

**MOOC Villes Intelligentes : défis technologiques et
sociétaux - Session 1 - Contribution aux activités de fin
de semaine 2 : des vélos connectés pour de meilleures
pistes cyclables et de nombreux services**

Nathalie Mitton, Valerie Issarny, Christelle Mariais

► **To cite this version:**

Nathalie Mitton, Valerie Issarny, Christelle Mariais. MOOC Villes Intelligentes : défis technologiques et sociétaux - Session 1 - Contribution aux activités de fin de semaine 2 : des vélos connectés pour de meilleures pistes cyclables et de nombreux services. 2017, pp.6. hal-01529374

HAL Id: hal-01529374

<https://hal.inria.fr/hal-01529374>

Submitted on 30 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

MOOC

***Villes intelligentes :
défis technologiques et
sociétaux***

***Contributions aux activités de
fin de semaine 2 :***

***Des vélos connectés pour de
meilleures pistes cyclables et de
nombreux services***

Des vélos connectés pour de meilleures pistes cyclables et de nombreux services

<i>Activité 1 : Des vélos connectés pour de meilleures pistes cyclables</i>	<i>3</i>
<i>Rappel de l'énoncé de l'activité.....</i>	<i>3</i>
<i>Synthèse des contributions</i>	<i>3</i>
<i>Activité 2 : Des vélos connectés pour de nombreux services.....</i>	<i>5</i>
<i>Rappel de l'énoncé de l'activité.....</i>	<i>5</i>
<i>Synthèse des contributions</i>	<i>5</i>

Activité 1 : Des vélos connectés pour de meilleures pistes cyclables

Rappel de l'énoncé de l'activité

Une ville souhaite connaître la fréquentation et l'état des pistes cyclables de sa ville afin de mieux les maintenir, intervenir plus vite en cas de dégradation, mieux les éclairer pour en améliorer la sécurité et pouvoir mieux planifier les tracés des prochaines pistes. Pour cela, une solution envisagée est d'équiper les vélos en libre service de capteurs communicants et de collecter les données au long des parcours.

Quels sont, selon vous, les points de vigilance à avoir ? Quels seraient les moyens de collecter ces informations ? Pour chaque moyen de collecte envisagé, analyser leurs caractéristiques au vu des besoins d'une telle application (fiabilité, coût, couverture, délais, etc.).

Synthèse des contributions

Tout d'abord un grand merci pour vos participations à cet exercice et pour les débats que vous avez menés sur le fil de discussion dédiés à cette activité. Vos discussions ont couvert un large spectre et à ce sens, il nous semble que vous vous êtes très bien interrogés sur l'ensemble des points de vigilance à avoir avant d'envisager un tel déploiement, que ce soit d'un point de vue technique mais aussi sociétal, environnemental et humain.

Comme vous l'avez dit, il faut avant tout bien cibler l'objectif et savoir ce qu'on veut tirer et pour qui. Pour la ville ? Pour le citoyen ? Pour l'environnement ? Et estimer le rapport coût/bénéfice. Vous avez bien pensé à impliquer les utilisateurs dans le process global. Voici pour résumer ce qui est ressorti de vos discussions. Pardonnez-nous si nous ne sommes pas exhaustifs dans cette restitution qui reprend surtout les points les plus récurrents.

Globalement, vous proposez deux solutions qui sont complémentaires :

- **une application sur SmartPhone**
 - o qui permet :
 - comme ce qui existe, de réserver, prendre ou rendre un vélo
 - d'avoir des infos sur la fréquentation des stations, points de départ, points d'arrivée des parcours et temps utilisation
 - d'ajouter des infos sur l'état des vélos
 - de demander aux utilisateurs de reporter les problèmes de la piste
 - d'informer les utilisateurs sur les projets futurs de déploiement
 - éventuellement, avec les capteurs embarqués (accéléromètres, caméras et autres), de récolter des données autres.
 - o avantage : peu coûteux, participatif
 - o vigilance : attention à la consommation d'énergie et à la confidentialité
- **une infrastructure de capteurs**
 - o soit fixes le long des routes
 - o soit embarqués sur les vélos

Cas des capteurs fixes le long des routes

- **Rôle :**
 - o Ils peuvent être passifs (RFID) ou actifs et permettraient de mesurer les flux et la fréquentation pour dériver les futurs tracés
 - o Si ce sont des caméras, ils permettraient de voir clairement les opérations de maintenance nécessaires
- **Avantage :** solution moins chère que capteur embarqué et ces capteurs peuvent être déplacés au besoin

→ *Note de l'équipe pédagogique* : cette solution n'est pas nécessairement moins cher. En effet un capteur mobile va pouvoir faire des mesures à plusieurs positions. Selon les objectifs spatio-temporels (densité des points de mesure, fréquence des mesures) et la taille de la flotte de vélo, la solution la moins onéreuse n'est pas toujours la même.

- **Point de vigilance** : s'assurer que la détection simultanée de plusieurs vélos est possible.
- **Autre point de vigilance** : voir quel pourcentage des vélos est équipé et si échantillon représentatif

Cas des capteurs embarqués

- **Rôles** :
 - mesure de la vitesse en continue pour savoir là où le trafic ralentit en moyenne
 - mesure des vibrations pour définir l'état de la route
 - peuvent être détectés en avance de phase pour permettre aux vélos de déclencher l'éclairage en amont et les feux de signalisation
- **Avantage** : les données peuvent être analysées en temps différé, récupérées par la base de libre service.
- **Contraintes** :
 - Embarquer un GPS pour localiser les événements

→ *Note de l'équipe pédagogique* : il existe d'autres moyens de géolocalisation qui seront également à étudier.

- Prévoir une alimentation
 - embarquée et générée par le cycliste en pédalant ? solaire ?
 - batterie rechargée aux stations libre service
- **Points de vigilances**
 - **Vigilance 1** : préserver l'identité des usagers.
 - **Vigilance 2** : pouvons nous stocker suffisamment sur le capteur ?
 - si non :
 - utiliser le GSM, des communications multi-sauts entre vélos ou une infrastructure fixe
 - faire du pré-processing sur le capteur lui-même pour limiter la quantité de données

→ *Note de l'équipe pédagogique* : une possibilité est également de proposer une solution hybride qui lorsque le capteur embarqué doit nécessairement envoyer ses données, il choisit de façon opportuniste parmi ses 3 modes. Attention à l'utilisation du GSM qui a l'avantage d'offrir une large couverture mais l'inconvénient de nécessiter un abonnement auprès d'un opérateur. Les communications multi-sauts ont plusieurs avantages comme celui de pouvoir créer de nouveaux services mais ils ne garantissent pas de délai de livraison.

- **Si temps réel** :
 - **Avantage** : de nouveaux services peuvent être envisagés
 - **Inconvénients** : nécessite une infrastructure fixe de communication, GSM ou fixe ou une communication multi-sauts. Voir remarques à ce sujet plus haut.

Analyse complémentaire :

- De tels services peuvent être étendus à d'autres modes de mobilité : piétons, rollers, autres
- L'état de la piste inclut d'autres aspects comme la végétation ou autre → besoin d'un œil humain.
- Les données remontées peuvent être couplées à celle de la météo et/ou de la qualité de l'air.

Activité 2 : Des vélos connectés pour de nombreux services

Rappel de l'énoncé de l'activité

En allant au-delà de la solution étudiée dans l'activité précédente (activité 1 - semaine 2), on se rend compte que déployer une telle infrastructure de capteurs sur les vélos permettrait d'offrir différents services autour des vélos communicants. On peut ainsi mentionner la détection d'accidents de vélos en quasi temps-réel pour une intervention plus rapide des secours, ou encore la localisation des vélos volés.

Selon vous, quels sont les nouveaux besoins posés par une utilisation de l'infrastructure partagée entre différentes applications ainsi que les mécanismes additionnels à mettre en place ?

Discutez également l'intérêt (coût, gain, redondance, etc) - ou non - du déploiement d'une telle infrastructure par rapport aux autres réseaux de la ville tels les réseaux wifi publics et privés ou les réseaux de téléphonie mobile.

Synthèse des contributions

Merci pour vos contributions à cette seconde activité. Les réflexions à mener étaient un peu plus complexes que pour l'activité 1 et il est vrai qu'elles se recoupaient quelque peu. Aussi, voici une restitution des suggestions proposées par les participants, toutes très intéressantes. Une fois encore, bravo pour ces réflexions qui ont considéré aussi bien des aspects techniques que pratiques, sociétaux et environnementaux.

Un certain nombre d'applications qui peuvent se greffer sur l'infrastructure initiale ont été évoquées. Les voici :

- Réaliser un bilan carbone à partir du nombre de Km parcourus
- Etudier l'usure des routes et pistes en fonction des fréquentations et type de vélos utilisé
- Repérer les vélos volés ou mal rangés, défectueux ou mal éclairés
- Vérifier que les lieux de stationnement sont adéquats et bien dimensionnés
- Informations sur le trafic sur pistes cyclables et voir à proposer des itinéraires secondaires pour désengorger si besoin
- Identification unique des vélos pour un inventaire facilité

Pour discuter du compromis, coût/bénéfice/réutilisation, les contributeurs ont bien montré que cela dépend de l'infrastructure ou de la solution technique utilisée.

1. Utiliser un système à base de puce RFID passive présente de grands avantages : coût faible et conso quasi nulle (uniquement sur les lecteurs) mais ne permet que peu de services supplémentaires et nécessite la mise en place d'une infrastructure de lecteurs.

→ Il faut connecter les bornes/stations au réseau. Pour alléger les réseaux traditionnels, voir utilisation du CPL

2. Utiliser des boîtiers contenant un récepteur GPS et un émetteur de SMS permet d'utiliser les réseaux cellulaires existants.

→ Avantages : plusieurs infos en temps réel possibles : détection d'anomalie, signal de détresse, etc

→ Contrainte : Le boîtier doit être placé dans un endroit protégé du vélo (intérieur du cadre). Il doit être à l'abri de la dégradation volontaire ou involontaire. L'alimentation en énergie doit être garantie sur la durée (si on veut localiser en cas de vol).

3. Équiper le vélo d'un système comportant des capteurs nécessite un suivi des équipements à déployer et leur maintenance.

→ création d'un service dédié à cet effet.

→ utiliser tant qu'on peut les réseaux existants :

- cellulaires mais coûteux via l'abonnement,

- *wifi privés ou publics mais portée limitée*
- *multi-sauts jusqu'à atteindre une station de base*

Note de l'équipe pédagogique : Quid d'une solution hybride qui utilise tout ça ?

4. Utiliser un réseau autonome

- *vélos alimentés par l'énergie produite par le cycliste*
- *enregistrement des informations durant le déplacement et restitution lors du raccord à la station*

Suggestion originale et intéressante, peut-être à creuser :

Récupérer l'énergie depuis l'activité physique en salle de sport et/ou sur les vélos et la restituer pour l'éclairage ou autre demande électrique urbaine.

<http://news.nationalgeographic.com/energy/2015/10/151006-energy-drink-billionaire-wants-to-power-homes-with-bikes/>

En pédalant 1h, il annonce que l'on peut éclairer sa maison 24h gratuitement et désire proposer ses vélos au plus démunis ou comme idée pour les pays en voie de développement