

## RÉSUMÉ

Cette étude est une des dix études de domaine du projet ACTIF, réalisée de Novembre 2000 à Mars 2001. Le plan du document reprend les trois phases suivantes : état des lieux, analyse et variantes de solutions, conclusions, retour sur l'architecture ACTIF et recommandations.

Le périmètre de l'étude concentre la réflexion sur les services à base de technologie de communication dite « courte portée ». Ceci est une étude dite technologique par opposition aux études dites fonctionnelles (Voir tableau des études § Erreur : source de la référence non trouvée), elle repose sur les technologies « courte portée » telles qu'elles existent pendant la période où l'étude a été menée (octobre 2000 – avril 2001).

Ce caractère technique confère à l'étude une particularité qui est d'être limitée par les technologies existantes.

En 1<sup>ère</sup> phase, l'état des lieux a permis de les recenser en incluant les projets ou applications de ce type de technologie. On notera que la technologie Bluetooth a été écartée car elle n'est pas utilisable dans les services sélectionnés.

En seconde phase, nous avons sélectionné des services sur lesquels le GHN<sup>1</sup> a souhaité mener une réflexion plus approfondie, le résultat de cette démarche nous a amenés, principalement, à définir un terminateur pour l'entité « Autre Véhicule » dans l'architecture ACTIF pour les raisons suivantes : les technologies « courte portée » font un lien entre un véhicule (véhicule de référence), le monde extérieur qui se compose de l'infrastructure (la route, les bâtiments, ...) et d'autres véhicules (par opposition au véhicule de référence). Il existe dans ACTIF un terminateur Infrastructure ou du moins un domaine fonctionnel représentant l'infrastructure et un domaine fonctionnel représentant le véhicule de référence, mais il fallait un terminateur représentant l'autre véhicule afin de matérialiser la communication entre véhicules du point de vue d'un véhicule particulier.

En phase 3, l'analyse de cas a permis de produire des recommandations tant au niveau données qu'au niveau architecture. Outre l'ajout de nouveaux flux, la modification majeure est l'ajout du terminateur « Autre Véhicule » déjà mentionné ci-dessus.

La technologie qui sort du lot est le DSRC pour tous les services qui ont été envisagés, et d'un point de vue plus général, on peut remarquer que les actions de coordination que préconise cette étude, sont déjà plus ou moins en route grâce à des initiatives comme TIS (Télépéage) ou MARTA (l'interopérabilité au niveau européen des systèmes d'information trafic basés sur une communication DSRC 5.8GHz). On note aussi que les acteurs principaux de ces services sont les entités gérant les axes routiers et les constructeurs automobiles qui auront à charge l'équipement des véhicules afin d'assurer une grande diffusion et, donc, une utilisation des services optimum.

---

<sup>1</sup> Groupe à Haut Niveau d'ACTIF (Voir organisation § Erreur : source de la référence non trouvée)