Robinet (Institut G9+, vice-présidente)



# Synthèse

Vannina Kellershohn, pour l'Institut G9+

*Dans le cadre de l'édition 2016 du cycle Prospective, l'Institut G9+ a réuni plus de 200 participants, le 26 septembre, autour du thème « L'automobile numérique connectée : qui émergera et qui survivra ? ». Lors de cette soirée, à quelques jours de l'ouverture du Mondial de l'automobile, un panel de dirigeants a évoqué les ruptures et mutations à l'œuvre dans l'écosystème de l'automobile et plus spécifiquement dans l'expérience de mobilité.*

**Paris, le 4 Octobre 2016** – Cette conférence conjointe du G9+, de l'Idate et de l'Union Routière de France, a réuni des personnalités du monde de l'automobile et de son écosystème pour adresser les ruptures, partager les nouveaux usages et modèles économiques en devenir dans ce secteur comme l'ont souligné en préambule Nicolas Martinez-Dubost, Responsable du cycle prospective du G9+ et Claude Cham, Président de l'union Routière de France.



La conversation de Joël de Rosnay avec François Barrault, Président de l'Idate, a donné le ton : l'automobile, bien de consommation phare du XXème siècle a été reléguée à un service de « nu-mobilité ». La voiture devient un support multi-service, une application mise à jour de façon régulière pour apporter des fonctionnalités de sécurité, de confort, de conduite toujours plus intelligentes (i.e. proactives, interactives et en temps réel). Il ne s'agit plus de posséder un bien qui vous transporte mais de vivre une expérience de mobilité dans laquelle la voiture connectée ou autonome est l'une des modalités de l'expérience. Joël de Rosnay a mis en avant aussi la formidable opportunité liée aux « smart grids » et au développement des véhicules électriques : les voitures électriques deviendront des espaces de stockage d'électricité.



A la question posée par François Barrault sur l'intelligence artificielle et la place de l'humain, Joël de Rosnay a mis en avant la capacité d'apprentissage liée au « deep learning » qui permettra progressivement d'éliminer les routines pour l'homme tout en lui laissant la possibilité de reprendre le contrôle par exemple dans le cas des voitures robots. Loin d'adhérer aux théories transhumanistes, il a mis en avant la notion d'intelligence augmentée que le numérique amènera, en particulier dans l'expérience de mobilité.

**Quels sont les enjeux pour l'industrie automobile, l'industrie 4.0 ? De nouveaux usages, de nouvelles façons d'apporter de la valeur.**

Cette première table ronde animée par Yves Gassot, directeur général de l'Idate a rassemblé des personnalités du monde industriel telles que Paolo Colurcio, Directeur Général RCI Mobility, Dominique Doucet, Product Marketing Director chez Valéo, Thierry Viadieu, Directeur de Programme Véhicule Connecté et Autonome chez Renault mais

aussi du monde des services tels que Cyril Roger, DG délégué d'Altran, Nicolai Müller, directeur de la practice automobile chez McKinsey.

A la question des enjeux à l'œuvre pour l'industrie automobile, les intervenants ont tous souligné que la grande rupture concernait les usages : Si Thierry Viadieu a insisté sur la façon d'appréhender différemment la vie dans la voiture, Dominique Doucet a mis en avant l'expérience utilisateur qui redéfinit la chaîne de valeur. A la rupture dans les usages, s'ajoute celle liée au développement des écosystèmes : Nicolai Müller et Cyril Roger ont souligné les nouveaux écosystèmes nécessaires au développement de l'innovation via des partenariats ou des processus d'innovation agiles. Paolo Colurcio a, quant à lui, appuyé la capacité des acteurs à gérer des services et non plus des biens de consommation.

Ce constat d'évolution effectué, Yves Gassot a interrogé les intervenants sur les bénéfices liés à cette évolution : Thierry Viadieu et Dominique Doucet ont justifié la nécessité d'une connectivité embarquée dans le véhicule pour mettre à jour les applicatifs, en particulier pour éviter les coûteux rappels de véhicule et améliorer la maintenance. Dans ce contexte où l'applicatif prend une part importante, la question de l'acquisition de compétences logicielles par les constructeurs a fait surface. Ainsi, Nicolai Müller a mentionné les accords stratégiques passés entre les GAFAs et les OEMs sans pour autant aboutir à une exclusivité sur un operating system. S'agissant de la voiture autonome, c'est-à-dire sans chauffeur, elle ouvre la porte à une meilleure fluidité des déplacements, de moindres taux d'accident (80% des accidents sont liés aux comportements humains selon Nicolai Müller) et du temps gagné pour l'ancien conducteur. Paolo Colurcio souligne le potentiel de segmentation des services pour le grand public ou l'entreprise de ces bénéfices. La Chine sera selon Cyril Roger le premier pays qui va lancer des expérimentations avec une posture réglementaire favorisant l'émergence du véhicule autonome.



### **La transformation numérique du transport : quelle complémentarité des acteurs ? Quels nouveaux modèles économiques à l'œuvre ?**

Cette seconde table ronde animée par Dominique Dupuis, Vice-Président research et consulting chez CXP a réuni des personnalités représentants différents écosystèmes : Yves Bonnefont, Directeur Général de la marque DS chez PSA, Ariel Cabanes, Directeur de la Prospective chez CNPA, Godefroy de Colombe, CEO Direct Assurance, Philippe Germond, CEO Europcar, Patrick Pélata, CEO Meta Strategy Consulting et Laure Wagner, porte-parole, 1ère employée et Culture Captain chez BlaBlaCar.



Laure Wagner a illustré l'évolution des aspirations des 35 millions de clients de BlaBlaCar : choix des consommateurs tour à tour d'être conduits ou de conduire des passagers, de voyager partout sans être propriétaire de son moyen de transport. Elle a souligné la complémentarité avec d'autres acteurs de l'écosystème tels que les loueurs. Philippe Germond a rappelé qu'Europcar par son modèle économique est dans l'économie du partage depuis 60 ans. Il perçoit l'émergence des plateformes de co-voiturage comme un facteur d'accélération de la baisse de la propriété des voitures. La voiture connectée recèle selon lui des opportunités de création de valeur telles que le scoring de conduite, l'historique des chocs, la personnalisation de l'environnement numérique (musique, VOD,

...) pour chaque client. Godefroy de Colombe a lui aussi appuyé cet enjeu de création de valeur et de transformation des modèles économiques dans le secteur de l'assurance autour d'un objectif commun : diminuer l'accidentologie et personnaliser le coût de l'assurance en fonction d'un scoring du conducteur associant, avec sa volonté, des paramètres externes et de conduite.

Ariel Cabanes a mis en avant l'importance d'un partage des données de transport incluant toute typologie de moyen de transport tandis que Patrick Pélata insistait sur les deux lames de fond à l'œuvre dans le transport : Tout d'abord, la digitalisation qui transforme les modèles économiques de nombreux services tels que l'assurance, le leasing, les taxis, la maintenance puis, les changements majeurs liés à l'émergence de la commande automatique. Ainsi, les grandes séries de robot taxis prévues dans les grandes villes d'ici 2019/2021 vont induire, si l'on en croit l'International Transport Fund, des baisses majeures de temps de transport, du nombre d'accident, des coûts et des besoins en place de parking. Ces bénéfices sociétaux et les opportunités induites pour les villes vont pousser les règlementeurs à accélérer ces mutations. On peut ainsi tabler sur un bon tiers des véhicules remplacés par des robots taxis, notamment dans les grandes métropoles.

Interrogé sur le sujet des données, Yves Bonnefont a souligné que la politique de PSA en matière de données clients passait par des systèmes d'Opt-in afin de maintenir la confiance et la transparence vis-à-vis de ses clients. Pour Europcar, l'enjeu des données est aussi colossal car il permettrait d'adapter par exemple les forfaits d'assurance ou de montrer la valeur dégagée au client. BlaBlaCar serait particulièrement intéressé par des API ouvertes permettant un accès en temps réel aux informations relatives aux permis de conduire par exemple.

Dans la section des questions-réponses, le sujet de l'élasticité des marchés de la mobilité à émerger ainsi que des questions sur les business modèles de sociétés telles qu'Uber dont l'avenir pourra être impacté par l'émergence des robot-taxis.

Si le futur recèle des grandes ruptures dans l'automobile, l'avenir reste aux alliances entre constructeurs et acteurs du numérique, dans la recherche de nouveaux modèles économiques liés aux traitements massifs des données, et l'émergence de bénéfices sociétaux qui rebattent les cartes. Ces mutations majeures émergeront probablement entre 2020 et 2025.

Pour conclure cette conférence, Nadia Robinet, Vice-Présidente du G9+ a rappelé les missions du G9+, les prochains événements organisés par l'institut et remercié les 6 mécènes qui lui permettent d'organiser ces conférences : Sopra Steria, Verizon, Dassault Systèmes, CXP group, Pivotal et Salesforce.

### A Propos de l'Idate

Les équipes de l'IDATE ont acquis une grande réputation en Europe pour la qualité et l'indépendance de leurs études, publications et événements sur les principales thématiques des marchés Telecom-Internet-Media.



L'institut offre tout à la fois un think tank qui regroupe aujourd'hui plus de 50 grands noms du numériques («the DigiWorld Institute»), des services de veille internationale sur les marchés et les acteurs («DigiWorld Research») et des compétences de haut niveau pour des missions d'étude à destination des acteurs publics ou de l'industrie («IDATE Consulting»).

### A propos de l'Union Routière de France (URF)

L'URF est l'organisme fédérateur des acteurs de la mobilité routière. Elle regroupe les organisations représentatives des usagers de l'automobile et de la route, et des professions dont les activités touchent à la construction et à la gestion des routes et autoroutes, à la construction et de l'entretien automobile et aux équipements, aux livraisons de marchandises, au transport collectif de personnes, à la distribution de carburants, à la circulation et à la sécurité routière.



L'URF s'exprime au nom d'acteurs économiques qui assurent 88% des transports de personnes et de marchandises et procurent 2,3 millions d'emplois directs en France.

### A propos de l'Institut G9+

Fédérant aujourd'hui 20 communautés d'anciens de toutes formations (écoles d'ingénieurs, management, sciences politiques, université), l'Institut G9+ représente 50 000 professionnels du numérique.



Ses réunions-débats, une trentaine par an, abordent sans concessions tous les aspects technologiques, économiques et sociétaux du secteur. Des initiatives particulières (cycles de conférences, livres blancs, rencontre annuelle) complètent un catalogue ouvert à tous.

Créé en 1995 par la réunion de 9 groupes "technologies de l'information" d'anciens de grandes écoles françaises, l'Institut G9+ constitue une plate-forme sans équivalent d'études et d'échanges sur le numérique.