

## Contribution à la note finale dans le module « Conception et évaluation de systèmes interactifs adaptatifs » (M2 TNSI)

A la BU se trouvent les 2 livres suivants : (1) KOLSKI C. (Ed.) (2011). [Human-Computer Interactions in Transport](#). ISTE Ltd and John Wiley & Sons Inc., ISBN 978-1848212794. (2) KOLSKI C. (Ed.) (2010). [Interaction homme-machine dans les transports - personnalisation, assistance et informations du voyageur](#). Hermes Science Publications, Paris, ISBN 978-2-7462-3010-1. Décrire sur cette page un point particulier qui vous a particulièrement intéressé (dans n'importe lequel des chapitres d'un des livres) et la mettre en annexe 3 du document à me transmettre, sans oublier votre nom et votre prénom (2 points). Par exemple, un groupe de 3 personnes mettra en annexe 3 fiches. Rem : si aucun de ces livres n'est disponible, vous pouvez emprunter à la place dans le même rayon un livre vert (1993), noir (1997) ou un des deux blancs (2001). Si aucun de ceux-ci n'est disponible, n'importe quel autre livre en Interaction Homme-Machine convient.

Cette année, j'ai décidé de lire le chapitre intitulé « Méthodologie d'analyse des besoins en vue de la conception de systèmes d'information voyageur » du livre « Interaction homme-machine dans les transports - personnalisation, assistance et informations du voyageur », Hermes Science Publications, Paris, France, 2010.

Au lieu de me limiter à résumer un point particulier, je vais m'efforcer ici de prolonger les réflexions qui me sont apparues au fil de ma lecture.

La première chose qui a retenue mon attention n'est autre que le champ de recherche, en effet étant moi-même un utilisateur d'un réseau de transport en commun multimodal (train + métro + marche et/ou tramway), je suis confronté au quotidien une réalité : il n'y a pas, à ma connaissance, de solution multimodale opérationnelle dans les Hauts-de-France. Je dois donc basculer entre plusieurs applications et/ou sites internet pour avoir accès aux informations nécessaires pour optimiser mes trajets ce qui est loin d'être optimal (classement des données, charte graphique, redondances des saisies à effectuer, niveau de communication hétérogène, etc.)

Le second élément est l'interactivité. Aujourd'hui une application ne doit plus être le fruit du travail d'une équipe ou d'une entreprise, elle doit également s'appuyer sur sa communauté d'utilisateur. Ceci n'est pas juste une affirmation sans fondement, j'en veux pour preuve la popularité des réseaux sociaux ou l'application Waze. Cette application mobile de navigation GPS a, en seulement 5 ans, réussi à avoir plus de 70 millions d'utilisateurs à travers le monde (données 2009-2014). Son secret ? La force de sa communauté qui signale en temps réel les accidents et autres perturbations de trafic ce qui permet de proposer des itinéraires alternatifs. En plus de ces ajouts manuels, l'application calcule la vitesse de la voiture de l'utilisateur et peut donc prévenir automatiquement des ralentissements à venir et donc être proactive par rapport aux demandes des autres usagers, leurs proposant d'utiliser la prochaine sortie d'autoroute par exemple.

Nous voyons avec cet exemple qu'une application sur smartphone a à sa disposition, des capteurs permettant un enregistrement automatique et une connexion mobile afin de remonter les informations au SI central. En plus de cela, nous pouvons créer des applications pour faciliter les comportements vertueux : ayant saisi dans mon application multimodal que je prends le métro pour me rendre à la gare Lille Flandres prendre le TER XXX, une fois que je suis sur le quai, l'application pourrait détecter que j'attends depuis plusieurs minutes devant le repère Z et donc me prévenir qu'une personne à mobilité réduite descendra à mon niveau lorsque le train arrivera en gare, ainsi je pourrais me déplacer pour monter dans un autre wagon et ne pas gêner cette personne.

Le troisième élément (et dernier car la place est limitée) est la contextualisation. En effet, le projet P@ss-ITS n'a pas réussi à prendre suffisamment en compte le fait que la vie est parfois chaotique et que c'est surtout dans ces moments cruciaux, que nous comptons le plus sur les outils à notre disposition. Pour illustrer, prenons un exemple : je dois aller acheter un cadeau dans un magasin qui ferme dans 10 minutes et est situé à deux stations de tramway puis 5 minutes à pied. Le trajet qui m'est proposé indique 12 minutes dont 7 en tram. S'il me reste un mois avant de l'offrir, j'irais le lendemain mais si je dois l'offrir le soir même, l'application ne devrait pas supposer une vitesse de 4km/h mais permettre de saisir une vitesse de sprint afin que je puisse décider si arrivé avant la fermeture est réaliste ou non.