



Cher lecteur,

Les smartphones sont en train de conquérir le cœur des citoyens européens. Ils représentent plus de la moitié des téléphones mobiles dans les pays EU, et pas moins de 75% (!) des ventes (*décembre 2012*). Ces petits appareils peuvent contenir toute notre vie : travail, divertissement, amis, famille,... Mobilité aussi. À mesure que nous nous habituons à ce monde d'informations personnalisées au format de poche, nous nous attendons de plus en plus à ce que nos solutions de mobilité affichent le même niveau de flexibilité et de confort. En moyenne, un Européen passe près de sept heures par mois sur les réseaux sociaux, à se créer une identité numérique et à partager des fragments de vie avec qui bon lui semble.

EPOMM est convaincu que cette ère mobile présente des perspectives en or dans le domaine de la gestion de la mobilité. Lors d'une récente *étude allemande* (DE), trois quarts des jeunes adultes ont déclaré qu'ils préféreraient se passer de leur voiture plutôt que de leur smartphone. Les technologies de l'information et la ludification de la gestion de la mobilité seront l'un des thèmes principaux d'ECOMM 2013. Cette infolettre est donc à considérer comme un apéritif.

Merci à la communauté LinkedIn pour sa précieuse contribution à ce numéro.
Amis lecteurs, si vous avez aimé, n'hésitez pas à tweeter ... ;-)

Informations en temps vraiment réel



Source: teleportr.net

Imaginez : À Lyon, Julie embarque dans le TGV direction Bruxelles, où elle va passer six mois. Olivier, son petit ami, lui a promis de venir lui dire au revoir sur le quai. Avant de partir, il regarde sur Internet et voit qu'il y a trop de trafic pour y aller en voiture. Il prend le bus à la place, mais en raison d'une route barrée, il arrive à la gare juste au moment où le train part...

Si Olivier avait eu un smartphone, il aurait eu 10 belles minutes en compagnie de sa chérie avant que celle-ci ne monte dans le train, comme vous pouvez le voir sur cette [vidéo](#).

Le principal atout des smartphones est sans doute leur capacité à fournir des informations en temps réel partout et à tout moment du trajet. En France, les acteurs publics, privés et universitaires du Grand Lyon ont uni leurs forces au sein du projet [Optimod'Lyon](#) qui a pour but de centraliser toutes les données relatives à la mobilité urbaine – en ce compris les systèmes de voitures et vélos partagés et de covoiturage – sur une seule et même plateforme. L'appli calcule les prévisions de circulation pour l'heure qui suit et guide l'utilisateur jusqu'à sa destination en tenant compte des perturbations détectées sur son chemin. Lors d'ECOMM 2013, Bernhard Rüdiger d'ivm, une société allemande, présentera une initiative similaire qui a vu le jour dans la région de Francfort, baptisée [VIELMOBIL](#). Ces deux projets incarnent la vision de mobilité absolue exprimée par le [projet SYNAPTIC](#) dans sa [S-MAP 2030](#).

Une bonne appli est celle qui répond à un besoin réel de ses futurs utilisateurs. À Rome, www.muoversiaroma.it présente une simple case à cocher qui vous permet d'indiquer dans quelle situation de départ vous vous trouvez au moment de planifier votre itinéraire en ligne : déjà en route, sur le point de quitter la maison ou le bureau ou pas pressé.

Correspondance parfaite entre informations personnelles et publiques



Source: www.filewissel.nl

Un smartphone est bien plus qu'un lecteur Internet au format de poche. Équipé d'un GPS et d'un [accéléromètre](#), il combine intelligemment informations publiques et personnelles. Si des informations dont vous avez besoin sont disponibles, il vous prévient via un message « push » qui s'affiche tout seul. Il connaît votre emploi du temps et peut vous réveiller plus tôt quand il a neigé la nuit ([Winter Wake-up App](#)). Il vous avertit quand vous devez partir en avance en raison du trafic, ou vous suggère de prendre le bus plutôt que le vélo quand il va pleuvoir (p.ex. [ALDO](#) en France ou [FileAlarm](#) aux Pays-Bas). Certaines des meilleures applis sont extrêmement concises, intuitives et visuelles, à l'image du site mobile néerlandais [Filewissel](#) (Congestion Switch). Celui-ci permet aux automobilistes de vérifier, en un quart de seconde, si les temps de trajet actuels sont plus courts en train ou en voiture. Tout à fait à l'opposé, l'appli italienne [myCicero](#) (IT) opte pour une information ultra complète en

combinant des temps de parcours en temps réel avec des infos sur les événements locaux, les lieux à visiter, les services municipaux et le shopping en ligne.

Le GPS intégré du smartphone est utilisé par de nombreuses applis pour fournir des informations localisées. Aux Pays-Bas, l'appli **Uitchecken** (néerlandais pour « valider ») rappelle aux usagers des bus et des trains de valider leur carte de transport lorsqu'ils arrivent à destination. Des applis spéciales vélo aident les cyclistes à trouver des itinéraires cyclables sûrs et confortables (**Ride the City**, **BikeCityGuide**), le point de location vélo (p.ex. **Cycle Hire Widget**) vélos publics sans station (p.ex. **Social Bicycles**, **Call a Bike**) ou voitures partagées (p.ex. **car2go**) le plus proche, ou à réparer leur vélo (p.ex. **Bike Doctor**, **Bike Repair HD**). L'appli **VeloComputer** affiche non seulement la vitesse calculée par le GPS, mais aussi – si le cycliste fixe son téléphone à sa cuisse – la cadence de pédalage calculée par l'accéléromètre.

Et d'ici 2014, un smartphone sur cinq sera doté d'une puce de communication en champ proche (NFC, Nearfield Communication) qui permettra à l'utilisateur de prendre le métro, de louer un vélo public ou une voiture partagée en passant son appareil devant un lecteur (p.ex. autopartage@Toulouse).

De Facebook à la réalité en un mouvement de doigt



Source: [PictureYouth](#) / CC BY 2.0

Imaginez. Emma est invitée à une fête par son amie Maria. Sa maman, censée la conduire, lui dit qu'elle a besoin de la voiture pour faire autre chose. Emma allume l'ordinateur vu qu'il va lui falloir pas mal de temps pour résoudre son problème. Elle commence par taper son adresse et celle de son amie dans le planificateur d'itinéraire de la société de transport en commun. Elle tape aussi l'adresse du centre commercial où elle devra s'arrêter pour acheter un cadeau pour Maria. Elle compare les itinéraires et les tarifs et imprime plusieurs itinéraires de réserve. Elle se connecte sur Facebook pour prévenir Maria qu'elle sera un peu en retard et communique à son petit ami Lucas, qui devait covoiturer avec elle, le numéro du bus à prendre. Elle sort acheter une carte de 10 voyages au magasin du coin. Une fois descendu du bus, Emma et Lucas ne savent plus quelle rue ils doivent prendre pour arriver chez Maria.

Si Emma avait eu smartphone, elle aurait pu résoudre ce casse-tête en cinq minutes, sans quitter son divan, en se demandant comment les gens faisaient avant sans Internet... (et pour le cadeau ? Un peu de crédit iTunes, ça fait toujours plaisir !)

En Flandre (Belgique), Emma se serait connectée avec son compte Facebook sur buzzy.net, le planificateur d'itinéraires bus spécialement conçu pour un public jeune. Elle aurait sélectionné l'événement auquel son amie l'avait invitée sur Facebook, et ainsi obtenu un itinéraire sans taper une seule adresse, puisque la sienne aurait déjà figuré dans ses favoris et que le planificateur connaît celle du centre commercial. En un seul clic, elle aurait partagé l'itinéraire avec son petit ami. Lisez cet article sur [Eltis](#) pour plus d'infos, ou regardez la [vidéo promotionnelle](#) (en néerlandais).

Aux Pays-Bas, l'[appli de planification d'itinéraire 9292](#) fait même mieux puisqu'elle permet de suivre l'itinéraire en temps réel et indique le chemin à suivre pour atteindre la destination à pied.

Si Emma avait habité dans la région métropolitaine Rhin-Neckar en Allemagne, elle n'aurait pas dû trouver la formule tarifaire la moins chère. Après s'être enregistrés sur [Touch&Travel](#), les usagers de la Deutsche Bahn doivent simplement passer leur smartphone devant les points de contact au départ et à l'arrivée, et le tarif le plus avantageux est automatiquement calculé. De même, l'appli [Get Me To Class](#) pour les étudiants universitaires de Victoria, Australie, utilise une base de données de tous les campus et bâtiments universitaires pour fournir aux étudiants des itinéraires de transport public détaillés grâce auxquels ils ne manqueront plus jamais un cours.

Track and win – la ludification de la gestion de la mobilité



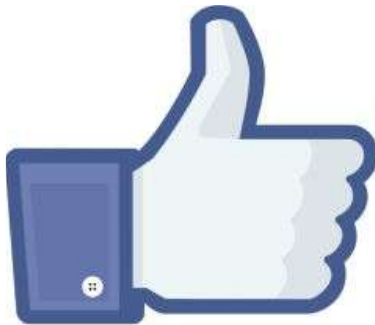
Source: www.winnenvandefile.nl

De nombreuses campagnes de gestion de la mobilité ont été construites autour de l'enregistrement de trajets durables et le calcul de leur impact sur l'environnement, la santé et le porte-monnaie. Comme l'expliquera Marianne Weinreich de VEKSO à ECOMM 2013, le self-tracking, ou quantification de soi, est une tendance dans le domaine des médias sociaux. « Je viens de courir 5 km avec Nike » ou « Je viens de parcourir 12,5 km à vélo avec Endomondo » sont des statuts régulièrement publiés sur Facebook et twitter. En donnant aux utilisateurs le sentiment de mener une vie active et « saine », et en introduisant une dose de compétition amicale, le self-tracking motive les gens à bouger. En outre, le self-tracking est une mine d'or à la fois pour les entreprises et pour les responsables de la planification de la mobilité urbaine, offrant aux premiers des renseignements sur leurs employés et aux seconds des informations sur le comportement de mobilité de leurs administrés.

Souvent, les campagnes et les applis ajoutent une fonction de concours à l'activité de self-tracking. Cette utilisation de la dynamique de jeu dans un contexte non ludique afin de mobiliser les utilisateurs s'appelle la ludification. Plusieurs exemples seront présentés à ECOMM 2013, parmi lesquelles : **ONtheMOVE** (Marianne Weinreich, VEKSO), **Commute greener** (Henrik Willford, VOLVO), **From 5 to 4** (Sander Buningh, DTV Consultants), **Mission Atlantis** (Belgique), **Positive Drive** (Pays-Bas), **BTrackB** (Europe) et **BikeMyMoney** (monde entier).

Aux Pays-Bas, la gestion de la mobilité n'est pas uniquement axée sur le transfert modal. Elle incite également les automobilistes à éviter les heures de pointe et à télétravailler. L'appli **'Winnen van de file'** (combattre les embouteillages) a été lancée pour atténuer l'impact des grands travaux de voirie. L'appli fournit des informations de trafic en temps réel et accorde des points et des prix aux conducteurs les plus astucieux. Elle enregistre également les temps de parcours réels des participants, contribuant ainsi à des infos trafic plus fiables. De la même façon, l'**appli tripzoom** développée par le projet européen **SUNSET** (regardez la [vidéo](#)) combine information, ludification et campagnes.

Tweetez et partagez si vous aimez



www.facebook.com

Les smartphones amènent les médias sociaux jusque dans la poche des passagers. La communauté des gestionnaires de mobilité découvrent peu à peu combien les médias sociaux peuvent être des plates-formes de campagne à bas coûts et impact retentissant. Avec un message ludique et visuel et la bonne stratégie de communication, votre message peut rapidement faire le tour de votre groupe cible via les fonctions de partage des réseaux sociaux. En Belgique, la **campagne virale « Kies niet AUTO-matisch »** a atteint les 7 000 vues sur YouTube en six mois pour un budget total de 7 500 EUR, frais de personnel compris. Autre exemple, après avoir introduit des vélos d'art dans son parc de vélos partagés, la ville de Valonia, en Finlande, a demandé aux usagers du service de relater leurs expériences sur **Facebook**. Mais la communication peut aller dans les deux sens. Aux Pays-Bas, la NLAgency (désormais Rijkswaterstaat) a récolté plus de 300 idées auprès d'une communauté active de voyageurs recrutés via les réseaux sociaux. Plus d'infos sur ces projets belges, finlandais et néerlandais lors d'ECOMM 2013 (Elke Van Os, BE, Paula Väisänen, FI, et Rick Lindeman, NL).



Source: www.foursquare.com

Pour un investissement de 250 EUR à peine, la publicité sur Facebook a permis à la campagne belge **My Short Trips** de doubler son nombre de participants comparé à l'année précédente. Des applis Facebook spéciales peuvent aussi être conçues pour s'exécuter sur la plate-forme Facebook, comme le jeu Facebook **Do the Right Mix** récemment. Bien entendu, Facebook n'est pas le seul réseau social. Les utilisateurs de **Foursquare**, un média social qui permet à ses membres d'informer leurs amis du lieu où ils se trouvent, peuvent gagner un **badge Velocipede** lorsqu'ils se checkent 10 fois chez un vélociste. De plus en plus d'opérateurs de transport utilisent **Twitter** pour informer leurs passagers de l'état des services et récolter leurs éventuels retours. Même les sites web dits classiques se dotent de fonctionnalités typiques des réseaux sociaux, en permettant par exemple aux utilisateurs de personnaliser la page d'accueil au moyen de widgets, ces raccourcis vers leurs informations préférées, comme les temps de passage à l'arrêt de bus le plus proche ou le planificateur d'itinéraires vers la gare la plus proche de leur lieu de travail (p.ex. **Scotty** (NL) en Belgique ou **Traffikken** à Aalborg, Danemark).

Trouver un covoiturage sur-le-champ

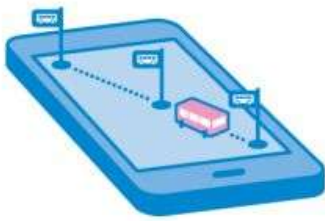


Photo: offerte par [Kutsuplus](#)



Imaginez. Finn covoiture tous les jours avec un collègue pour l'aller et le retour, mais cet après-midi, il reçoit un coup de fil de l'école lui disant que son fils est malade et qu'il doit venir le chercher. Aucune ligne de bus ne dessert le quartier. Soit il attend une heure de plus, soit il sort son portefeuille et appelle un taxi.

Si Finn avait un smartphone et habitait Helsinki, il pourrait prendre un minibus dans les cinq minutes et ce, à un prix très raisonnable.

Le service de transport à la demande [Kutsuplus](#), dont le projet-pilote se déroule à Helsinki, calcule les itinéraires et les tarifs en temps réel sur la base des demandes de dernière minute (au moyen d'[Ajelo Ride](#)). Alors que les services à la demande traditionnels ont un délai de réservation minimum d'une heure, pour Kutsuplus une heure est le maximum. Les premiers essais semblent indiquer une diminution des trajets effectués en voiture grâce au service. Effectivement, la voiture du collègue de Finn aurait fait pâle figure à côté du véhicule de Kutsuplus avec ses larges sièges confortables, sa climatisation et ses connecteurs pour portable...

Les smartphones ont également provoqué un boom au niveau des outils de recherche de covoitureur. Ceux-ci sont désormais dotés des fonctions les plus créatives, comme la définition de profils de conducteur (p.ex. bavard ou taciturne – voir [BlaBlaCar](#)), des conducteurs de réserve en cas d'annulation (p.ex. [Wedrive](#)), le partage d'offres sur Facebook (p.ex. [Toogether](#)), des notations de conducteurs par les utilisateurs (p.ex. [Avego](#)), ou l'intégration des horaires des transports publics. À Bergen, en Norvège, l'administration norvégienne des routes publiques teste actuellement le développement d'un [portail public de covoiturage](#) intégrant diverses applications de covoiturage ainsi que des informations en temps réel sur les transports publics ou les services de taxi. Jusqu'ici, le secteur des taxis s'est dit favorable à l'intégration des places libres dans le pool et au partage du prix de la course entre les passagers.

Ces applis ont déjà convaincu beaucoup d'utilisateurs, économisé bien du carburant et évité bien des émissions, mais aucun service de covoiturage n'a à ce jour été capable d'établir la masse critique d'utilisateurs nécessaire pour garantir une offre pour chaque demande, planifiée ou de dernière minute. Tant que les utilisateurs ne sont pas sûrs à 100 pour cent de la fiabilité du service, le potentiel restera inexploité. Récemment, les acteurs du covoiturage de toute l'Europe ont lancé l'[initiative CHUMS](#) qui a pour but d'améliorer considérablement la pénétration et l'efficacité du covoiturage comme mode de transport principal.

Le défi n'est pas technologique



« Sans devoir » semble être la formule clé de cette lettre d'information. En effet, les smartphones recèlent un potentiel énorme à l'heure de libérer le transport intermodal et sans voiture de ses désagréments et incertitudes. Un des obstacles est lié au système d'exploitation des différentes marques. Si Android et iPhone représentent près de 70% des utilisateurs, pour atteindre 97%, il faut pas moins de cinq versions différentes d'une même appli. De plus en plus de villes confient le développement à la communauté de créateurs d'applis en mettant publiquement à leur disposition des informations de transport en temps réel. Exemple : les services Open Data de [Londres](#) ou [Rotterdam](#) (NL).

Comme vous avez pu le constater à la lecture de ce numéro, des technologies tout à fait surprenantes existent déjà pour passer de la mobilité sans voiture à la mobilité sans souci. Les villes et les opérateurs de transport public ont commencé à convertir leurs horaires et bulletins statiques en informations en temps réel dynamiques et fiables couvrant l'ensemble des modes de transport disponibles. De toute évidence, le principal défi des gestionnaires de la mobilité n'est donc pas technologique, mais de faire en sorte que le public suive le rythme effréné de l'innovation et adopte les nouvelles possibilités qui, aujourd'hui, sont à portée de doigt.

Prochains événements



- **ECOMM 2013 – la conférence européenne annuelle sur la gestion de la mobilité**
Du 29 au 31 mai 2013 à Gävle, Suède
Site web de la conférence: <http://ecomm2013.eu>
Inscriptions [ici](#)
Programme [ici](#)

- 9^e ITS European Congress (Congrès européen sur les STI)
Du 4 au 7 juin 2013 à Dublin, Irlande
www.itsineurope.com

Pour une vue d'ensemble de tous les événements, consultez le [calendrier EPOMM](#).



ECOMM 2013	allinx	feedback	subscribe	unsubscribe	fullscreen	news archive
------------	--------	----------	-----------	-------------	------------	--------------