

1 - Sécurité - Conduite

- Automobile : Xpark!, le stationnement automatique
- Japon : Toyota commercialise une montre intégrant une clé de la voiture
- Les prototypes Citroën C3 City Park et C5 By Wire introduisent un nouveau rapport entre l'automobiliste et le volant
- Espagne : une voiture sur trois est dotée de l'ESP en série en Espagne
- Suède : Volvo développe un système de démarrage lié à un éthylotest
- Sécurité routière : quand la voiture appelle au secours
- Une part de 36 % des voitures neuves européennes dispose de l'ESP
- Demain quelle automobile ?
- Appel d'urgence : Orange teste l'urgence médicale assistée par satellite
- Citroën expose un système de stationnement automatique
- La voiture « intelligente »
- Nouveaux capteurs magnétiques 3D pour des pédales d'accélérateur à réaction rapide
- Valeo et Plastic Omnium inventent la voiture de demain

2 - Multimédia à bord

- Des haut-parleurs de l'épaisseur d'une feuille de papier
- Le train multimédia
- Une voiture qui s'ouvre et se règle par clé USB !
- Des 'hackers' piratent les communications Bluetooth automobiles
- Les impacts de l'informatisation des moyens de transport
- La radio numérique prend place en voiture grâce au satellite
- Quand les voitures diffusent leurs programmes radio à d'autres voitures

3 - Trafic - Localisation

- Moins de trafic sur les routes grâce à la mise en réseau des voitures
- La VoIP mobile sur une autoroute de l'Arizona
- Un consortium européen pour développer les capacités des véhicules automobiles à communiquer
- Etats-Unis : VoomPC - le PC dans la voiture selon VIA
- Localisation : RFID, GPS, Traçabilité - humains sous influence
- Cartographie : NAVTEQ fête ses 20 ans
- Grande-Bretagne : Alcatel va équiper les autoroutes anglaises en haut débit
- Automobile : Micra Must GPS avec TomTom Go
- Première mondiale : Vodafone K.K. lance un service de navigation GPS mondial sur mobile
- Japon : le mobile GPS de KDDI deviendra un navigateur automobile pour la place du passager
- Microsoft lance Windows Automotive 5.0
- Orange lance le premier service d'information sur le trafic d'Ile de France et le réseau autoroutier national sur mobile : « Orange TRAF »
- e-Cartographie : A9 d'Amazon fait du porte-à-porte
- Interview : Frédéric Daudé, Responsable du département rechange, Siemens VDO Automotive SAS
- Télécoms : les opérateurs télécoms dans l'obligation de géolocaliser les appels d'urgence
- TRW lance un dispositif de pré-collision piloté par radar sur la nouvelle VW Passat
- Palm Inc. lance un nouveau service d'information sur le trafic destiné aux utilisateurs de téléphones cellulaires
- La navigation embarquée en automobile s'ouvre une fenêtre sur le web avec www.navigationsgps.fr

4 - Logistique

- Le GPS sur la piste des camions

5 - Péages

- Le nouveau système de péage autoroutier allemand pourrait devenir un champion à l'exportation
- Le paiement électronique des péages est un succès sur la côte est, notamment autour de Washington

6 - Composants - Fabrication

- Tout dans un microsystème
- Un logiciel anti-virus pour systèmes embarqués
- Un outil pour la mise au point de systèmes temps réel embarqués
- Une nouvelle technologie pour les systèmes électroniques automobiles à haute puissance
- Un nouveau capteur détectant les impuretés dans le gazole
- De la poudre de platine ultra résistante pour les capteurs automobiles
- Japon : des moteurs électriques dans les roues des voitures

7 - R&D - Stratégie - Marchés

- La recherche sur les systèmes embarqués prend une dimension européenne
- Projet "Bus Européen du Futur"
- Systèmes embarqués et Automobile : à l'Ouest il y a toujours du nouveau ...
- PSA Peugeot Citroën et Siemens VDO Automotive signent un plan d'innovation technologique
- Etats-Unis : géolocalisation par Microsoft
- Bosch dévoile son plan produits : innovations, optimisation et quelques surprises
- Les équipementiers innovent pour les voitures de demain
- Maporama Intl. et Baracoda s'associent pour offrir une solution télématique clef en main
- Valeo s'allie à IBM pour ses logiciels embarqués
- L'initiative INVENT consacré aux transports intelligents est terminée

8 - Évènements

- Salon : le salon Mobility Trends se tiendra du 31 mai au 2 juin 2006
- Le congrès mondial sur les transports intelligents aura lieu à San Francisco du 6 au 10 novembre 2005
- Les Grands Prix Internationaux de la Création Technique - Equip Auto 2005

9 - Ouvrages

- Système d'avertissement des conditions de route
- Les dernières avancées de PSA Peugeot Citroën en matière de services télématiques

Automobile : Xpark!, le stationnement automatique

Durant le 61e Salon International de l'Automobile IAA 2005, la société Intellitech a présenté différents systèmes d'aide au parcage en créneau complétant les aides basiques au stationnement du type « bip-bip ». Grâce à son programme embarqué, le système xpark! évalue la taille de la place et aide le conducteur à réaliser ses manoeuvres.

La version xpark! STEER prend en charge les consignes au volant (le volant tourne automatiquement), tout en affichant les instructions pour reculer, avancer ou s'arrêter. Sa stratégie de décision reproduit celle mise en oeuvre par un conducteur expert. Il calcule les consignes en temps réel tout au long de la manoeuvre. Si celle-ci nécessite plus d'un cycle (cas des places étroites), le système opère avec le nombre de cycles adéquats, le système s'adapte automatiquement aux changements de l'environnement et prend en compte les actions et les intentions du conducteur, il ne suit donc pas une trajectoire pré-calculée en fonction de l'espace de parcage. Ainsi, le système reste opérationnel même lorsque le conducteur ne suit pas tout à fait les consignes.

La société Intellitech propose aussi la version xpark! DRIVE permettant un stationnement totalement automatique. Cet équipement vient compléter notre dossier actuel Les futures assistances à la conduite, aides ou contraintes ? présentant les systèmes Citroën et Bosch.
www.xpark.fr/

Sources : ATEC, 03/10/2005

Origine : Auto-innovations

Japon : Toyota commercialise une montre intégrant une clé de la voiture

Le constructeur automobile japonais Toyota va commercialiser à partir du 4 octobre prochain, un nouveau système de clé de voiture. Il s'agit d'intégrer la fonction de clé sans contact dans une montre, un système que Toyota baptise Key Integrated Watch. Il s'agit d'une première mondiale pour l'intégration de la clé du véhicule dans une montre, et celle-ci sera commercialisée en tant qu'option dans la chaîne de distribution Toyota.

La montre – clé de Toyota remplace la Smart Key. Ses fonctions sont l'ouverture et la fermeture de la porte par le fait d'appuyer sur un bouton de la montre, le démarrage du moteur par le fait d'appuyer sur le bouton, et l'ouverture du coffre. Lorsque le conducteur est à l'intérieur de la voiture, il lui suffit de toucher la poignée de la porte pour ouvrir la serrure, et d'appuyer sur un bouton pour la verrouiller.

Cette montre – clé coûte 42 000 yens (308 euros).

Sources : ATEC, 30/09/2005

Origine : Jap'presse

Les prototypes Citroën C3 City Park et C5 By Wire introduisent un nouveau rapport entre l'automobiliste et le volant

Se garer sans les mains, conduire sans les pieds

Il y a ceux qui savent faire un créneau et les autres. Ceux-là peuvent s'en remettre à l' ancestrale technique de l'auto-école, en plaçant un petit repère autocollant sur la lunette arrière, se laisser guider par les signaux sonores des nouveaux radars d'aide au stationnement. Voire solliciter un assistant, qui, de l'extérieur, dirigera la manoeuvre en effectuant de grands moulinets avec les bras et en lançant d'énergiques injonctions : "Braque !", "Contre-braque !"

Cliquez ici !

Quand arrivera sur le marché, pour éviter tous ces désagréments, la voiture qui se gare toute seule ? Bientôt, sans doute.

La Citroën C3 City Park n'est encore qu'un prototype, mais les sous-doués du créneau l'attendent avec impatience. Composé de trois capteurs de distance dissimulés dans les boucliers avant et arrière, d'un calculateur et d'un petit moteur électrique qui actionne le volant, le "dispositif semi-automatique d'aide au parking" paraît au point.

Une fois enclenché, il détermine par ses propres moyens si l'espace laissé libre entre deux véhicules immobilisés le long de la chaussée permet d'envisager d'y intercaler son automobile.

L'emplacement doit être supérieur de 60 cm à la longueur de la voiture à manoeuvrer. Le verdict est confirmé par un signal sonore. La cible identifiée, il suffit alors de presser un bouton, puis de suivre les instructions transmises par une voix (féminine) de synthèse, relayées sur l'écran de contrôle installé au milieu de la planche de bord et rythmées par de courts "bips" sonores.

"Reculez" , demande Mme Citroën. Pendant que l'on s'exécute, le volant débute de son propre chef une frénétique rotation dans un sens puis dans l'autre. "Stop", puis "avancez", intime la voix. Encore un ou deux ordres et le créneau aura été exécuté avec maestria.

La C3 est impeccablement alignée le long du trottoir et la mention "OK" s'inscrit sur l'écran. "Bravo" eût été un peu démagogique, car, pendant toute la durée de l'opération, nous n'avons pas effleuré le volant.

Plus perfectionné que le système disponible au Japon à bord de la Toyota Prius - qui utilise des caméras vidéo embarquées mais n'évalue pas la dimension de la place de stationnement avant d'engager la manoeuvre -, le dispositif City Park négocie avec autant de facilité un créneau sur le côté droit que sur le côté gauche de la chaussée. Selon les experts de PSA Peugeot-Citroën, il devrait être commercialisé à l'horizon 2010 et, destiné en priorité aux petits modèles urbains, ne devrait pas être hors de prix.

Parallèlement à la voiture qui se gare sans les mains, les ingénieurs de PSA ont aussi mis au point celle qui se conduit sans les pieds. Les principales commandes du prototype Citroën C5 By Wire sont regroupées sur le volant, ou ce qui en tient lieu.

La technologie By Wire, issue de l'aéronautique et sur laquelle planchent constructeurs automobiles et équipementiers, consiste à remplacer les liaisons mécaniques entre les commandes (volant, pédalier) et les organes (moteur, freins, direction) par des liaisons électroniques, des capteurs et des moteurs électriques.

En pratique, le conducteur de cette C5 très spéciale se trouve face à un étrange objet tenant à la fois du volant de Formule 1, du manche à balai aéronautique et de la manette pour console de jeu.

L'absence de colonne de direction et la disparition des pédales (la boîte de vitesse de la C5 By Wire est automatique) dégagent entièrement le plancher sous les pieds du conducteur. Pour accélérer, il faut presser avec le pouce l'une des deux palettes situées de part et d'autre du moyeu fixe. Au-delà de 70 km/h, le régulateur de vitesse automatisé entre en fonction, ce qui permet de ne pas devoir exercer une pression continue. Pour le désactiver, il suffit d'accélérer ou de freiner.

Pour freiner, justement, on actionne avec l'index une petite gâchette située derrière la poignée verticale. Cette dernière accueille également la commande des phares (côté gauche) et celle des clignotants, des essuie-glaces ou de l'avertisseur sonore (à droite).

Moins déroutante qu'il y paraît, la C5 By Wire s'apprivoise sans trop de difficultés. Pour qui a déjà piloté un scooter ou une moto, accélérer manuellement n'a rien d'un geste contre-nature. Quant au dosage "digital" du freinage électro-hydraulique, il suffit d'avoir fait de la bicyclette pour s'y acclimater sans tarder.

Le "volant multifonctions", insistent ses concepteurs, permet au conducteur de réagir plus vite, en particulier lors des manoeuvres de freinage d'urgence, et améliore le confort postural, les membres inférieurs étant libérés de toute tâche. En outre, la suppression de la colonne de direction et du pédalier atténue les risques de blessures aux jambes lors d'un choc frontal. L'électronique embarquée peut aussi réaliser - indépendamment du conducteur - de brefs effets de contre-braquage des roues qui contribuent à rétablir la trajectoire en cas de perte de contrôle du véhicule.

Plus déconcertant apparaît le maniement de la direction électrique à démultiplication variable, particulièrement directe et réactive (un tiers de tour de volant de butée à butée contre trois tours à bord d'une voiture normale). Sur route, la voiture gagne en vivacité, mais, à basse vitesse, il faut s'habituer à imprimer à la direction des mouvements plus lents qu'à l'accoutumée.

Bien qu'elle bénéficie de l'expérience accumulée dans le secteur aéronautique, la technologie By Wire reste encore bien trop chère pour espérer conquérir rapidement l'automobile de masse. Pour la voiture sans pédales, il faudra attendre jusque vers 2015.

Jean-Michel Normand

Sources : ATEC, 15/09/2005

Origine : Le Monde

Espagne : une voiture sur trois est dotée de l'ESP en série en Espagne

Près de 32 % des voitures commercialisées en Espagne en 2004 étaient équipées en série du dispositif électronique de stabilité ESP, contre 25 % seulement en 2003, révèle une étude de Bosch. M. Herbert Hemming, directeur des ventes de l'équipementier allemand, estime que l'ESP peut contribuer à atteindre l'objectif de l'Union européenne de réduire de moitié le nombre des accidents de la route mortels.

Sources : ATEC, 12/09/2005

Origine : (EL MUNDO, 06/09/05)

Suède : Volvo développe un système de démarrage lié à un éthylotest

Volvo Cars a développé un dispositif qui ne permet le démarrage d'un véhicule que si deux conditions sont remplies : le conducteur doit boucler sa ceinture et se soumettre à un test d'alcoolémie via un petit éthylotest intégré dans la languette de la ceinture de sécurité. Le constructeur développe en outre une clé de contact programmable permettant de limiter la vitesse maximale du véhicule.

Sources : ATEC, 12/09/2005

Origine : REVUE AUTOMOBILE, 01/09/05 ; FFAC

Sécurité routière : quand la voiture appelle au secours

En cas de détresse, une auto peut désormais alerter les services d'urgence toute seule. Bruxelles veut équiper toutes les voitures dès 2009. Les constructeurs se disent prêts. Les autorités, elles, ont des doutes, ne serait-ce que sur l'échéance.

L'histoire se passe dans les Highlands écossais. Une voiture sort de route en pleine nuit. Ses passagers sont blessés. Ils ne seront retrouvés qu'au petit matin. Un touriste allemand se promène dans le Lubéron quand il ressent une violente douleur dans la poitrine. Il joint les services d'urgence grâce à son mobile mais est incapable de leur signaler où il se trouve. Chaque année, selon les estimations de la Commission européenne, 2000 personnes perdent la vie, faute d'avoir pu être secourues dans les temps. La solution ? Faire en sorte que la voiture appelle seule le SAMU en cas de besoin. Aujourd'hui, la téléphonie mobile, la localisation par satellite et les capteurs embarqués dans les autos offrent cette possibilité. Mais, à part quelques initiatives privées et locales, les Européens ne disposent pas encore d'un tel système. Début février, la Commission a annoncé avoir convaincu constructeurs automobiles, opérateurs téléphoniques, assureurs et plusieurs Etats membres de généraliser l'appel automatique d'urgence à toutes les voitures vendues dans l'Union dès 2009.

Le programme porte le nom d'eCall.

D'ici la fin de l'année, les constructeurs devront s'accorder sur les spécifications techniques : GSM pour l'appel et, sans doute, GPS ou Galileo pour la localisation. En 2006, auront lieu les premiers tests. Entre-temps, il incombera aux Etats de moderniser les différents centres afin qu'ils puissent recevoir l'appel, passé par un numéro unique : le 112. Echéance fixée : 2007. Enfin, en 2009, les nouvelles voitures "pourraient" être équipées en série de l'eCall.

Le conditionnel est de mise. Car constructeurs et Etats prédisent déjà, chacun de leur côté, que l'autre camp ne respectera pas l'agenda. "Il manque une volonté politique des Etats pour harmoniser les services d'urgence : même le choix du 112 les divise", déplore un fabricant. Jusqu'à présent seul Helsinki a officiellement signé le protocole. Selon nos informations, sept autres Etats, dont le Royaume-Uni, l'Allemagne et l'Espagne, devraient apposer leur paraphe. La France ne sera pas immédiatement du lot, estimant que des points doivent être éclaircis.

"D'abord, il faut attendre que les Européens soient suffisamment équipés", explique Jean Panhaleux, directeur adjoint de la Sécurité routière française. "Quoiqu'en disent les constructeurs, le parc automobile ne se renouvèle pas en trois ans", précise-t-il. Plusieurs constructeurs avouent que la généralisation à tous les modèles, y compris les plus modestes, est irréalisable d'ici 2009. "Ensuite, vient la question de la répartition du travail entre public et privé", poursuit Jean Panhaleux. En clair, qui va filtrer les appels ? Qui va décider s'il faut ou non envoyer le SAMU ? Paris ne souhaite pas que les appels parviennent directement aux urgences et semble préférer que le privé se charge du filtrage.

Mais qui dit "privé", dit "payant". Ce que ne souhaite pas la Commission. Chez Renault, on considère aussi la gratuité comme une condition absolue. "Les Français ne sont pas prêts à payer ce qu'ils considèrent comme un dû", indique-t-on chez le constructeur dont une offre similaire à l'eCall, mais payante, a échoué. "En sauvant 2000 vies par an, l'eCall épargnera 20 milliards d'euros par an aux Etats et assureurs", estime-t-on à l'Association des constructeurs européens d'automobiles. "Les autorités doivent redistribuer cette somme sous forme de subventions ou d'incitations fiscales, plaident les constructeurs, sinon le coût sera reporté sur le consommateur". A bon entendeur...

A défaut d'eCall européen, PSA Peugeot Citroën, en partenariat avec Inter Mutuelles Assistance (IMA), propose depuis début 2003 un système d'appel d'urgence automatique. En réalité, cette option, payée à l'achat et sans abonnement par la suite, s'intègre dans une offre plus large, avec navigation GPS, kit main-libre et radio-CD. A la différence de l'eCall, le système utilise le téléphone du conducteur, ce qui évite un nouveau contrat avec un opérateur. Par ailleurs, le SMS de détresse envoyé par le véhicule n'aboutit pas directement aux services d'urgence. Il est d'abord réceptionné par un spécialiste de l'IMA qui, en deux-trois minutes, décide d'appeler ou non les services de secours. Après la France et l'Allemagne, PSA proposera bientôt son service à ses clients italiens.

TF1 - David Straus

Sources : ATEC, 01/09/2005

Origine : Eurosport

Une part de 36 % des voitures neuves européennes dispose de l'ESP

La REVUE AUTOMOBILE (21/7/05) indique que 36 % des voitures neuves vendues dans l'Union européenne en 2004 disposent de l'ESP de série, dont 24 % au Royaume-Uni, 39 % en France, 30 % en Espagne, 64 % en Allemagne et 20 % en Italie.

Sources : ATEC, 01/08/2005

Origine : FFAC

Demain quelle automobile ?

par Sylvain Reisser
[30 juillet 2005]

Un volant qui regroupe tous les fonctions de la voiture, même le freinage et l'accélération !

Faire un créneau facilement grâce à un petit ordinateur de bord.

Les obstacles parfois peu visibles la nuit deviennent évidents sur le petit écran entre le conducteur et le passager.

Je rêve, pincez-moi. L'automobile perd les pédales ! Depuis cinq minutes, l'individu qui jure son impuissance à partir au volant d'une Citroën C5 By-Wire d'apparence anodine ne croit pas si bien dire. La scène prendrait même un tour comique si cet homme n'était pas en train d'affronter un futur qui s'agite sous nos pieds à bord d'un démonstrateur embarquant des commandes électriques. Derrière cet anglicisme se dissimule une technologie dernier cri, issue de l'aéronautique, et basée sur le remplacement des commandes mécaniques par des liaisons filaires pour les organes de freinage, de direction et d'accélération. Exit, donc, le vénérable pédalier et le talon-pointe qui a animé des générations entières de pilotes. Tout se passe désormais au volant - ou à ce qui reste de ce bon vieux cerceau !

Alors qu'elle fête à peine son premier siècle d'existence, l'automobile est en passe de vivre une révolution qui va modifier le rapport que nous avons su construire avec elle. A l'origine de ce grand chambardement, la fée électronique trace son sillon insidieusement. Rien ne l'arrêtera plus. Depuis janvier 2005, la réglementation européenne a levé les derniers obstacles à la généralisation du by-wire. Les constructeurs n'avaient d'ailleurs pas attendu cette échéance pour hâter le développement de cette technologie sophistiquée.

La disparition des liaisons mécaniques présente des avantages non négligeables. «A titre d'exemple, la suppression de la colonne de direction simplifie non seulement de manière drastique l'implantation du poste de conduite et l'architecture du compartiment moteur, mais résout en grande partie les problèmes d'intrusion de pièces mécaniques dans l'habitacle en cas de choc», assure Guy Demichel, responsable des démonstrateurs technologiques chez PSA. Sécurité renforcée, gain de place, liberté de positionnement des éléments, disparition des canalisations et des fluides qu'elles contiennent et, donc, fin des problèmes de recyclage des polluants. Sur le papier, les avancées du by-wire ne sont pas minces. Seul hic : les constructeurs n'ont pas encore réussi à normaliser les architectures de ces réseaux filaires. «Nous devrions y parvenir à l'horizon 2007-2008.» Mais les ingénieurs achoppent sur un point «qui nous paraît encore plus fondamental». Afin de garantir une sûreté de fonctionnement identique à celle de l'aéronautique, les calculateurs sont doublés, voire triplés. Avec des conséquences sur le prix de revient, rédhibitoire aujourd'hui. La variété des conditions de vie d'un véhicule constitue un autre frein au développement rapide de cette technologie. «Nous ne sommes pas dans le cas de figure d'un aéronef soumis à un contrôle permanent et piloté par des professionnels. L'automobile est un produit de masse qui répond à une multitude d'usages et dont l'entretien peut se révéler aléatoire. Le by-wire doit satisfaire à toutes ces contraintes.»

Face à une innovation aussi complexe à mettre en oeuvre, les ingénieurs recourent aux protocoles de tests type aéronautique, envisageant tous les scénarios et toutes les défaillances potentielles. Le terrain permet alors de valider in situ les essais en laboratoire et d'apprécier l'influence au volant des différentes programmations des composants. Le by-wire ouvre un champ infini de possibilités par son interconnexion à une multitude de systèmes. On peut imaginer une grande liberté dans l'adaptation du typage de la direction aux situations rencontrées : plus ou moins de retour d'effort au volant, microbraquages des roues, rattrapage automatique d'une amorce de dérive. A l'insu du conducteur.

Reste la pratique. Malgré les mises en garde, on cherche en vain le pédalier ! Pour démarrer le moteur, il ne faut pas oublier de freiner en serrant l'intérieur des poignées latérales. Levier de vitesses sur «drive», les index lâchent progressivement la pression exercée sur les manettes, et le pouce droit ou gauche prend le relais sur les palettes grises faisant office d'accélérateur. C'est parti. Depuis le prototype GM essayé début 2003, les progrès sont réels. Le déphasage entre les ordres donnés aux commandes et leur exécution a disparu. Mais, faut-il le dire, nous sommes encore mal préparés à la conduite de ce genre de véhicule. A l'approche d'un virage, les vieux réflexes reprennent leurs droits. Plus déroutant encore, l'ergonomie est perfectible, les doigts n'ont pas la même sensibilité que les pieds pour doser un freinage ou une accélération, et la direction passe d'une faible démultiplication à une forte assistance à basse vitesse. Au bout de quelques tours sur une piste fermée, on finit par prendre ses repères mais une certaine appréhension subsiste. Qu'arriverait-il dans le trafic au moment de gérer une situation d'urgence ? Là se situe le point le plus critique de l'application du by-wire en série, pas prévue avant 2015. Le temps de se faire la main.

C3 City Park : se garer sans effort

Le créneau de stationnement, c'est terminé. Oublié, envolé, le cauchemar des apprentis conducteurs mais aussi de plusieurs générations d'automobilistes. PSA a développé un système d'assistance au stationnement apte à entrer en service d'ici deux à cinq ans, selon les responsables du projet. Cette technologie ne modifie pas l'apparence de la C3 que nous avons essayée, à l'exception de l'apparition de radars sur les boucliers avant et arrière, d'un écran de contrôle sur la console centrale et de deux boutons

spécifiques actionnant les différentes fonctions. La démonstration est saisissante. Première phase : le système assure lui-même la recherche d'une place de parking jusqu'à 25 km/h, évaluant si l'espace disponible entre deux véhicules est suffisant pour se garer. Dans l'affirmative, un signal sonore retentit et l'écran affiche « place détectée ». La pression sur le bouton « Auto Park » entraîne le passage à la manoeuvre semi-automatisée de stationnement. Il suffit alors de suivre les instructions et de quitter les mains du volant. Seuls les pieds travaillent.

Marche arrière enclenchée, le message « attention ! le volant va tourner tout seul » prévient de l'imminence de sa rotation. Très intrusif, le système, qui détaille par des messages vocaux chaque séquence, permet de se garer en trois ou quatre manoeuvres. Bluffant, à condition de rester bras croisés. Sinon l'assistant devient inopérant. Presque abouti, le City Park devrait logiquement apparaître en priorité sur des véhicules à vocation urbaine à un tarif que PSA juge « intéressant ».

Système vision de nuit ou voir comme en plein jour

Selon les statistiques, 33 % des accidents surviennent la nuit. En cause : la visibilité dégradée, le manque de repères et les obstacles comme les piétons, les animaux et les deux-roues qui surgissent au dernier moment. Pour réduire ces risques de collisions liées à l'obscurité, constructeurs et équipementiers viennent de développer une nouvelle technologie qui permet de détecter le plus tôt possible les personnes et les objets hors de la portée du faisceau des phares.

Une caméra thermique infrarouge implantée soit dans le bouclier avant soit au niveau du pare-brise repère les sources de chaleur émises par des personnes et des objets et, grâce à un boîtier électronique, transforme les données en une image diffusée sur l'écran de contrôle du véhicule. Suivant l'efficacité du matériel, la portée varie de 150 à 300 mètres et l'angle de prise de vue peut atteindre 36°. Le système Night Vision, qui n'est qu'un assistant et n'exonère pas le conducteur de rester concentré sur sa conduite, sera proposé d'ici à la fin de l'année sur la nouvelle Mercedes Classe S et la BMW Série 7.

Sources : ATEC, 30/07/2005

Origine : Le Figaro

Appel d'urgence : Orange teste l'urgence médicale assistée par satellite

Une centaine de testeurs expérimentent un système de téléassistance médicale associant téléphonie mobile et localisation par GPS.

Jean-Baptiste Dupin , 01net., le 04/07/2005 à 19h28

Le temps a beau s'être rafraîchi après les premières chaleurs de l'été, la problématique de l'aide aux personnes les plus fragiles mise en évidence par la canicule demeure. Dans ce contexte, la téléassistance, qui permet d'entrer en contact avec un service d'aide en cas de problème, est une des solutions les plus efficaces. Des systèmes existent déjà, mais Orange et Axa Assistance annoncent le lancement d'un projet expérimental dans la ville d'Issy-les-Moulineaux (Hauts-de-Seine) qui fait franchir un nouveau cap au concept.

Jusqu'à présent, les systèmes classiques de téléassistance utilisaient les lignes de téléphonie fixe comme canal de communication et étaient donc réservés à un usage domestique. Qu'il s'agisse en effet d'un simple système de téléalerte - sans véritable communication possible - ou d'un dispositif téléphonique à part entière, on ne pouvait s'éloigner au plus d'une centaine de mètres de la prise sur laquelle était branché le boîtier-relais.

Depuis le mois de mars, Orange et Axa Assistance expérimentent un nouveau service qui ne bride plus les déplacements de ses abonnés puisqu'il est basé sur le réseau de téléphonie mobile (GSM). L'abonné est en fait équipé d'un téléphone mobile légèrement modifié. Tout d'abord, l'appareil intègre une antenne GPS qui permet de repérer son propriétaire. Le couplage du GPS et du GSM permet à la fois d'affiner le positionnement et de l'accélérer (le temps de chargement des coordonnées GPS est ramené à quelques secondes grâce à une première localisation par GSM).

Des capteurs pour prendre le pouls ou la température du corps

Deuxième innovation : le téléphone dispose d'un bouton d'alerte sur lequel deux pressions rapides suffisent à lancer la procédure d'assistance. L'appel est dirigé vers un centre d'Axa Assistance où un opérateur est informé de l'identité et de la position de l'appelant. Cette mise en relation rapide et personnalisée lui permet d'évaluer la nature de l'appel, son urgence et ainsi d'alerter les services d'intervention adéquats (le Samu ou les pompiers par exemple).

Cette expérimentation, prévue pour se dérouler sur une période de six à douze mois, doit permettre aux deux partenaires d'évaluer la technologie, les usages et le coût du dispositif avant d'envisager un déploiement à plus grande échelle. Une centaine de testeurs âgés de plus de 65 ans seront recrutés sur la base du volontariat.

D'autres systèmes sont à l'étude, notamment à l'étranger. Ils mettent en oeuvre des capteurs de données personnelles et physiologiques (mouvement, chute, pouls, tension, température corporelle...) ou environnementales (température extérieure, pollution...). Ainsi, à Rome, quatre mille personnes viennent d'être équipées d'un bracelet qui tient une clinique au courant de l'évolution de certains paramètres physiques et déclenche une alerte en cas d'anomalie.

Passer le cap de l'expérimentation

Les projets de téléassistance, aussi séduisants soient-ils, ont peu de chance de connaître rapidement un développement de grande ampleur, comme le souligne Christophe Boutineau, directeur général adjoint de Filassistance, filiale de la CNP et de GMF Azur spécialisée dans la téléassistance et secrétaire général de l'Afrata (Association française de téléassistance). « Dès que l'on sort du domicile ou que l'on manipule des données médicales, se posent de gros problèmes légaux et de responsabilité pour des opérateurs privés », remarque-t-il.

Le rôle de l'opérateur de téléassistance est en effet de coordonner l'action des services publics d'intervention, pas de se substituer à eux. Il faut donc d'une part que les uns et les autres se mettent d'accord sur le rôle de chacun, dans le respect de la loi, et d'autre part que la technologie fournisse des données suffisamment fiables pour que les acteurs privés puissent engager leur responsabilité, ce qui n'est pas encore le cas.

Resterait alors à régler le problème, qui n'est pas le moindre, du financement de tels services. « Bien entendu, nous sommes attentifs à toutes les évolutions technologiques, mais des appareillages très simples permettent déjà de rendre des services immenses. Et seulement deux cent mille des deux millions de personnes potentiellement concernées sont équipées en France aujourd'hui », conclut Christophe Boutineau.

Sources : ATEC, 06/07/2005

Origine : 01net

Citroën expose un système de stationnement automatique

Le démonstrateur Citroën C3 City Park, présenté par Citroën, propose un système réalisant automatiquement la manœuvre de parking.

Sur une base C3 1.4i BVM5, le prototype Citroën est ainsi capable d'évaluer la distance nécessaire entre deux véhicules garés, puis de tourner automatiquement le volant lors de la manœuvre. Le conducteur reçoit quant à lui des informations par un écran central et un dispositif à synthèse vocale. Il doit, par contre, gérer le déplacement du véhicule – embrayage, accélérateur, frein – une manière de rester responsable de ses actes.

La détection de l'espace disponible, de même que la mesure de l'approche de l'obstacle, sont réalisées par trois capteurs à balayage LIDAR, deux à l'avant et un à l'arrière. La direction est d'origine, le système City Park ne faisant que piloter un couple de rotation à l'assistance électrique.

La Citroën C3 City Park a été développée en interne. Il n'y a pas de date de commercialisation planifiée, mais nous pouvons l'espérer à moyen terme tellement le système semble utile et simple pour le conducteur. Déjà des équipementiers ont présenté des modèles expérimentaux utilisant des capteurs moins onéreux à ultrasons. Plus d'informations, avec vidéos, dans un prochain dossier sur les futures aides à la conduite.

Contacts :

- www.auto-innovations.com

Sources : ATEC, 06/07/2005

Origine : Autoactu

La voiture « intelligente »

En pleine conférence internationale, Autocruise présente son radar

Le radar Autocruise équipe les VW Phaeton. L'appareil, disposé derrière la calandre, détecte les véhicules à 200 mètres.

Visionnaires ou farfelues, toutes les pistes de communications rendant nos véhicules plus «intelligents» sont explorées ces jours-ci au Quartz. Parmi elles, il en est une bien éprouvée : le régulateur de distance et vitesse, dont le radar est fabriqué par Autocruise, au Technopôle.

Le régulateur de vitesse, qui permet de rester à 130 km/h sur autoroute sans toucher l'accélérateur, tout le monde connaît. Mais le « régulateur de distance et vitesse », c'est déjà plus rare. Et il est encore réservé aux voitures de luxe. Le système permet de décélérer automatiquement, si sur la même file, une voiture freine ou roule moins vite.

Toujours sans toucher aux pédales, il suffit alors de se mettre sur la file de gauche et, constatant que la voie est libre, la voiture accélère de nouveau jusqu'à 130 km/h. Hier, la démonstration fut éloquent. Le conducteur discutait avec son passager quand devant, un fourgon blanc a freiné. Et bien, la voiture a ralenti avant qu'il ne s'en aperçoive. Bernard Cerdan, chargé de la mise au point du radar ACC d'Autocruise, explique que « le rôle du conducteur change ». En fait, il se dégage de tâches fatigantes « de routine » qui consistent ici à gérer les distances avec les véhicules qui précèdent. « Vous partagez la conduite avec la voiture », dit-il. Mais les procédures d'urgence restent du domaine du conducteur. « C'est un peu comme un avion. Pour atterrir, le pilote reprend les commandes ».

Il faut juste un peu de temps pour résister à l'envie de freiner et savoir reprendre la main, sur un rond-point ou aux feux rouges par exemple. Le radar ne fait pas tout. « C'est un produit de confort. Pas de sécurité. » Ceci dit, il saura s'arrêter devant un bouchon sur l'autoroute, quand un régulateur classique vous ferait foncer dans le tas pour peu que vous soyez un peu distrait ou assoupi...

Emplois en vue

Basée au Technopôle, la société Autocruise est une des pionnières en la matière. Elle conçoit, développe et fabrique les radars adaptés sur la Volkswagen Phaeton et sur les poids lourds MAN. Elle a quatre concurrents dans le monde (Allemagne, États-Unis, Japon). Aujourd'hui, elle occupe une niche, dans les voitures de luxe où l'option est proposée pour 2 200 €. Mais dès septembre, le radar brestois devrait équiper une partie des nouvelles VW Passat, un peu plus « populaires ». Et Karine Abgrall, responsable marketing espère « pas mal d'embauches ». Aujourd'hui, Autocruise emploie 30 personnes, pour un volume de production tenu secret car encore faible. Mais l'usine aurait été conçue « pour fabriquer 250 000 radars par an ». Il faudra d'abord que la niche commerciale se transforme supermarché.

Sébastien PANOU.

Sources : ATEC, 28/06/2005

Origine : Ouest-France

Nouveaux capteurs magnétiques 3D pour des pédales d'accélérateur à réaction rapide

Des ingénieurs de l'institut Fraunhofer de circuits intégrés (IIS) ont développé un nouveau capteur de champ magnétique 3D qui convertit sans intermédiaire le mouvement d'une pédale d'accélérateur en signal électrique. Le dispositif élimine tout système de transmission mécanique, risque de défaillance, et rend la chaîne de signal complètement digitale. Le capteur est situé sous la pédale d'accélérateur et mesure le champ magnétique dans les trois dimensions de l'espace simultanément avec une précision unique de 0,1 degrés. Il est fabriqué à partir de la technique CMOS sur une puce contenant également l'électronique de calcul. Le dispositif est capable de détecter ses propres défaillances et de les signaler à l'ordinateur central, ce qui garantit l'intégrité totale des mesures.

Les ingénieurs en développement de chez BMW ont déjà fait passer avec succès une série de tests au capteur magnétique sur la commande d'accélérateur. D'autres tests sont prévus sur les commandes de freins et la pédale d'embrayage. Ce principe de mesure 3D offre un maximum de flexibilité ce qui rend la technologie transférable à de nombreux autres composants, tels que les joysticks de contrôle ou les dispositifs de positionnement des phares.

Contacts :

- **Dr. Hans-Peter Hohe** - tél : +49 91 31 7 76 4 72 , hoh@iss.fraunhofer.de

Sources : *Research News, Fraunhofer Gesellschaft, No. 5 -2005*

Origine : *Ambassade de France en Allemagne BE n°242*

Valeo et Plastic Omnium inventent la voiture de demain

La capacité à développer de nouveaux produits et à rester, au moins pendant un temps, seul sur son marché, sont des avantages compétitifs indéniables pour les équipementiers automobiles. Chaque année, ils dépensent des centaines de millions d'euros en recherche et développement.

«Le temps et l'argent consacrés à l'innovation expliquent l'impact de «l'affaire Valeo», alors qu'une stagiaire chinoise est accusée d'espionnage. La capacité à développer de nouveaux produits et à rester, au moins pendant un temps, seul sur son marché, sont des avantages compétitifs indéniables pour les équipementiers automobiles. Chaque année, ils dépensent des centaines de millions d'euros en recherche et développement. L'américain Delphi, le numéro un mondial du secteur, y consacre 2 milliards de dollars par an. Les centres de recherche des principaux acteurs du marché regorgent de nouveautés. Des voitures qui freinent toutes seules en cas d'obstacle, qui redressent la trajectoire en cas de sortie de route... L'automobile de demain existe déjà dans leurs centres de recherche.

Valeo travaille ainsi au développement de nouveaux systèmes de climatisation, fonctionnant au CO₂, gaz moins polluant pour l'environnement que ceux actuellement utilisés (nos éditions du 4 mai). «La climatisation est un élément structurant du véhicule. Elle s'intègre complètement à la conception du tableau de bord», souligne le responsable d'un constructeur automobile, inquiet des répercussions que pourraient avoir sur sa propre entreprise d'éventuelles «fuites» chez Valeo. Car le design intérieur du véhicule fait partie intégrante des axes de recherche.

Mais, comme ses concurrents, l'équipementier français a bien d'autres projets dans ses cartons. Par exemple, un système d'aide au stationnement qui permet à la voiture de réaliser seule un créneau notamment grâce à des radars. Ou encore, un système de vision nocturne par infrarouges qui améliore la vision de nuit du conducteur, sans éblouir les autres véhicules. La concurrence est rude sur ce créneau. Delphi ou encore l'allemand Bosch travaillent aussi à de telles applications. Chez Bosch, les ingénieurs prévoient que les radars de détection d'obstacles, combinés au système de freinage pourront même arrêter ou ralentir le véhicule en cas d'obstacle.

Autre piste : l'efficacité de la propulsion, c'est-à-dire, la diminution de la consommation du moteur à puissance égale. Valeo met au point un système capable d'adapter la puissance développée par le moteur en fonction des besoins de la conduite. «Le moteur thermique n'a pas dit son dernier mot. D'énormes progrès peuvent encore être faits avant qu'il ne soit complètement remplacé par d'autres, comme le moteur électrique ou à hydrogène», explique Thierry Morin, président de Valeo, qui ne néglige pas pour autant les autres carburants. A l'autre bout, l'optimisation des systèmes d'échappement.

Ce sujet préoccupe aussi Plastic Omnium, spécialiste des «systèmes à carburant». «Nous cherchons notamment à optimiser l'étanchéité du réservoir, pour préserver au mieux l'environnement», explique Jean-Louis Vaysse, le directeur de l'innovation de Plastic Omnium (PO). Et pour en finir avec les panes d'essence ou les erreurs liées à l'utilisation de Diesel à la place d'essence, «la trappe du réservoir pourra «dialoguer» avec la pompe à essence et prévenir les distraits», précise Jean-Louis Vaysse.

Les piétons ne sont pas oubliés. «Nous repensons l'avant des voitures pour y intégrer des absorbeurs de chocs, qui protègent les piétons en cas de choc», explique Philippe Aumont, directeur de l'innovation chez Faurecia. L'entreprise développe aussi des airbags «intelligents», capables, grâce à des capteurs, de prendre en compte le poids et la position de chacun dans le véhicule pour se déclencher. Ces modifications ne seront probablement pas visibles à l'oeil nu. En revanche, Plastic Omnium compte présenter l'année prochaine un nouveau concept d'aile de voiture qui intègre les phares. Ce qui donnera de nouvelles possibilités aux designers.

A l'amélioration de la sécurité et à la diminution de la consommation, s'ajoute enfin la recherche d'un plus grand confort pour les occupants du véhicule. «La qualité perçue dans une voiture est fondamentale. Nous recherchons des nouveaux matériaux pour l'intérieur de l'habitacle, afin que le plastique ne ressemble plus à du plastique», assure Philippe Aumont, qui prévoit que de nouvelles formes de rangement dans l'habitacle feront leur apparition.

Et les pneumaticiens ne sont pas en reste. Michelin recherche ainsi en permanence de nouveaux pneus, plus sûrs, moins bruyants, capables de réduire la consommation du véhicule. Une des principales innovations dans le domaine pourrait venir de son système de roulage à plat, qui permet de poursuivre sa route avec un pneu crevé et surtout, de supprimer la roue de secours et donc de gagner une place considérable dans le coffre des voitures !

Sources : ATEC, 20/05/2005

Origine : Afnet ; Le Figaro, Elsa Bembaron , 09/05/2005,

<http://www.lefigaro.fr/eco-entreprises/20050509.FIG0343.html>

Des haut-parleurs de l'épaisseur d'une feuille de papier

Plasma & Ionbeam Corporation (P&I), une jeune pousse technologique à capital risque issu de l'Institut Coréen de Science et Technologie (KIST) basée à Séoul a annoncé en avril 2005 avoir développé la technologie nécessaire à la production en masse de haut-parleurs aussi fins et souples qu'un morceau de tissu.

Attendue depuis longtemps par les constructeurs, la possibilité de produire en masse des haut-parleurs pouvant rentrer dans n'importe quel espace est enfin réalisée. Ces films flexibles peuvent être accrochés sur un mur ou envelopper un objet. Ils peuvent être découpés et simplement connectés à un amplificateur par un câble audio. P&I a développé un procédé de production de films haut-parleurs qui peuvent être déformés aussi facilement que de la toile ou du papier.

La seule limitation actuelle de ces haut-parleurs est leur difficulté à émettre des sons de moins de 50Hz, ce qui nécessite de les utiliser avec un woofer.

Selon le Dr. Koh Seok-Keun, président de P&I, la mise en place de la technologie permettant une production de masse a pris 4 années d'études après son développement initial.

Le KIST, un centre de recherche public qui possède 30% de P&I, avait développé les films haut-parleurs 4 ans auparavant.

La principale innovation de P&I Corp. a été la mise au point de la méthode permettant de fixer les électrodes sur le film piézoélectrique à base d'oxyde de polyvinylidène. P&I Corp. a déposé un brevet international pour sa technologie de traitement de surface améliorant l'adhésion appliquée au film haut-parleur.

Les domaines d'activité de P&I Corp. incluent aussi bien la recherche et développement sur les modifications de surface des matériaux, les dépôts de couches minces et les procédés plasma ou faisceaux d'ions que la commercialisation de ces technologies.

Contacts :

- www.plasma-ion.com/i_f.html

Sources : *The Korea Times*, 25/05/2005

Origine : *BE Corée* numéro 33 - Ambassade de France en Corée - 20/06/2005 -

<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/28505.htm>

Code brève ADIT : 28505

Le train multimédia

Dans le train multimédia, les voyageurs pourront naviguer sur le web, consulter leur courrier électronique, regarder la télévision ou interroger des services interactifs pour avoir des informations sur les horaires, les correspondances possibles et leurs réservations. Ce service, que Trenitalia prévoit de rendre disponible en version expérimentale sur deux convois d'ici les premiers mois de 2005 sur les parcours ferroviaires Turin-Milan-Venise et Milan-Rome, s'appelle Fifth (Fast Internet for fast train host). Le projet, unique au monde et développé grâce à un financement de 3,2 millions d'euros, est le fruit d'une collaboration débutée en septembre 2002 qui s'est conclue en juin dernier.

Le prototype du wagon multimédia de Trenitalia, réalisé en collaboration avec Alenia Spazio, se déplace tandis qu'une antenne parabolique garantit la connexion bidirectionnelle, i.e. soit en réception soit en transmission, avec le satellite, et qu'un réseau local en fibre optique relie toutes les voitures du convoi. Le train voyage avec son équipement technologique : l'antenne parabolique s'oriente automatiquement pour garantir la meilleure qualité du signal, les six serveurs gèrent l'infrastructure pendant que les utilisateurs, non sans difficulté étant donné le caractère expérimental du wagon multimédia, se connectent avec leur ordinateur. On pourra regarder la télévision sur les écrans à cristaux liquides. Un display sensible au toucher, disposé à l'entrée du wagon, permet de vérifier la ponctualité du train, le numéro du quai d'arrivée et d'où partira la correspondance. L'infrastructure technologique de Fifth permet d'offrir, sur demande, des services vidéos. En effet les serveurs peuvent mémoriser des contenus spécifiques et les distribuer dans tout le train. Les tunnels, qui s'étendent sur 1200 kilomètres de voies ferrées italiennes, représentent l'élément le plus délicat du projet car ils nécessitent des moyens particuliers. Toutefois il n'y aura pas d'interruption de signal, le service étant assuré dans les tunnels par des systèmes à terre, par des antennes comme celles de l'infrastructure Gprs-r qui profite de la technologie utilisée en téléphonie mobile.

L'idée d'infomobilité ferroviaire se propage et elle se fera connaître encore plus rapidement lorsqu'elle aura été expérimentée sur le TGV. On saura alors si la liaison satellitaire peut être efficace même à 300km/h. Les chemins de fer de toute l'Europe suivent avec attention le projet Fifth et attendent les résultats des expérimentations de Trenitalia et d'Alenia Spazio pour savoir si le premier système de transmission satellitaire bidirectionnel à bord d'un train peut se transformer en une nouvelle et riche opportunité commerciale.

Contacts :

- <http://www.trenitalia.it>
- <http://www.aleniaspazio.it>

Sources : *Il sole 24 ore*, 20/11/2004

Origine : *BE Italie numéro 30 - Ambassade de France en Italie* - 31/12/2004

Code brève ADIT : 24540

Une voiture qui s'ouvre et se règle par clé USB !

Mazda vient de lancer un « concept car » plutôt intéressant pour les geeks qui écument les routes. Cette voiture baptisée « Sassou » (esprit positif, optimiste en japonais) utilise pleinement la technologie des clés USB pour un bon nombre de fonctions.

Toute moderne qu'elle est, cette voiture propose des ports USB en lieu et place des vieillissantes serrures pour les clés traditionnelles. En entrant dans le cockpit de cet ORNI (Objet Roulant...), une console centrale brille de multiples lumières changeantes, et propose en son centre un port USB qui va permettre d'autres fonctions via mémoire Flash.

Une fois insérée dans la console centrale, la clé aura gardé en mémoire les différents réglages du véhicule. Tous les systèmes internes semblent avoir un lien avec ce stick de mémoire Flash, ce qui fait que la voiture prend vie dès l'insertion de la clé, et pas avant.

« L'idée de la clé USB provient de notre volonté de cibler les jeunes conducteurs. Nous avons conçu la Sassou pour avoir son propre disque dur interne, un système de reconnaissance de code de sécurité, ainsi qu'un lot de logiciels pour l'utilisateur comme un programme de navigation, qui pourra être transféré à partir de la clé USB » précise Mickael Loyer, le designer en chef de chez Mazda. Car la voiture possède effectivement un disque dur interne !

Et ce n'est pas tout. Cette Sassou tire partie d'autres fonctions rendues évidentes par la clé USB. « L'utilisateur pourra transférer de la musique sur sa clé pour l'écouter dans sa voiture, ou un itinéraire vers une destination précise, à partir de son PC domestique vers la voiture. Une fois insérée dans la console de la Sassou, le tout est automatiquement téléchargé et pris en charge. »

Le tout se contrôle à partir d'un tableau de bord totalement épuré, avec un minimum de bouton. Faites pour être un maximum intuitive, l'interface se contrôle par un simple joystick pour la plupart des fonctions possibles. En plus, dans un excès scandaleux de subjectivité, interdite aux journalistes par la bonne morale française, je dirais que la voiture est plutôt jolie... Mais chuuut j'ai rien dit.

Par Bruno Cormier

Sources : ATEC, 01/09/2005

Origine : Yahoo actualités

Des 'hackers' piratent les communications Bluetooth automobiles

Un ordinateur portable sous Linux, une antenne directionnelle, et un groupe de hackers, baptisé Trifinite, a pénétré les systèmes Bluetooth des automobiles

Par Yves Grandmontagne

Lors d'une conférence 'Bluetooth Security', qui s'est déroulée à l'occasion du festival What the Hack aux Pays-Bas, le groupe de 'hackers' Trifinite, qui s'est fait une spécialité de percer les systèmes de communication Bluetooth, a effectivement démontré la fragilité de ces équipements installés dans l'automobile haut de gamme.

Avec la multiplication des systèmes embarqués qui communiquent en Bluetooth, en particulier la téléphonie intégrée dans l'électronique de bord ou l'autoradio de dernière génération, il devient évident que cette liaison sans fil peut se révéler une voie de pénétration des systèmes pour des personnes mal intentionnées.

Trifinite a développé un logiciel nommé 'Car Whisperer': il permet des insertions pirates dans les systèmes Bluetooth embarqués dans des automobiles, et à distance bien évidemment.

Ils ont été involontairement aidés en cela par les pratiques sécuritaires des constructeurs et assembleurs automobiles, installations qualifiées de "légères". En effet, accéder à un système Bluetooth nécessite un code d'entrée. Trifinite s'est contenté de tester sur '0000' ou '1234', et cette authentification a suffi à pénétrer dans la plupart des systèmes !

Pour le moment, 'Car Whisperer' permet uniquement de converser avec le chauffeur du véhicule, d'écouter ses conversations, ou d'intercepter tous messages échangés en mode Bluetooth. Mais un 'hacker' suffisamment documenté pourrait aussi s'introduire dans les systèmes et prendre le contrôle de ces derniers s'ils sont effectués en liaison sans fil.

Une éventualité qui fait froid dans le dos, surtout que les constructeurs automobile affirment que leurs systèmes électroniques sont suffisamment protégés.

Sources : ATEC, 03/08/2005

Origine : Silicon

Les impacts de l'informatisation des moyens de transport

Les acteurs du transport cherchent à apporter de la valeur ajoutée au trajet de l'utilisateur en mettant à sa disposition divers services d'informations. Aperçu des technologies actuellement déployées ou à venir. (01/08/2005)

Les technologies informatiques prennent une place de plus en plus grande dans la vie du voyageur en général et de l'utilisateur des transports en commun en particulier.

Le schéma traditionnel métro-boulot-dodo se fissure petit à petit pour laisser la place à un autre que l'on pourrait qualifier de infor-métro-boulot-dodo. Les besoins des usagers évoluent sans cesse, et ces derniers, toujours plus avides d'informations, y ont accès par l'intermédiaire de technologies de plus en plus complexes et pointues.

Tous les moyens de transport sont concernés : les trains, les bus, le métro... La RATP a ainsi mis en place son programme Siel (systèmes d'information en ligne), qui indique entre autres le temps d'attente entre les deux prochains trains, l'information étant rafraîchie toutes les 10 secondes. Chaque station est d'ailleurs pourvue d'un serveur dédié, relié au réseau interne de la RATP.

Pour Amaury de Saint Chamas, directeur associé chez Attoma, agence conseil en desing d'information, "nous sommes entrés dans l'ère et la culture de la mobilité où support, contenu et contexte sont étroitement liés".

"L'offre en termes de support d'informations s'enrichit, le contenu diffusé est de plus en plus varié et dense, et le contexte du déplacement urbain implique la prise en compte de demandes utilisateurs toujours plus nombreuses", et aussi de préciser que : "les grandes compagnies de transport se sont rendues compte du fait que l'information à destination des voyageurs était un élément essentiel et stratégique du voyage".

Au-delà d'une couverture GSM totale de ses espaces souterrains, la RATP expérimente actuellement un projet de système d'information embarquée que Laurent Giacobino, consultant et chef de projet technique chez Attoma met en lumière : "le projet de chaîne d'information voyageurs embarquée, baptisée Dilidam, sera lancé à l'automne 2005, en phase d'expérimentation, dans le bus 38 et sur la ligne 1 du métro parisien ; la chaîne, diffusée sur des écrans LCD de 17", offrira aux voyageurs des informations en temps réel sur le voyage (prochaines stations, plans de quartier, autres modes correspondance, horaires des prochains RER...), panachées avec des informations générales (flash info) et du divertissement (reportages, clips, bandes-annonces, publicités...)."

La personnalisation des informations véhiculées est une donnée essentielle

"Les bus de la RATP sont équipés d'un système de géolocalisation (GPS) permettant de gérer de façon intelligente la diffusion des contenus en fonction du temps disponible avant l'arrêt à une prochaine station".

Par ailleurs : "bus et aribus communiquent par ondes radio, ce qui permet à Dilidam de signaler l'arrêt imminent et d'afficher les informations relatives à cet arrêt (plan de quartier, horaires des éventuelles correspondances RER...)" poursuit Laurent Giacobino.

Les systèmes embarqués peuvent servir plus simplement au confort des voyageurs, comme cela va être le cas dans l'A 380 qui dispose d'une capacité embarquée de 6 To d'espaces de stockage, soit 1 200 films au format Mpeg 2, une connexion réseau par fibre optique et d'écrans LCD pour chaque passager.

Une des problématiques essentielles de l'informatisation des moyens de transport demeure la personnalisation des informations transmises et véhiculées.

Si tout le monde s'intéressera aux itinéraires de délestage qui apparaissent en temps réel afin d'éviter un encombrement, il n'en sera peut être pas de même dans une situation de voyage assis (ou debout selon la fréquentation), où l'utilisateur sera enclin à attendre un degré plus personnalisé des informations véhiculées.

Bruno Marzloff, directeur du Groupe Chronos, observatoire et laboratoire sur les enjeux liés à la chronomobilité, auteur de l'ouvrage Mobilités, trajectoires fluides, précise en effet que : "aujourd'hui, les informations à destination des usagers sont présentes dans les trains, sur les quais ou sur les aribus, mais ce ne sont pas tant les problématiques technologiques qui sont à considérer que le fait de connaître la nature et le type d'information à acheminer".

Les facteurs de différenciation des acteurs se situent au travers des services fournis - (Attoma)

Et d'ajouter : "au Japon, NTT DoCoMo a mis en place des services personnalisés du parcours géographique de l'utilisateur via des applets Java invoqués depuis un terminal mobile, permettant de prévenir les perturbations qui ont lieu sur le chemin habituellement emprunté par l'utilisateur. C'est moins le transporteur qui connaît le type d'informations que veut recevoir l'utilisateur, que l'utilisateur lui-même".

En réalité, il semblerait que les acteurs des transports doivent se démarquer et montrer la valeur ajoutée qu'ils peuvent apporter à l'utilisateur qui consomme un voyage, comme le souligne Amaury de Saint Chamas : "les acteurs du transport ne peuvent plus se distinguer uniquement par leurs infrastructures. Désormais, les facteurs de différenciation se situent au travers des services fournis à destination des usagers comme l'information du trafic en temps réel, les itinéraires alternatifs en cas de perturbations, le tout sur des supports adaptés aux nouvelles technologies" et également de préciser : "l'information devient un élément clé de distinction et les services fournis des must-have qui doivent donner envie au

voyageur d'emprunter tel ou tel moyen de transport. Les acteurs doivent adapter leurs offres et leurs services en fonction de la nature et du temps de transport, les besoins d'informations n'étant pas les mêmes entre un trajet en métro et un trajet longue distance".

L'autre facteur que les acteurs du secteur du transport devront prendre en ligne de compte sera leur capacité à développer des interactivités entre les systèmes informatiques embarqués dans les transports et les plates-formes mobiles et communicantes des individus.

Comme le fait remarquer Laurent Giacobino : "en prospective, une des tendances serait de permettre l'interaction entre les systèmes d'information embarqués et les équipements mobiles des usagers (téléphone portable, PDA), afin de permettre une personnalisation plus fine des informations".

Dominique FILIPPONE, JDN Solutions

Sources : ATEC, 01/08/2005

Origine : Le Journal du Net

La radio numérique prend place en voiture grâce au satellite

Viatis veut proposer ses programmes dès 2007. Son réseau de satellites et d'émetteurs terrestres couvrira tout le territoire européen.

Ludovic Nachury , 01net., le 22/06/2005 à 18h08

En pleine ville ou sur une route de campagne, il ne sera plus possible d'y échapper. En 2007, l'opérateur Viatis compte arroser l'Europe avec ses programmes de radio numérique, qui pourront être captés partout grâce à une diffusion par satellite. Principal cible de cette société : les automobilistes.

L'exemple est ici américain. Outre-Atlantique, XM et Sirius proposent depuis plusieurs années leurs services aux conducteurs. Près de cinq millions d'entre eux ont été convaincus de dépenser une dizaine d'euros par mois pour recevoir où qu'ils soient des programmes radio. Quelques stars des ondes américaines, comme Opie & Anthony ou Howard Stern, se réservent même pour XM et Sirius.

D'où l'intérêt de Viatis. Cette société est une filiale à 100 % (en attendant l'entrée dans le capital d'autres opérateurs) de Worldspace, un opérateur qui propose actuellement la radio numérique par satellite à l'Afrique et à l'Asie. En orientant bien les antennes de son récepteur, il est même possible de capter ses programmes en Europe.

Un système testé et validé il y a trois ans

Mais, pour obtenir une couverture sur tout le territoire, les satellites ne suffisent pas. En ville, leurs signaux passent mal en raison des nombreux obstacles. Viatis va donc devoir déployer des émetteurs terrestres capables de transmettre le signal en ville. La société avait testé ce système hybride il y a trois ans avec Towercast, une filiale de NRJ spécialisée dans la diffusion. « Nous avons utilisé trois émetteurs DAB sur Paris, synchronisés avec le satellite Afristar, explique Jacques Roques, le président de la société. Simplement avec une petite antenne posée sur le toit de la voiture, nous avons pu obtenir une couverture de très bonne qualité. La commutation automatique, entre le satellite et les récepteurs terrestres, s'est en particulier révélée transparente pour l'auditeur. »

Manquent encore les fréquences. La société en a besoin pour installer les émetteurs terrestres indispensables à la continuité du signal. Towercast estime que 100 à 150 seront nécessaires pour couvrir les grandes agglomérations françaises (plus de 30 000 habitants). Viatis attend donc avec impatience que soient rendues disponibles les fréquences hertziennes numériques. « Le CSA a réglé le problème de la TNT, il va s'attaquer maintenant à celui de la radio numérique, juge Benoît Chereau, le délégué général de Viatis. Nous pouvons espérer que l'appel d'offres soit lancé avant la fin de l'année. »

Une fois les fréquences obtenues dans chaque pays européen, tout restera à faire pour Viatis. D'abord installer son réseau de répéteurs. Puis mettre en place une programmation radio suffisamment attrayante pour les auditeurs. Enfin, et surtout, attirer les constructeurs automobiles. A l'instar de ce qu'ont réussi XM et Sirius aux États-unis, Viatis voudrait faire de sa marque en Europe une option aussi courante que la boîte automatique ou le double airbag.

Sources : ATEC, 26/06/2005

Origine : 01net

Quand les voitures diffusent leurs programmes radio à d'autres voitures

Développé par une équipe de chercheurs de l'Institut des interactions humaines de l'université Carnegie Mellon, à la demande d'un constructeur automobile qui était à la recherche d'un produit de divertissement révolutionnaire pour la voiture, Roadcasting est effectivement un système de diffusion radio innovant. Le système permet à chaque automobiliste de créer sa propre "station de radio" à partir des titres qu'il a stockés. Roadcasting le diffuse ensuite via un réseau ad-hoc de voitures pourvues du même équipement technique, dans un rayon d'une cinquantaine de kilomètres. Les utilisateurs de Roadcasting ont ainsi le choix d'écouter leur propre musique, organisée par exemple par style ou ambiance, ou de se brancher sur la sélection des autres automobilistes. Pour rendre encore plus vivante sa "station radio", on peut même appuyer sur un bouton pour causer dans le poste ! Via Smart Mobs.

Contacts :

- **Lien permanent et réaction en ligne :** <http://www.internetactu.net/index.php?p=5987>

Sources : ATEC, 06/06/2005

Origine : FING, dans: Brèves/Technologies/Mobilité/Wi-fi et sans fil - Par Hubert Guillaud

Moins de trafic sur les routes grâce à la mise en réseau des voitures

Le Rensselaer Polytechnic Institute teste une nouvelle approche pour décongestionner le trafic routier. Ce projet fait l'objet d'un financement fédéral et régional à hauteur de 1,3 million de dollars. La phase de test, en cours depuis février, doit s'achever le 15 mai prochain. Deux cents véhicules en réseau ont été équipés d'un terminal sans fil qui enregistre en permanence des paramètres comme la localisation par GPS ou la vitesse. Les informations recueillies sont envoyées via le réseau 3G des téléphones mobiles à un serveur central qui a pour charge de construire une image de la circulation en temps réel et de répercuter les renseignements aux automobilistes. Ces derniers reçoivent toutes les minutes, via un système de synthèse vocale, des instructions concernant des itinéraires alternatifs à emprunter en cas de bouchon. Le choix de la synthèse vocale est vu comme un des points clefs de l'opération par ses promoteurs. Par ailleurs, le système reposant sur des techniques classiques (téléphonie 3G, GPS etc.) et sur l'agrégation des informations émises par les boîtiers des utilisateurs, il peut être déployé sur une large gamme d'échelles, avec une capacité à monter progressivement en charge. Si l'opération est un succès, une expérience de plus grande envergure devrait être mise en place au début de l'année prochaine. Cette seconde étude, regroupant des chercheurs du Rensselaer Polytechnic Institute et de l'Université Cornell, ainsi que des ingénieurs de la société Veridian, se focalisera notamment sur le traitement des données réseau et le retour d'information.

Sources : *Houston Chronicle*, 26/04/05 (*High-tech attack congestion*)

<http://www.chron.com/cs/CDA/ssistory.mpl/tech/news/3153123>

<http://www.rpi.edu/dept/cits/center.html>

<http://www.rpi.edu/research/magazine/winter04/profile.html> <http://www.rpi.edu/dept/metasite/>

<http://edition.cnn.com/2005/TECH/04/25/smarter.highways.ap/>

Origine : *BE Etats-Unis S&T Presse* numéro 716 - *Ambassade de France aux Etats-Unis* - 29/04/2005 -

<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/27614.htm>

Code brève ADIT : 27614

La VoIP mobile sur une autoroute de l'Arizona

Une petite partie (8 km) du sud de l'autoroute I19 en Arizona vient d'être équipée d'un réseau maillé (mesh network) de bornes Wifi permettant d'offrir des services mobiles de voix et de données à haut débit. Dans un premier temps, le réseau sera utilisé par les autorités (police, pompier, ambulances, gardes frontières) puis sera progressivement élargi à d'autres utilisateurs (écoles, entreprises et particuliers...) et avec une couverture plus importante (54 km d'autoroute en continu). Les services ont été testés en menant une conférence téléphonique en VoIP à partir d'une voiture roulant à 130 km/heure et permettent la communication d'applications nécessitant de gros débits comme la transmission de cartes, de photos et de vidéo en temps réels. Le réseau comprend actuellement 4 noeuds distants d'environ 2 km et connectés par liaison hertzienne. Il est construit par l'opérateur américain Wi-VOD et utilise une technologie développée par une entreprise de Nouvelle-Zélande RoamAD. Il s'agit du premier déploiement jamais réalisé d'un réseau maillé WiFi permettant les communications mobiles sur IP.

Contacts :

- **Wi-VOD** : <http://www.wi-vod.com>

- **RoamAD** : <http://www.roamad.com>

Origine : *BE Etats-Unis Flash TIC* numéro 92 - *Ambassade de France aux Etats-Unis* - 7/03/2005

Code brève ADIT : 26678

Un consortium européen pour développer les capacités des véhicules automobiles à communiquer

Six constructeurs automobiles européens (Audi, BMW, DaimlerChrysler, Fiat, Renault et Volkswagen) ont fondé un nouveau consortium, nommé Car-2-Car, pour développer les capacités des véhicules à communiquer entre eux. Volkswagen a précisé que les partenaires souhaitaient également se mettre d'accord sur le choix d'une fréquence radio commune.

L'échange de données entre les véhicules doit s'effectuer via des réseaux ad-hoc. Ces liaisons de courte portée se créent spontanément entre les véhicules, s'organisent eux-mêmes et ne nécessitent aucune infrastructure extérieure. Elles permettront notamment d'améliorer la sécurité des passagers en améliorant la réactivité des véhicules en cas d'accident. Ceux-ci pourraient en effet signaler automatiquement la présence d'un danger aux autres véhicules proches, permettant d'anticiper les carambolages en chaîne.

Contacts :

- <http://www.car-to-car.org/>

Sources : Handelsblatt , 17/12/2004

Origine : BE Allemagne numéro 219 - Ambassade de France en Allemagne - 12/01/2005

Code brève ADIT : 25640

Etats-Unis : VoomPC - le PC dans la voiture selon VIA

VIA qui continue de faire des ordinateurs miniatures, sa spécialité avec ses solution Epia, dévoile aujourd'hui le VoomPC, un PC entièrement aux... automobilistes ! Le VoomPC est un ordinateur basé sur une carte mère VIA Epia Mini-ITX (170x170 mm) et sur un processeur C3 intégré.

Ces ordinateurs miniatures peuvent assurer les fonctions de guide GPS, de centre de communication, de divertissement (audio / vidéo) et d'information. Le système est alimenté via un boîtier ATX 12V. L'ensemble mesure 21 x 25 x 6,7 cm et intègre port USB 2.0, Firewire, Ethernet, PCMCIA Type I/II, une interface pour le GPRS/WiFi, une sortie S-Vidéo, une sortie VGA et une solution audio 6 canaux.

Cette solution sera commercialisée au prix de 300 - 400\$ sans écran et sans disque dur 2.5 pouces (proposé en option). On ignore pour le moment si ces systèmes commercialisés aux Etats-Unis seront, oui ou non, vendus en Europe. Cette solution sera également proposée à plusieurs fabricants de voitures.

Sources : ATEC, 04/10/2005

Origine : Clubic

Localisation : RFID, GPS, Traçabilité - humains sous influence

Par veda

Le "tracking" fait recette ces derniers temps. On trace dorénavant les élèves pour s'assurer qu'ils ne sèchent pas les cours, les SDF afin de "conduire les citoyens loin des périls jumeaux de la pauvreté et du crime". Les agents de sites sensibles, les employés de banques et les militaires se voient forcer la main. Les malades, le personnel d'hôpitaux sont priés de porter la puce. Chômeurs et toxicomanes pourraient être des cibles de choix aussi.

On crée des dossiers électroniques qui vous suivent de la naissance à la mort quand on n'envisage pas une loi pour implanter l'ensemble de ses concitoyens. L'actualité en France et dans beaucoup de pays est marquée par les efforts mis en place pour généraliser les nouvelles cartes électroniques RFID.

Les exemples sont multiples et d'autres viennent s'ajouter chaque jour à la longue liste des domaines déjà défrichés par cette technologie. La puce RFID se retrouve dans plus d'une trentaine de pays alors qu'il y a à peine deux ou trois ans, le nombre de pays associés se comptaient sur les doigts de la main.

C'est vrai que la plupart du temps, ça n'est pas une obligation. La mesure se veut pratique, essentielle et bientôt incontournable comme les cartes à puce et les vaccins. La technologie RFID cherche à gagner les coeurs avant tout pour se démocratiser avec l'assentiment de ses futurs administrés. Dans la pratique, la technologie s'immisce d'abord dans des secteurs clés tels ceux du médical, de l'armée, etc...

Tout ceci rentre peu à peu dans les moeurs et peu de gens trouvent quelque chose à redire. Les grands medias généralistes font soit l'impasse sur cette actualité galopante, évitant tout débat social auprès du grand public ou alors en effleurent les faits.

Dernier exemple en date : iSecureTrac, un leader dans la surveillance électronique, fournit des solutions GPS et radiofréquences pour traquer les délinquants 24H/24, 7J/7 partout dans le monde.

Depuis le mois dernier, la société a reçu l'aval du Tennessee Board of Probation and Parole (BOPP), pour mettre en place le plus grand système GPS à ce jour pour traquer les délinquants sexuels aux Etats-Unis et peut-être dans le monde entier. Verichip de son côté, maintient ses alliances avec ORBCOMM notamment : c'est une association puce-satellite (basse orbite) qui permet de pister l'être humain. Cette dernière avait notamment racheté eXi Wireless telecommunication System leur permettant d'améliorer le champ d'application de la puce notamment en matière de GPS.

Contacts :

(Plus d'infos avec PCINpact)

Sources : ATEC, 03/10/2005

Origine : Yahoo Actualités

Cartographie : NAVTEQ fête ses 20 ans

Un des premiers fournisseurs mondiaux de données cartographiques numériques pour les systèmes de navigation embarqués et les solutions de géolocalisation vient de fêter son 20e anniversaire.

Fondée en 1985, NAVTEQ a investi dans la mise au point d'une base de données cartographique navigable bien avant l'apparition de systèmes susceptibles de pouvoir l'exploiter. Le groupe a vu apparaître ses premières applications commerciales de navigation en 1994 en Europe et en 1996 en Amérique du Nord. À ce jour, les cartes NAVTEQ sont disponibles pour une cinquantaine de pays et tous les grands constructeurs automobiles proposant un système de navigation ont recours au fournisseur dans un ou plusieurs de leurs modèles.

NAVTEQ a fait son entrée en bourse en août 2004. L'entreprise emploie aujourd'hui environ 1600 personnes dans 21 pays.

Sources : ATEC, 03/10/2005

Origine : Auto-innovations

Grande-Bretagne : Alcatel va équiper les autoroutes anglaises en haut débit

L'équipementier a remporté un contrat d'environ 120 millions d'euros pour la construction et le déploiement d'un réseau de télécommunications à haut débit le long des autoroutes anglaises

Ce projet est géré par GeneSYS, le consortium retenu par l'agence des autoroutes britannique (UK Highways Agency) pour le déploiement des services de télécommunications le long des routes nationales du pays, précise le groupe dans un communiqué.

Il contribuera à l'amélioration de la sécurité routière, de la prévisibilité des temps de déplacements et de l'information des voyageurs. Sa mise en oeuvre débutera en 2006 et le réseau de transmission devrait être achevé au premier trimestre 2007.

Présidé par l'américain Fluor Corp, l'un des principaux groupes mondiaux cotés d'ingénierie, de construction et de maintenance, le consortium comprend également HSBC Infrastructure Fund Management, Telindus, Mott McDonald et PEEK Traffic.

Sources : ATEC, 21/09/2005

Origine : Silicon

Automobile : Micra Must GPS avec TomTom Go

Nissan présente une nouvelle série limitée : la Micra Must GPS, dotée d'un système de navigation nomade tout en un, le TomTom GO 500.

Le TomTom GO 500 intègre un écran tactile avec affichage en trois dimensions, système de navigation ainsi qu'un kit téléphone Mains-libres Bluetooth. La cartographie intègre la France, mais également les grands axes routiers européens.

Enfin le TomTom GO 500 est compatible avec les Services TomTom PLUS, les services de navigation personnalisés de TomTom, qui fournissent des informations sur la circulation routière ou sur les prévisions météo.

La Micra Must GPS est disponible en 3 ou 5 portes avec les motorisations 1.2 essence de 65 ch ou 80 ch (avec la boîte automatique en option sur la version 80 ch) mais aussi avec les turbo-Diesel 1.5 dCi de 65 et 82 ch.

A partir de 12.090 euros.

Son équipement comprend la climatisation de série, un lecteur CD avec commandes au volant, des antibrouillards et une sellerie velours.

A noter que le TomTom GO 500 est disponible en accessoire sur tous les véhicules de la gamme Nissan au prix de 649 euros.

Sources : ATEC, 08/09/2005

Origine : NouvelObs

Première mondiale : Vodafone K.K. lance un service de navigation GPS mondial sur mobile

Vodafone
07.09.2005

L'opérateur mobile anglo-japonais Vodafone K.K. a annoncé le 7 septembre 2005 le lancement d'un nouveau service sur Vodafone Live !. Il s'agit d'une première mondiale, puisque ce service de navigation pour piéton sur mobile avec fonction GPS sera disponible partout dans le monde. Baptisé Vodafone Live ! Navi, il sera lancé au début octobre prochain, avec l'arrivée sur le marché d'un nouveau terminal 3G adapté à ce service, le 903T. Par la même occasion, l'opérateur présente un autre nouveau terminal 3G adapté aux services musicaux, le 803T, et ces 2 nouveaux terminaux sont fabriqués par Toshiba.

Le service Vodafone Live ! Navi est une première mondiale, puisqu'il peut continuer à assister l'utilisateur même dans des endroits où les signaux GPS ne sont pas perçus, grâce à une fonction appelée « Network Assist ». Elle consiste à calculer l'emplacement de l'utilisateur par les données localisées obtenues à travers le réseau, appelées Assist Data. Cette fonction est valable même en dehors du Japon, c'est-à-dire à l'étranger où Vodafone dispose d'un réseau 3G. Dans un premier temps, 12 contenus adaptés à Vodafone Live ! Navi, qui sont un navigateur piéton, une fonction de recherche d'itinéraire combinée avec les transports en commun, ou encore l'accès à des informations trafics. Pour les contenus à l'étranger, Chikyû No Arukikata fournira un guide touristique, Zenrin Itsumo Navi fournira les plans, et Navitime Japan propose le système de navigation pour piéton sur mobile. Le service sera disponible dans un premier temps en Angleterre, Pays-Bas, Espagne et Allemagne.

Le premier terminal 3G adapté à Vodafone Live ! Navi est le 903T, fabriqué par Toshiba. Il intègre naturellement la fonction GPS, et une application Java, Zenrin Itsumo Navi, est préinstallée. Cette application permet de naviguer aussi bien pour les piétons que pour les automobiles, en prenant en compte les informations VICS (Vehicle Information and Communication System, info trafic en temps réel) s'il est utilisé à bord d'une voiture. Son grand écran de 2,4 pouces permet d'afficher nettement le plan, et il pivote à 180 degrés.

Un autre nouveau mobile 3G, le 803T, est aussi fabriqué par Toshiba. Les fonctions liées à la musique constituent le point fort de ce terminal. L'utilisateur peut manipuler le lecteur musical du mobile, même en position fermée sur l'écran secondaire de 1,3 pouces, pendant qu'il manipule le mobile pour envoyer un mail ou surfer sur Vodafone Live. Le 803T intègre une fonction dictionnaire, et une miniSD Card fournie dans le pack comprend 116 000 mots en japonais, en anglais – japonais, et en japonais – anglais.

Fiche technique :

903T

- W-CDMA (UMTS) / GSM (900 / 1800 / 1900 MHz)
- 50 x 111 x 25 mm, 149 g
- 400 heures d'autonomie et 180 minutes de télécommunications possibles en W-CDMA
- Ecran principal LCD TFT de 2,4 pouces en QVGA (320 x 240 pixels) de 260 000 couleurs pivotable
- Ecran secondaire LCD TFCC de 1,1 pouces en 112 x 112 pixels de 65 536 couleurs
- 1 capteurs d'image MOC au dos à 1,92 mégapixels avec la fonction de zoom numérique jusqu'à 12,5x, et 1 capteur d'image intérieur CMOS à 310 000 pixels
- Taille maximale d'une image : 1 600 x 1 200 pixels
- Connecteur de SD Memory Card (une carte de 64 Mo est comprise dans le pack)
- Fonctions intégrées : V-appli (Java), Chaku-uta Full (téléchargement de morceaux musicaux), Bluetooth, mail en HTML, port USB, port infra rouge (IrDA), lecteur de code QR
- 3 coloris

803T

- W-CDMA (UMTS) / GSM (900 / 1800 / 1900 MHz)
- 47 x 100 x 26 mm, 134 g
- 400 heures d'autonomie et 180 minutes de télécommunications possibles en W-CDMA
- Ecran principal LCD TFT de 2,2 pouces en QVGA de 260 000 couleurs
- Ecran secondaire LCD STN monochrome de 1,3 pouces en 160 x 96 pixels
- 1 capteur d'image CCD à 2,26 mégapixels avec la fonction de zoom numérique jusqu'à 13,5x
- Taille maximale d'une image prise : 1 728 x 1 296 pixels
- Connecteur de miniSD Card (une carte de 64 Mo est comprise dans le pack)
- Fonctions intégrées : V-appli (Java), Chaku-uta Full (téléchargement de morceaux musicaux), Vodafone Live ! BB (lecture de contenu spécifique au mobile, mais téléchargé sur la carte de mémoire sur le PC), sortie TV, mail en HTML, port USB, lecteur de code QR
- 3 coloris

Sources : ATEC, 07/09/2005

Origine : Jap'presse

Japon : le mobile GPS de KDDI deviendra un navigateur automobile pour la place du passager

L'opérateur mobile japonais KDDI va lancer un nouveau service sur mobile GPS à partir du 8 septembre prochain. Ce service consiste à fournir une fonction de navigateur automobile sur téléphone portable, pour la personne assise à la place du passager (ndlr : il est interdit que le conducteur touche le mobile au volant au Japon), et ce service est fourni en collaboration avec NaviTme Japan, fournisseur technologique du navigateur piéton sur mobile de l'opérateur, EZnavi Walk. Baptisé Joshuséki Navi (joshuseki signifie la place du passager en japonais), il est une version optimisée pour l'automobile de EZnavi Walk.

Le service Joshuséki Navi est disponible sur 14 modèles de mobile CDMA 1x Win (CDMA2000 1x EV-DO) de KDDI, adaptés à Brew et équipé de la fonction GPS. Il fournit un plan spécialement conçu pour l'utilisation à bord d'une voiture, et un guide vocal indique le chemin, en prenant en compte des informations trafic disponibles publiquement comme le VICS. Si le conducteur se trompe de chemin, le navigateur corrige et adapte automatiquement l'itinéraire. Après la descente du véhicule, le EZnavi Walk assure la suite jusqu'à la destination.

Le service est fourni pour 315 yens (2,30 euros) et 157 yens (1,15 euros) pour 24 heures.

Sources : ATEC, 05/09/2005

Origine : Jap'presse

Microsoft lance Windows Automotive 5.0

(18/07/05) - Microsoft vient de lancer la version 5.0 de son système d'exploitation embarqué pour l'industrie automobile, Windows Automotive. Cette nouvelle mouture se distingue principalement par un kit de développement d'interfaces graphiques et un meilleur support de la mémoire virtuelle. L'ensemble ne sert qu'un objectif : permettre aux constructeurs d'équipements de loisirs pour automobiles en première et seconde monte de développer des écrans de navigation sophistiqués en trois dimensions. Néanmoins, Windows Automotive 5.0 se distingue également par une meilleure gestion de l'énergie et des délais de mise en route plus courts. Microsoft affirme enfin avoir apporté un soin tout particulier à la conception d'outils de développement simplifiant la création d'applications et leur assurant une meilleure fiabilité. Windows Automotive 5.0 supporte les processeurs MIPS et SuperH ainsi que Bluetooth, 802.11, UPnP, USB, XML, et SOAP.

En février 2000, Citroën s'était essayé à commercialiser une Xsara équipée d'un autoradio Clarion embarquant Windows CE. Le succès n'avait pas été au rendez-vous. Aujourd'hui, Microsoft revendique le soutien de constructeurs automobiles comme BMW, Citroën, Fiat, Subaru, Honda, Mitsubishi, Toyota ou encore Volvo, ainsi que fabricants d'autoradio comme Alpine, Bosch, Clarion, Siemens VDO et Visteon.

par E.C.

Sources : ATEC, 23/08/2005

Origine : Le Monde Informatique

Orange lance le premier service d'information sur le trafic d'Ile de France et le réseau autoroutier national sur mobile : « Orange TRAF »

Paris, le 12 août 2005 : SPECIAL CHASSE-CROISE DU 15 AOÛT

Orange lance le 1er service d'information sur le trafic d'Ile de France et le réseau autoroutier national sur mobile : « Orange TRAF » accessible en composant le 8723

Depuis plus de 4 ans, Orange développe le programme « Orange Turbo », des services pour la voiture qui guident, accompagnent et sécurisent conducteurs et passagers dans leurs besoins personnels et professionnels. Le service « Orange TRAF » vient aujourd'hui compléter ce programme, avec une nouvelle version d'information, en quasi temps réel, sur l'état du trafic pour la France entière.

Il suffit de composer le 8723 (soit les touches T.R.A.F.) depuis un mobile ou de passer par le portail vocal 711 d'Orange, puis de se laisser guider (34 centimes la minute + coût d'une communication au-delà du forfait).

Orange TRAF fournit l'état du trafic à Paris et en Ile de France, y compris le Périphérique, à l'approche des aéroports d'Orly et de Roissy CDG ainsi que sur l'ensemble du réseau autoroutier national. Ce service est accessible dès aujourd'hui à tous les clients Orange.

Orange TRAF présente deux principaux avantages : la reconnaissance vocale et une actualisation des données toutes les deux minutes. De plus, il bénéficie d'une intelligence d'apprentissage qui permet à l'utilisateur de naviguer dans le service via des raccourcis vocaux et par conséquent de faciliter, tout au long de sa connexion, un accès rapide à un service personnalisé de qualité.

Ainsi, pour disposer des infos trafic « autoroutes », il suffit d'indiquer simplement par la voix l'axe autoroutier puis la direction (exemple : « A10, direction Bordeaux »).

Simplissime avec les raccourcis vocaux !

Grâce aux raccourcis « Paris intra muros », « quais », « Périphérique extérieur », « Banlieue sud », « Roissy », « A10, Direction Bordeaux »... reconnaissables en entrée de service, l'utilisateur accède directement et encore plus rapidement aux données dont il a besoin.

www.orange.fr

Rapide et efficace, Orange TRAF est développé en collaboration avec le GIE Trafic qui fournit les informations trafic sur tout le territoire.

Bien entendu, Orange rappelle à ses clients une impérative règle de prudence pour l'usage du mobile en voiture : Orange TRAF, comme tous ses autres services multimédia ou de téléphonie classique, doit être utilisé depuis un véhicule à l'arrêt quand l'automobiliste est seul à bord.

Le développement de ce service s'inscrit dans le programme « Orange Turbo » qui vise à mettre l'innovation mobile au service des automobilistes. Parmi les autres services « Orange Turbo », on peut citer la navigation GPS sur mobile pour choisir le meilleur trajet et être guidé en mode vocal et graphique, Vidéo Trafic pour visualiser la circulation en Ile de France grâce à 25 caméras, la chaîne thématique auto-moto de contenus et services disponible sur Orange World ou encore les expériences de « voitures communicantes » développées en partenariat avec Smart et Renault.

À propos d'Orange

Orange, filiale de France Télécom, est l'un des leaders mondiaux de la téléphonie mobile. En France, Orange est le premier opérateur de télécommunications mobiles avec plus de 21,4 millions de clients au 30 juin 2005.

Contacts :

Contacts Presse : 01 44 44 93 93

- Nilou du Castel
- Louis-Michel Aymard

Sources : ATEC, 17/08/2005

e-Cartographie : A9 d'Amazon fait du porte-à-porte

Par Marc Rees

La guerre des cartes est lancée depuis belle lurette sur Internet. On sait déjà que Google Maps a pris une certaine longueur d'avance en ce secteur avec son service Maps. Après avoir ajouté la vision "satellitaire", la société s'est lancée dans un projet encore plus ambitieux : créer une version virtuelle de certaines grandes villes comme San Francisco, à l'aide de véhicules équipés pour faire les mesures adéquates (voir notre actualité).

A9, le service cartographique d'Amazon est bien entendu concurrencé directement par cette initiative. Celui-ci présentait pourtant déjà un système de visualisation des rues via son système Block View. Mais il ne concernait que les activités commerciales (Yellow Pages). La société a cependant mis un coup de fouet à son projet : elle a étendu son service de visualisation à toutes les adresses et ce, sur une vingtaine de villes américaines. Du coup, il est maintenant possible de se promener dans ces villes confortablement assis sur son tabouret.

En arrière-boutique, le système repose sur une base de 35 millions de photographies dûment répertoriées, qui ira en s'accroissant à l'avenir. Le choix est sans doute plus utile pour le commun des terriens américains que le service satellitaire Googlien, moins pratique pour trouver la porte de d'Onc' John ou de cousine Smith.

On profitera de l'occasion pour rappeler qu'en France, notre cher et tendre France Telecom propose déjà un service similaire pour les grandes villes hexagonales. Sont en tout cas concernées par ces nouveaux développements d'A9, Atlanta, Austin, Texas, Boston, Chicago, Dallas/Fort Worth, Denver, Detroit, Fargo, N.D., Houston, Los Angeles, Miami, New York, Philadelphia, Phoenix, Portland, Ore., Sacramento, Calif., Salt Lake City, San Diego, San Francisco, San Jose, Calif., Seattle, et Washington D.C. Pour tester ce service, c'est par ici qu'il faudra se promener.

Sources : ATEC, 16/08/2005

Origine : Yahoo actualités

Interview : Frédéric Daudé, Responsable du département rechange, Siemens VDO Automotive SAS

"Le GPS nomade peut être mieux intégré dans le véhicule"

Que pensez-vous de l'évolution du marché de la navigation ?

« La navigation embarquée est entrée dans les mœurs de l'automobiliste. Chacun sait ce qu'est un GPS et cet équipement est de plus en plus souvent en série. On constate également un fort engouement pour la navigation nomade, avec 250 000 unités vendues en 2004 en Europe sur un total de 750 000 systèmes GPS en après-vente. Ce genre de produit concerne une clientèle plus jeune, à la recherche d'un prix et d'une plus grande mobilité. Ces clients sont par ailleurs plus pointus en informatique et ont généralement un PDA. Nous estimons chez Siemens VDO que le GPS nomade est une solution intéressante pour les primo-accédants. Cependant, nous considérons que ce produit peut être mieux intégré dans le véhicule ».

Quelle est justement votre approche dans ce domaine ?

« Nous lançons à la rentrée un PND (personal navigation device), autrement dit un GPS portable avec écran couleur. Baptisé le MS 2000, cet appareil aura un écran tactile, une télécommande infrarouge et proposera de l'information trafic grâce à un récepteur RDS-TMC. Nous avons également prévu un port SD afin de pouvoir insérer des contenus numériques à partir d'une carte mémoire. Le GPS nomade de Siemens VDO sera robuste et bien intégré dans le véhicule. Il aura également un écran bien lisible. Le MS 2000 sera présenté dans le cadre du salon automobile de Francfort (IAA) en septembre prochain. Nous devrions être dans les prix du marché, avec un tarif entre 700 et 800 € ».

Pouvez-vous nous parler des autres nouveautés ?

« Le GPS nomade peut être un marche-pied pour entrer dans l'univers du GPS embarqué que nous considérons comme plus précis dans le guidage et plus ergonomique. Nous proposons par exemple un nouvel autoradio avec GPS intégré, le MS 4400. Cet appareil se distingue par un affichage grand format, avec le détail de l'itinéraire et le trafic. Nous lançons également le MS 5700 qui est un navigateur haut de gamme avec écran couleur, cartographie sur DVD et un affichage en 3D de l'itinéraire. Parmi les nouvelles fonctions, on peut citer également l'affichage des points d'intérêt qui apparaissent et disparaissent au fur et à mesure de la progression du véhicule sur la carte. Et bien entendu, nous proposons toujours le service de cartographie « à la carte » C-IQ. Siemens VDO garde un œil sur le mobile, tout en maintenant son expertise sur l'embarqué. Pour preuve, nous proposerons bientôt un adaptateur pour pouvoir relier l'iPod au véhicule ».

Sources : ATEC, 11/08/2005

Origine : OVE

Télécoms : les opérateurs télécoms dans l'obligation de géolocaliser les appels d'urgence

Par Christophe Guillemin

Réglementation - Par décret, le ministère de l'Industrie contraint les opérateurs à identifier l'origine géographique d'un appel vers un numéro d'urgence. Certains opérateurs VoIP ne sont techniquement pas en mesure d'appliquer cette mesure.

Depuis le 29 juillet, les opérateurs français de télécommunications doivent mettre en place la géolocalisation des appelants qui utilisent des numéros d'urgences, comme le 15 du Samu ou le 18 des pompiers.

Cette nouvelle disposition du code des postes et communications électroniques est introduite par le décret 2005-862 publié vendredi au Journal Officiel par le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Ce décret met en application la loi du 9 juillet 2004 dite "paquet télécom".

Il stipule (paragraphe 2: «Obligations des opérateurs», article D.98.8) que: «Lors d'un appel d'urgence, l'opérateur transmet aux services de secours les données de localisation de l'appelant, lorsque les équipements dont il dispose lui permettent de connaître ces données.»

Le ministère entend par «données de localisation», l'adresse physique de l'installation téléphonique dans le cas d'un téléphone fixe. Dans le cas d'un combiné mobile, il s'agit du «lieu géographique de provenance de l'appel le plus précis que lesdits équipements sont en mesure d'identifier». En d'autres termes, l'opérateur mobile doit géolocaliser par triangulation, dans la mesure du possible, le combiné de l'appelant.

«Cette nouvelle disposition a pour objectif d'aider les services d'urgence à intervenir plus rapidement lorsque cela est techniquement possible», explique-t-on au ministère.

La liste des numéros d'urgence a été fixée par le régulateur des télécoms, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep, ex-ART) en 2002. Il s'agit principalement des numéros 112 (numéro d'urgence unique européen qui réoriente vers les différents services), le 15 (Samu), le 17 (police), le 18 (pompiers).

Des opérateurs de VoIP doivent mettre à jour leur plate-forme

Chez France Télécom, on se dit «d'ores et déjà en conformité avec le décret». Et l'on rappelle qu'Orange expérimente avec Axa un service d'assistance médicale par mobile pour les personnes âgées, basé sur la géolocalisation. Contactés par ZDNet.fr, Bouygues Telecom et SFR n'ont pas retourné nos appels.

Facilement réalisable sur un réseau mobile ou sur le réseau fixe classique, la géolocalisation est plus problématique avec la voix sur internet ou VoIP, dont les numéros ne disposent pas forcément de paramètre géographique. Les fournisseurs de ces services vont donc devoir se mettre en conformité avec le nouveau cadre juridique.

C'est le cas notamment de Wengo, la filiale de Neuf Télécom dédiée à la VoIP. «Techniquement aujourd'hui nous ne pouvons pas fournir ce service car nous ne parvenons pas à localiser géographiquement les appels et donc à les rediriger vers le centre de secours le plus proche», explique à l'AFP Olivier Giunti, son directeur financier. «Mais nous travaillons en étroite collaboration avec l'Arcep pour le rendre disponible d'ici à la fin de l'année.»

Sources : ATEC, 03/08/2005

Origine : ZDNet France

TRW lance un dispositif de pré-collision piloté par radar sur la nouvelle VW Passat

La nouvelle Passat bénéficiera d'un système de réduction de distance d'arrêt accouplé à un régulateur de vitesse adaptatif ACC fourni par l'équipementier TRW. Cette technologie veille à raccourcir la distance de freinage en cas d'urgence.

Lorsque le radar prévoit l'imminence d'une situation critique, le système "Stopping Reduction 1" permet le préremplissage du circuit de freinage et réduit les seuils de déclenchement de l'assistance hydraulique des freins HBA (Hydraulic Brake Assist). La puissance de freinage est ainsi maximale dès que les freins sont enclenchés par le conducteur, ce qui permet de réduire la distance d'arrêt.

Mercedes avait été le premier constructeur à mettre en place la préparation du circuit de freinage à une situation d'urgence. Cette situation n'est alors déterminée que par l'instabilité du véhicule, mesurée par différents capteurs de l'ESP, mais pas par un système de radar. Deux technologies sont disponibles dans l'industrie automobile, le radar et le capteur infrarouge. Werner Kunz, directeur grands comptes internationaux pour TRW, chargé des relations avec Volkswagen et BMW, nous explique le choix de l'équipementier américain : "Nous pensons que les régulateurs de vitesse adaptatifs à système radar offrent de nombreux avantages par rapport aux systèmes à infrarouges. L'efficacité de fonctionnement de ces derniers est fonction de la ligne de visée. Ceci présente deux inconvénients distincts : non seulement les faisceaux infrarouges peuvent être réfléchis par des précipitations telles que des gouttes de pluie ou le brouillard, mais ces systèmes doivent également être aménagés à l'extérieur et à l'avant du véhicule. Grâce au radar incorporé derrière l'insigne VW de sa calandre, la Passat est en mesure d'offrir de meilleures performances, et ce, quelles que soient les conditions climatiques."

Il faut aussi noter que cet équipement est la première étape vers le freinage automatique en cas de collision jugée inévitable. Le groupe Volkswagen lance aussi la fonction de préremplissage du circuit de freinage par radar sur l'Audi A6 cette année, mais l'équipementier choisi est Bosch.

Sources : ATEC, 26/05/2005

Origine : Autoactu

Palm Inc. lance un nouveau service d'information sur le trafic destiné aux utilisateurs de téléphones cellulaires

La société Palm Inc. a mis en place un système d'information sur l'état du trafic. Distribué sur les téléphones mobiles de type Treo Smartphones (Palm, Inc.), les données reçues s'affichent en superposition sur une carte routière de la zone.

Trois prestations sont proposées par Palm Inc. pour ce service :

- Renseignements sur une ville, 4,99\$ par mois,
- Renseignements sur deux villes, 7,99\$ par mois,
- Renseignements sur les dix villes*, 14,99\$ par mois.

L'information diffusée est fournie par la société Metrocommute. Elle recueille les données nécessaires auprès des autorités locales qui gèrent les transports dans chacune des villes et dispose également de matériel de surveillance (caméras, détecteurs de vitesse, systèmes de comptages, etc.) implanté en des points stratégiques (ponts, gares de péage, zones à fort trafic, etc.). Les données fournies à l'utilisateur regroupent différents types d'informations : niveau de congestion, vitesse des véhicules sur le point de ralentissement, temps de trajet entre deux points donnés, etc.

La hausse constante des prix du pétrole incite les usagers de la route à se munir d'outils permettant de minimiser le coût des transports, en réduisant le temps passé dans les embouteillages. L'avantage pour les utilisateurs qui s'orientent vers ce type de solution est que l'information fournie est actualisée en instantané par le service de Palm Inc. Elle permet en outre de choisir des itinéraires alternatifs mais ne remplace toutefois pas un assistant à la conduite.

*Le logiciel couvre :

New York, Los Angeles, San Diego, San Francisco, Houston, Atlanta, Detroit, Seattle, Chicago, Washington-Baltimore.

Contacts :

- Palm Inc. : www.palm.com
- Treo Smartphones : <http://web.palm.com>
- www.palm.com/us/software/traffic
- MetroCommute : www.metrocommute.com

Sources : Revue Transports Etats-Unis – 1 6/09/2005 © MINEFI - DGTPE

La navigation embarquée en automobile s'ouvre une fenêtre sur le web avec www.navigationsgps.fr

le 22 septembre 2004

La navigation et la vidéo embarquée font de plus en plus parler d'elles, du simple PDA jusqu'à l'autoradio avec écran vidéo couleur motorisé intégré.

Face à ces produits à forte valeur technologique et à une offre très large, le consommateur a parfois du mal à saisir les bénéfices apportés par de tels systèmes ou à déterminer - sans appréhension - le produit qui peut répondre au mieux à ses besoins.

Parfaitement conscients de cette problématique, les principaux acteurs de l'électronique embarquée ont donc décidé de lancer conjointement [navigationsgps.fr](http://www.navigationsgps.fr) : site Internet qui a vocation à devenir LA référence en matière d'information sur les systèmes de navigation embarqués, et ce de manière totalement objective et transparente.

Plusieurs millions d'automobilistes sont aujourd'hui équipés en navigation embarquée. Quand on y a goûté, on ne peut plus s'en passer : intégration dans l'habitacle, gain de temps, sérénité ! Tous ces atouts sont cependant basés sur des technologies qui semblent complexes au premier abord, sans compter l'installation qui se doit d'être effectuée par un professionnel pour garantir un fonctionnement optimal du système. De fait, les consommateurs ont souvent peur de se faire dépasser par la technologie et de ne pas la maîtriser : la navigation embarquée mérite des explications. Le site www.navigationsgps.fr se veut informatif et didactique :

- A quoi ça sert ? . cette partie appuyée par de nombreuses illustrations traite des aspects généraux de la navigation embarquée en automobile
- Comment ça marche ? . de l'antenne GPS à la cartographie en passant par le gyroscope, tous les éléments d'un système de navigation embarquée sont passés en revue
- Quelles fonctions ? . cette dernière partie expose toutes les fonctionnalités propres aux systèmes de navigation embarquée : les modes de saisie, de guidage, la navigation dynamique, etc.
- Un aperçu des produits et des services proposés par les acteurs de [navigationsgps.fr](http://www.navigationsgps.fr) vient compléter l'aspect plus technologique du site.

Un espace presse propose les dernières informations sur [navigationsgps.fr](http://www.navigationsgps.fr) ainsi qu'une section de téléchargement (logos, etc.).

A propos de [navigationsgps.fr](http://www.navigationsgps.fr) :

[navigationsgps.fr](http://www.navigationsgps.fr) a été lancé en septembre 2004 par huit fabricants de produits réunis au sein du Club Electronique Embarquée (Alpine, Blaupunkt, Clarion, JVC, Kenwood, Panasonic, Pioneer et VDO Dayton) et trois fournisseurs de services (Mediamobile, Navteq et Tele Atlas). Faisant suite à plusieurs collaborations avec certaines de ces sociétés, la réalisation de [navigationsgps.fr](http://www.navigationsgps.fr) a été confiée à MobeLe, spécialiste de l'électronique embarquée (presse, web & événementiel).

Contacts :

- **Alban Amouroux - MOBELE - contact@navigationsgps.fr**

Sources : www.navigationsgps.fr

Le GPS sur la piste des camions

Actuellement la loi oblige les camionneurs à transcrire sur papier leurs heures de conduites et de repos. Mais ce support est plus coûteux par le temps qu'il requiert de la part des chauffeurs et loin d'être totalement fiable - des erreurs de report, fraudes ou oublis se produisant fréquemment (selon l'Institute for Highway Safety, un tiers des conducteurs omettrait de noter toutes les heures effectuées). C'est pourquoi la société californienne Xora propose désormais une solution alternative : le téléphone mobile. Grâce à son logiciel développé en Java et à installer sur le téléphone mobile, les entreprises ont la possibilité de suivre en temps réel les déplacements (par localisation GPS) et l'activité de leurs camions pour un coût d'équipement de 22 dollars par véhicule si le chauffeur est déjà équipé d'un téléphone mobile (ce qui est le cas de 92% des conducteurs). A chaque pause, arrêt technique ou déplacement, il suffit de composer un numéro prédéfini pour tenir informé un serveur qui centralise toutes les informations et les met à disposition des employeurs. Par ailleurs, si le chauffeur est supposé dormir mais que le camion se déplace, le système alerte la société. Les données collectées représentent de précieux indicateurs pour les entreprises de transport pour la gestion en temps réel de leur parc automobile et de la charge de travail de leurs salariés. Un système analogue était utilisé par 20 000 employés "mobiles" à travers les Etats-Unis fin 2004. Xora a formulé une demande auprès du Department of Transportation pour obtenir une exemption des registres papiers pour les adhérents à son système. Les représentants de l'Advocates for Highway and Auto Safety (une association de défense des conducteurs) se sont de leur côté prononcés contre l'initiative. Car s'ils reconnaissent les avantages technologiques indéniables de la méthode et les faiblesses des enregistrements papier, ils demeurent circonspects face à la difficulté de faire vérifier par des inspecteurs agréés tous les appareils GPS, soulignant là encore les risques de fraudes potentielles.

*Sources : San José Mercury News, 18/04/05 (New software helps curb truck-driver abuses)
<http://www.mercurynews.com/mld/mercurynews/business/technology/11422798.htm>*

*Origine : BE Etats-Unis S&T Presse numéro 714 - Ambassade de France aux Etats-Unis - 25/04/2005 -
<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/27559.htm>*

Code brève ADIT : 2755

Le nouveau système de péage autoroutier allemand pourrait devenir un champion à l'exportation

Le nouveau système Toll Collect de péage des poids-lourds introduit au 1er janvier 2005 en Allemagne susciterait un intérêt international fort. Les perspectives de marché pour les industriels participant au projet, tels DaimlerChrysler, Deutsche Telekom, Siemens ainsi que le groupe français Cofiroute sont donc prometteuses.

La combinaison intelligente entre les techniques satellitaires et radio est unique au monde. Elle permet une détection automatique des entrées/sorties d'autoroutes et une facturation automatique des taxes de péage. Selon M. Stolpe, le ministre fédéral des transports "Nous avons développé en Allemagne une technique visionnaire", de telle sorte que "L'Allemagne est maintenant le leader mondial dans les technologies de péage".

Sources : Communiqué du ministère des transports fédéral (BMVBW), 10/03/2005

Origine : BE Allemagne numéro 228 - Ambassade de France en Allemagne - 16/03/2005 - <http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/26841.htm>

Code brève ADIT : 26841

Le paiement électronique des péages est un succès sur la côte est, notamment autour de Washington

Dans le corridor Nord-Est des Etats-Unis, le nombre d'usagers qui optent pour le paiement électronique aux péages a augmenté de manière considérable dans les derniers mois. Le choix de ce mode de paiement attire les conducteurs lassés par les temps d'attente aux gares de péage.

Deux systèmes, E-ZPass et Smart Tag, sont disponibles dans douze Etats de l'est américain*. Un transpondeur comptabilise le nombre de passages du véhicule entre les bornes de détection des péages et le montant est débité directement sur un compte bancaire ou une carte de crédit.

En juin 2005, l'Etat de Virginie a enregistré 11 millions d'utilisations soit 1,5 million de plus qu'en octobre 2004 et le nombre d'abonné a augmenté d'environ 10% dans cette même période. Dans le Maryland, les ventes de transpondeurs en 2005 ont augmenté de 18% par rapport à l'année précédente et le ministère des transports de l'Etat estime que 45% des usagers empruntent désormais les péages électroniques. Enfin, dans le New Hampshire, depuis l'adoption du système en juin 2005, 228 000 usagers se sont procuré un transpondeur et le cabinet du Gouverneur estime que 25 à 30% des conducteurs utilisent désormais ce système de paiement.

Les effets sur le trafic et la congestion sont probants car le système réduit également l'attente pour les utilisateurs de moyens de paiement classiques. Les gestionnaires d'autoroutes mettent en avant le fait que ces systèmes permettent une meilleure exploitation du réseau, une amélioration de la fluidité et une diminution de l'impact sur l'environnement.

*Virginie, Maryland, Pennsylvanie, Delaware, District de Columbia, New Jersey, New York, Massachussets, Virginie Occidentale, New Hampshire, Maine et Illinois.

Contacts :

- **E-ZPass** : www.ezpass.com

- **Smart Tag** : www.smart-tag.co

Sources : Revue Transports Etats-Unis – 1 6/09/2005 © MINEFI - DGTPE

Tout dans un microsystème

Sans composants électroniques, il n'existerait ni voiture, ni caméra. Les exigences pour ces matériaux augmentent : ils doivent être de plus en plus robustes et sûrs, ils doivent combiner plusieurs fonctions en un minimum de place et doivent par dessus tout être bon marché. L'institut Fraunhofer pour les technologies en silicium (ISIT) et l'entreprise autrichienne Sensordynamics AG, ainsi que d'autres sous-traitants automobiles développent ensemble des microsystèmes complets spécifiques à leurs clients.

Les capteurs de rotation mesurent précisément la vitesse de rotation autour d'un axe. Ils sont même parfois implantés dans des systèmes de navigation ou de stabilisation. Dans les camions, ils servent pour l'asservissement dynamique, peuvent déclencher les airbags lors d'une décharge ou peuvent encore améliorer la précision des coordonnées du GPS. Ces capteurs de rotation sont introduits non seulement dans le domaine automobile, mais également dans divers autres domaines. En photographie, ils permettent d'éviter les photos floues.

Le module du capteur est constitué de capteur micromécanique et d'un système électronique intégré et intelligent. Ces microsystèmes sont placés dans des capsules extrêmement petites. Un tel microsystème a alors plusieurs fonctions : il s'autoteste, reconnaît son erreur et peut rapidement la comparer aux anciennes erreurs. Pour cela, différents éléments sont intégrés pour la saisie des valeurs mesurées, le traitement de ces données, la commande de l'interface et la transmission des données. Actuellement, les chercheurs préparent la production en série : "L'exemple des capteurs de rotation montre à quel point la coopération interdisciplinaire est importante pour les techniques des microsystèmes pour avoir le meilleur "time to market". A l'ISIT nous fabriquons des composants à l'échelle industrielle " a dit le Pr.D. Anton Heuberger, chef de l'ISIT.

Contacts :

- www.fraunhofer.de/fhg/press/pi/2005/09/Presseinformation16092005.jsp

Sources : Dépêche IDW - 16/09/2005

Origine : BE Allemagne numéro 255 - Ambassade de France en Allemagne - 28/09/2005 - <http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/29717.htm>

Code brève ADIT : 29717

Un logiciel anti-virus pour systèmes embarqués

Une équipe de chercheurs de Carnegie Mellon a développé un système pour combattre les virus dans les systèmes embarqués, appelé SWATT pour SoftWare-based ATTestation. Le propos est de s'attaquer aux virus, vers et autres chevaux de Troie qui peuvent attaquer des systèmes embarqués tels que ceux que l'on trouve dans des voitures, les téléphones portables, les imprimantes, organiseurs etc. Par ailleurs la technique utilisée peut également permettre de repérer d'autres types d'altérations telles que celles qui consistent à modifier l'ordinateur de bord d'un véhicule pour accéder à des services pour lesquels on ne paye pas l'abonnement ou pour modifier le comportement du moteur (certains conducteurs rendent ainsi leur véhicule plus sportif, au détriment de la sécurité de fonctionnement). Le principe de détection repose sur l'attestation d'identité du code par un logiciel externe, ce qui permet de n'imposer aucune contrainte (indésirable) sur les systèmes embarqués considérés. Le logiciel externe envoie des requêtes au système embarqué, sachant que la réponse est connue en fonction de ce qui est supposé être dans la mémoire de ce dernier. Si des virus plus élaborés peuvent dans une certaine mesure cacher leur présence, ils ralentiraient tellement la réponse au détecteur que cela permettrait quand même de détecter leur présence. Si la mémoire a été altérée par la présence d'un « intrus », alors la réponse diffère de ce qui est attendu ou, le cas échéant, le délai de la réponse n'est pas normal. Sinon un checksum (sur 64 bits, en 8 vecteurs de 8 bits) permet de vérifier la validité de la réponse. Les principales hypothèses de fonctionnement sont que l'attaquant ne change pas la configuration matérielle (taille de la mémoire physique, vitesse de l'horloge, réglages du BIOS). La clef du contrôle est que le logiciel de vérification émet une série de requêtes qui visent à nécessiter un parcours pseudo-aléatoire de la mémoire. Les réponses successives permettent de détecter une erreur de réponse ou, si l'attaquant a déplacé dans la mémoire les éléments logiciel et système d'origine, permettent de détecter des temps de réponses anormaux (augmentés de quelques cycles de la CPU). Le nombre de requêtes est en $n \log n$, où n est la taille de la mémoire, de sorte que la probabilité que les réponses restent correctes pour l'ensemble des requêtes est négligeable en cas d'altération de la mémoire.

Contacts :

- http://www.cmu.edu/PR/releases05/050309_perrig.html
- <http://www-2.cs.cmu.edu/~arvinds/pubs/escar04.pdf>
- http://www.research.ibm.com/compsci/project_spotlight/security/oakland2004.pdf

Origine : BE Etats-Unis Flash TIC numéro 93 - Ambassade de France aux Etats-Unis - 14/04/2005 - <http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/27364.htm>

Code brève ADIT : 27364

Un outil pour la mise au point de systèmes temps réel embarqués

Le développement de systèmes temps réel embarqués est coûteux en temps et en investissement. Les prototypes virtuels, tels que ceux conçus à l'aide des outils de simulation "chronSIM" de la société INCHRON, implantée à Erlangen, permettent d'éviter des corrections tardives importantes et onéreuses. INCHRON, entreprise spécialisée dans le transfert de technologies, travaille en relation étroite avec les laboratoires de l'Université d'Erlangen-Nürnberg.

Les systèmes embarqués font partie du quotidien et concernent tant la téléphonie que l'automobile ou d'autres applications ; il s'agit de systèmes électroniques, composés de plusieurs dizaines de processeurs, représentant autant de processus complexes qu'il faut synchroniser en un temps de l'ordre de la seconde.

S'appuyant sur son logiciel breveté "chronSIM", INCHRON a mis au point un outil de simulation de systèmes embarqués ; celui-ci permet par exemple de déterminer en cours d'essais combien et quels processeurs sont nécessaires. "chronSIM" s'applique aussi à l'analyse de systèmes répartis, conduit à une meilleure connaissance du comportement des systèmes et sait intégrer des horloges différentes.

Ce faisant, "chronSIM" permet de déceler des erreurs de synchronisation dès les premières phases d'un projet et de prendre les mesures appropriées, d'où des gains financiers et de temps. La comparaison de plusieurs prototypes virtuels permet aussi de choisir le produit optimal et le plus performant.

Contacts :

- Dr. Ing. Ralf Münzenberger - tél : +49 9131 691 520 - email : ralf.muenzenberger@inchron.com

Sources : [Mediendienst.fau-aktuel no 3885](http://www.mediendienst.fau-aktuel.no), 04/11/2004

Origine : BE Allemagne numéro 218 - Ambassade de France en Allemagne - 15/12/2004 - <http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/24374.htm>

Code brève ADIT : 24374

Une nouvelle technologie pour les systèmes électroniques automobiles à haute puissance

A mesure que les systèmes électroniques embarqués dans les voitures se multiplient, la demande globale en énergie croît. Cependant, l'espace étant limité, les générateurs d'énergie doivent être très denses. Dans les dispositions conventionnelles, on ne peut satisfaire cette condition de haute densité sans enfreindre les limitations thermiques. Pour résoudre le problème, un consortium, associant la Rand Afrikaans University, la Delft Technical University et Siemens Allemagne, propose une nouvelle technologie reposant sur une structure tridimensionnelle de transformation d'énergie. Le refroidissement est assuré par des échangeurs incorporés dans la structure même. Ces échangeurs sont conçus de manière à ne pas compromettre le fonctionnement électromagnétique du système électronique. Par exemple, un convertisseur cc/cc travaillant à 2,1 kW permet de résoudre le problème de la nouvelle batterie de 42 V proposée pour les véhicules de passagers.

Contacts :

- *IW Hofsjager, iwh@ing.rau.ac.za*

Sources : *South African Journal of Science, 2004, 100 (56), 273*

Origine : *BE Afrique du Sud numéro 1 - Ambassade de France en Afrique du Sud - 3/01/2005 -*

<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/25724.htm>

Code brève ADIT : 25724

Un nouveau capteur détectant les impuretés dans le gazole

La compagnie OSP a développé un dispositif capteur compact capable de déterminer la pureté du carburant dans les poids lourds et autres véhicules Diesel en moins de 5 secondes. Le capteur lui-même est de la taille d'un pouce et est placé dans le réservoir, tandis que le reste du dispositif peut tenir dans la main. Il est alimenté par des batteries, ce qui le rend facile d'utilisation pour des tests directs en bord de route. Un film polymère du capteur absorbe les substances organiques du carburant ; lorsque ce film est soumis à la lumière d'un laser ou d'une LED (diode émettrice de lumière), les composants du carburant peuvent être détectés à partir des différences de l'intensité de la lumière réfléchie. Les résultats sont donnés numériquement sur un écran à cristaux liquides.

Jusqu'alors, les tests en bord de route demandaient le prélèvement d'un échantillon de carburant et son analyse, procédé qui prenait plusieurs jours. La compagnie prévoit de vendre ce capteur aux municipalités et collectivités locales utilisant ce type de tests afin de détecter les mélanges illégaux contenant du carburant Diesel et d'autres carburants moins taxés ; les pertes annuelles dues à ce type de fraude sont estimées à 150 milliards de yen. OSP s'est fixé un objectif de vente de 50 unités lors de la première année.

Sources : *Nikkei Business Daily, 6/03/02*

Origine : *BE Japon numéro 218 - Ambassade de France au Japon - 11/03/2002 -*

<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/7134.htm>

Code brève ADIT : 7134

De la poudre de platine ultra résistante pour les capteurs automobiles

Nippon Atomized Metal Powders Corp. (NAMPC) a développé un procédé industriel pour produire des cristaux de platine dont les grains mesurent de 50 à 500 microns, contre 1 à 10 microns habituellement. Les grains étant plus grands, le matériau commence à se déformer à une température plus élevée. Il s'agit d'une caractéristique importante pour du platine destiné à être utilisé dans des capteurs de moteur de voiture.

Le procédé appelé "water atomization" consiste à diriger un jet d'eau pressurisée sur une coulée verticale de métal fondu. Le métal est alors divisé en gouttelettes qui subissent une trempe rapide et se transforment en poudre métallique.

Sources : *The Nikkei Business Daily, 30/08/20058*

Origine : *BE Japon numéro 372 - Ambassade de France au Japon - 6/09/2005 -*

<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/29384.htm>

Code brève ADIT : 29384

Japon : des moteurs électriques dans les roues des voitures

12/05/2005 11:49 - Mitsubishi Motors a présenté mercredi à Tokyo un système de motorisation basé sur l'intégration d'un moteur électrique dans les roues d'un véhicule.

Ce système, aujourd'hui à l'état de prototype sur une voiture de test, est destiné à la fois aux véhicules tout électrique et aux automobiles hybrides (motorisation électrique et au carburant), et pourrait être commercialisé à l'horizon 2010.

"L'intégration d'un moteur dans les roues (deux ou quatre) permet un meilleur contrôle indépendant du couple et du freinage sans aucun système de transmission ou autre mécanisme complexe", assure Mitsubishi Motors dans un communiqué.

"De surcroît, la localisation de la motorisation dans les roues offre plus de liberté pour la conception de véhicules et dégage de l'espace pour loger les batteries rechargeables servant à alimenter les moteurs", ajoute le groupe.

Le constructeur dit également concentrer ses recherches sur les batteries lithium-ion. Il se targue notamment d'avoir développé un véhicule électrique capable de parcourir 400 km avec une seule charge. Mitsubishi Motors mise notamment sur l'innovation pour redorer son blason, alors qu'il fait actuellement face à une forte dégradation de son image de marque au Japon et à la chute concomitante de ses ventes, en raison d'une succession de scandales portant sur des défauts de fabrication délibérément occultés.

Sources : ATEC, 12/05/2005

Origine : Le Quotidien Auto

La recherche sur les systèmes embarqués prend une dimension européenne

L'Autriche soutiendra les collaborations internationales relatives aux systèmes embarqués, et ce au sein même de ses programmes nationaux. Le cinquième appel à projets 'Systèmes embarqués' a ainsi été ouvert aux projets incluant des partenaires internationaux, les chercheurs et industriels étrangers étant invités à nouer des partenariats avec leurs homologues autrichiens. Lancé le 14 juin 2005 dans le cadre du programme national FIT-IT de soutien aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, cet appel se terminera le 12 octobre, pour évaluation le 10 novembre.

Rappelons que la coopération européenne sur les systèmes embarqués est actuellement encouragée par la plate-forme technologique européenne ARTEMIS ('Advanced R&D on Embedded Intelligent Systems'). Cette plate-forme réunissant les pouvoirs publics et les principaux acteurs du marché doit faire naître des partenariats et contribuer à la création de standards garantissant l'interopérabilité et la compatibilité des systèmes embarqués. Elle doit ainsi faire de l'Europe une place forte des systèmes embarqués, selon un calendrier de recherche stratégique présenté à la mi-juillet à Vienne.

Ce même jour, différents prototypes développés dans le cadre de 'FIT-IT Embedded Systems' ont été présentés. Le système PRODEQUAC, par exemple, doit sécuriser les transferts de données entre banques en faisant usage de la cryptographie quantique. Il résulte d'une collaboration entre le groupe de recherches en technologies quantiques d'ARC Seibersdorf research, l'Institut de physique expérimentale d'Anton Zeilinger à l'Université de Vienne et l'unité de R&D de Siemens Autriche.

Contacts :

- [Identification des acteurs autrichiens des systèmes embarqués] **Guillaume Roussel, Service pour la Science et la Technologie, Ambassade de France en Autriche, guillaume.roussel@diplomatie.fr**
- [Gestion du programme FIT-IT] **Ursula Eysin, Eutema Technologie Management, Dr.-Karl-Lueger-Ring 10, A-1010 Wien - tél : + 43 1 5245316, fax : +43 1 5245396 - info@fit-it.at - <http://www.eutema.com> et <http://www.fit-it.at>**
- [ARTEMIS] **<http://www.cordis.lu/ist/artemis/>**
- [Cryptographie quantique - PRODEQUAC] **Christian Monyk, ARC Seibersdorf research GmbH, Tech Gate Vienna, Donauey-Straße 1/4, A-1220 Wien - tél : + 43 50 550 4152 - christian.monyk@ars.ac.at - <http://www.quantenkryptographie.at>**

Sources : APA, 15/07/2005

Origine : BE Autriche numéro 70 - Ambassade de France en Autriche - 14/09/2005

Code brève ADIT : 29547

Projet "Bus Européen du Futur"

Un concours de design "Re?bus", organisé par l'APCI, à l'initiative du Groupe Bus Européen du Futur, et soutenu financièrement par le PREDIT, s'est déroulé de novembre 2004 à mars 2005.

Lancé auprès d'écoles de design et d'architecture européennes et de jeunes designers, il a permis de faire émerger des projets apportant des pistes nouvelles pour l'approche de l'autobus.

Le projet "Bus européen du futur" est le fruit d'un travail intense entre sept opérateurs de transport et une autorité organisatrice, parmi lesquels la RATP, Connex, Transdev et Kéolis pour la France.

Ce travail, initié en 2001, a permis d'identifier un corpus de 90 spécifications fonctionnelles, dont une quarantaine à caractère novateur, pour la définition d'un produit "autobus" moderne et attractif, dans la perspective de renforcer la compétitivité de ce mode de transport et d'intéresser les constructeurs à cette démarche innovante.

Afin de concrétiser et d'illustrer les résultats de cette première phase de travail, un concours de design "Re?bus", lancé fin 2004, auprès d'écoles de design et d'architecture européenne et de jeunes designers, a permis de faire émerger des projets apportant des pistes nouvelles pour l'approche de l'autobus, à partir de l'analyse des thèmes suivants : nouveau concept de vie à bord ; optimisation des accès (montée/descente) ; optimisation du poste de conduite ; rationalisation des informations ; modularité et adaptabilité des installations ; plus grand souci de sécurité ; plus de considération pour les questions environnementales ; méthodes de construction tenant compte de l'entretien ; prise en considération des paramètres économiques de façon immédiate.

Ce concours a été labellisé par le GO10 du PREDIT en 2004 et a obtenu un financement qui a contribué à sa mise en oeuvre. Les prix ont été décernés lors du Congrès de Rome de l'Union Internationale des Transports Publics en juin dernier.

Des perspectives sont ouvertes pour l'exploitation de ces résultats par les industriels, qui se sont montrés intéressés par la démarche, ainsi que dans le cadre des travaux menés par les opérateurs au sein de l'UITP.

Le premier prix a été décerné à MM. Eric DARU et Nicolas GROULT (équipe n° 28), tous deux diplômés 2004 du Strate Collège Designers d'Issy-les-Moulineaux (FR).

Sources : Predit

Systèmes embarqués et Automobile : à l'Ouest il y a toujours du nouveau ...

L'électronique a pris une place de plus en plus grande dans l'automobile et atteint 25 % de la valeur d'un véhicule. L'automobile devient un des plus gros débouchés pour l'électronique et l'informatique qui pilote ces systèmes. Depuis 1996 la MEITO et PERFORMANCE 2010 mettent en relation les entreprises des nouvelles technologies de l'ouest et celles de l'Automobile. La filière automobile, très concurrentielle, est d'un accès difficile, mais 3 éléments nouveaux montrent que cette piste est sérieuse :

1- le groupe "Systèmes Embarqués dans l'automobile", issu de l'étude d'André Bertrand (Pôle Productique de Bretagne) pour le Conseil Général 35 et du groupe de travail de Pays de la Loire Innovation sur l'électronique embarquée automobile. Constructeurs, fournisseurs de rang 1 et 2* et laboratoires de recherche travaillent ensemble pour s'informer, se former et se structurer avec un thème très porteur : AUTOSAR, sans négliger des sujets toujours d'actualité comme la Compatibilité électromagnétique (CEM), etc.. Ce groupe est piloté par Performance 2010 avec l'aide de la MEITO et de Pays de la Loire Innovation.

2- Le pôle Automobile "Haut de Gamme" qui saura donner une image automobile spécifique à l'Ouest, allié au pôle "Images et Réseaux ". Les actions prévues dans ce pôle, outre l'amélioration de la fiabilité des systèmes embarqués, concerneront les adaptations de véhicules et les équipements spéciaux. La diversité réclamée par le haut de gamme nécessitera des solutions originales.

3- La convention "Recherche et Développement" du 4e SIFAO qui le 11 mai permettra à des services de constructeurs et d'équipementiers de rang 1 de découvrir le potentiel de recherches de l'Ouest. Les laboratoires, grâce à cet échange, connaîtront mieux les besoins futurs des entreprises de l'automobile. Ces éléments vont nous permettre de donner une réelle visibilité de pôle de compétence en systèmes embarqués "automobile" à nos régions. La route sera longue et demandera de la persévérance.

* fournisseur ou équipementier de rang 1 : livre directement le constructeur.

Le fournisseur de rang 2 livre le rang 1.

Pour simplifier, rang 2 ou plus indique un fournisseur qui ne livre pas un constructeur

Contacts :

- Louis Mercier, Secrétaire de Performance 2010 - email : perf2010@ecole-debroglie.fr - Tél : 02 99 05 84 23

Sources : ATEC, 08/08/2005

Origine : Meito

PSA Peugeot Citroën et Siemens VDO Automotive signent un plan d'innovation technologique

Ce plan d'innovation technologique, qui cible trois axes de recherche stratégiques, a pour but de donner à PSA Peugeot Citroën et Siemens VDO Automotive une longueur d'avance sur leurs concurrents respectifs.

Le plan d'innovation technologique signé par PSA Peugeot Citroën et Siemens VDO Automotive comporte trois thèmes de recherche majeurs : le groupe motopropulseur, l'architecture électronique ainsi que les systèmes liés au confort et à l'aide à la conduite.

Dans le cadre du groupe motopropulseur, les axes de recherche porteront notamment sur une plate-forme logicielle modulaire commune aux motorisations essence et Diesel dans le domaine du contrôle moteur et sur des systèmes de dépollution. Dans le domaine de l'architecture électronique, ce plan vise la prise en compte du projet "Autosar" qui regroupe un consortium de constructeurs automobiles et équipementiers dans le but de créer un protocole standard pour l'électronique. Sont également concernées la sûreté de fonctionnement et la mise en oeuvre d'un protocole de communication sécurisé. Enfin, le dernier champ d'action de ce plan sera les systèmes liés au confort et à l'aide à la conduite.

L'objectif de ce partenariat est de développer des solutions innovantes, répondant aux attentes toujours plus importantes des utilisateurs en termes de coûts, qualité et prestations. Il doit apporter aux deux groupes un avantage concurrentiel indispensable dans la définition du véhicule de demain.

Sources : ATEC, 04/07/2005

Origine : Autoactu

Etats-Unis : géolocalisation par Microsoft

Microsoft a l'intention d'ouvrir, dès le milieu de 2005 aux Etats-Unis, avec l'aide de Picometry International, avec l'USGS, Aerial Images et Compaq, un service gratuit de localisation géographique, appelé MSN Virtual Earth, sur les références d'une base de données permettant la production d'itinéraires et de recherches d'adresses des principaux commerces.
[www.microsoft.com]

Sources : ATEC, 15/06/2005

Origine : StratégiesTM

Bosch dévoile son plan produits : innovations, optimisation et quelques surprises

Lors de son 57^e colloque de presse automobile internationale à Boxberg (Allemagne), l'équipementier Bosch a présenté ses nouveaux produits disponibles à court et moyen termes.

Aides à la conduite

Park-Assist semi autonome, grâce à des capteurs ultrasons, la manœuvre de stationnement est guidée de façon optique et acoustique (2007)

Park Steering control, la direction exécute d'elle-même l'opération de stationnement (pas de date)

Stop-and-go, grâce au radar de l'ACC fonctionnant à des vitesses inférieures à 30 km/h (2006)

Reconnaissance de lignes blanches, des panneaux de signalisation ou des obstacles par capteur vidéo (pas de date)

Avertissement de collision PCW par une brève impulsion de freinage (2006)

Freinage d'urgence PEB en cas de collision inévitable (2009)

Châssis

Contrôle adaptatif de la charge LAC sur utilitaire léger pour prendre en compte la hauteur du centre de gravité (2005)

ESP Premium, plus grande capacité hydraulique pour réaliser le stop-and-go ou le freinage d'urgence (2006)

Moteur essence

Développement de moteurs essence turbocompressés à injection directe et distribution variable (couple, consommation et pollution)

Injection directe à 200 bars (fin 2005)

Injecteurs piézoélectriques à 200 bars (pas de date)

Moteur Diesel

Common rail 1 800 bars (2006)

Common rail piézoélectrique à 2 000 bars (2007)

Injecteur common rail à amplificateur hydraulique jusqu'à 2 500 bars (pas de date)

Injecteur-pompe à double solénoïde capable de 5 injections variables sous 2 200 bars (pas de date)

Hybride

Smart electronic Start/stop, démarreur et allumage optimisés pour démarrer le moteur sur un demi-tour (estimation 2006)

Alternateur double fournissant à la fois 14 volts/3 kW et 42 volts/8 kW (pas de date)

Auto-innovations

Sources : ATEC, 14/06/2005

Origine : Autoactu

Les équipementiers innovent pour les voitures de demain

Comme tous les grands équipementiers, Valeo consacre un gros budget à son pôle recherche et développement pour équiper la voiture de demain. Il développe notamment de nouveaux systèmes de climatisation fonctionnant au CO₂, un système d'aide au stationnement permettant à la voiture de réaliser seule un créneau grâce à des radars, un dispositif de vision nocturne améliorant la vision de nuit du conducteur sans éblouir les autres véhicules, ainsi qu'un système capable d'adapter la puissance développée par le moteur en fonction des besoins de la conduite. « Le moteur n'a pas dit son dernier mot. D'énormes progrès techniques peuvent encore être faits avant qu'il ne soit complètement remplacé par d'autres, comme le moteur électrique ou à hydrogène », explique M. Thierry Morin, président de Valeo.

De son côté, Plastic Omnium, spécialiste des systèmes à carburant, cherche à optimiser l'étanchéité du réservoir pour mieux préserver l'environnement. L'équipementier compte par ailleurs présenter en 2006 un concept d'aile de voiture intégrant les phares, qui offrirait de nouvelles perspectives aux concepteurs d'automobiles.

Faurecia travaille sur l'avant des voitures pour y insérer des absorbeurs de chocs aptes à protéger les piétons en cas de collision. L'entreprise développe également des sacs gonflables intelligents capables, grâce à des capteurs, de prendre en compte le poids et la position de chacun des passagers pour se déclencher de façon optimale.

Du côté des manufacturiers, Michelin cherche à développer des pneus plus sûrs, moins bruyants et capables de réduire la consommation du véhicule. Son système de roulage à plat Pax System permet déjà de poursuivre sa route avec un pneu crevé et surtout de supprimer la roue de secours, ce qui permet de gagner une place considérable dans le coffre de la voiture.

Sources : ATEC, 16/05/2005

Origine : FFAC ; Le Figaro, 09/05/05

Maporama Intl. et Baracoda s'associent pour offrir une solution télématique clef en main

Paris, le 9 mai 2005

Maporama International annonce le lancement d'une offre commune avec Baracoda, leader des solutions de communication sans fil intégrées pour l'automobile. Grâce à cette offre, les entreprises dont les véhicules sont équipés du boîtier télématique bluetooth Baracoda B-Box localisent leurs véhicules partout dans le monde, réalisent des recherches de proximité autour des points d'intervention ou de livraison et effectuent les calculs de tournées de leurs véhicules. Toutes ces fonctionnalités sont disponibles 24h/24 et 7j/7 sur Maporama

Explorer à partir d'un simple navigateur Internet

GSM + GPRS + GPS + Bluetooth = B-Box

La société Baracoda a lancé dernièrement la B-Box, premier boîtier télématique à couvrir tout le spectre des communications sans fil : GSM, GPRS, et Bluetooth associé à la technologie de positionnement GPS. Facilement installable dans tous types de véhicules, la B-Box récupère les données de localisation GPS pour ensuite les envoyer vers Maporama Explorer grâce au réseau GPRS/GSM.

Au-delà des coordonnées géographiques des véhicules, de nombreuses autres informations critiques pour l'entreprise sont envoyées par la B-Box. En effet grâce à la technologie Bluetooth intégrée, la B-Box communique avec n'importe quel type de périphérique doté de cette technologie sans fil comme par exemple le lecteur de codes barres portable BaracodaPencil. Un exemple concret : un livreur arrive chez son client, scanne le code barre du colis avec son lecteur Bluetooth BaracodaPencil et transmet automatiquement sa position GPS ainsi que le code identifiant du colis vers Maporama Explorer.

Tirez profit de la B-Box avec Maporama Explorer

Maporama Explorer récupère également l'ensemble des données fournies par la B-Box et la met à disposition du responsable d'équipe. Ce dernier visualise en temps réel sur son navigateur Internet la position des véhicules sur le terrain sur une carte détaillée ainsi que l'état des missions à effectuer.

De plus, Maporama Explorer intègre une fonctionnalité de calcul d'itinéraires et de tournée afin de déterminer le plus court chemin entre différentes adresses et optimiser les tournées des équipes sur le terrain. Le responsable d'équipe bénéficie également d'une fonction de recherche de proximité pour connaître la distance précise qui sépare chacun des véhicules équipés de la B-box d'une adresse donnée (lieu d'intervention, de livraison par exemple). En quelques clics, le superviseur ou chef d'équipe est à même de prendre la meilleure décision pour la productivité de son équipe et la satisfaction de ses clients.

« Baracoda et Maporama International présentent des expertises complémentaires qu'il était très intéressant d'associer pour le bénéfice du marché. L'offre B-Box / Maporama Explorer ouvre de très belles perspectives à de nombreuses entreprises soucieuses d'exploiter un système de localisation simple et flexible » indique Dominique Grillet, CEO de Maporama Intl. « En se positionnant comme une offre intégrée, la solution B-Box / Maporama Explorer répond aux besoins de l'ensemble de la chaîne de valeur logistique depuis le suivi du colis, en passant par le positionnement temps réel des véhicules, la supervision des opérations et l'attribution dynamique de missions. »

Démonstration au salon SEVE

Les deux sociétés partenaires vous invitent à assister à une démonstration de la combinaison de la B-Box avec Maporama Explorer. Cette démonstration aura lieu sur le stand Baracoda tout au long du Salon Européen des Véhicules d'Entreprises (SEVE) qui se déroulera à Paris du 10 au 12 mai prochain au Parc des Expositions du Bourget.

À propos de Maporama International

Maporama International est le leader européen sur le marché des services géocentriques. Grâce à ces services, les entreprises localisent précisément en temps réel tout élément fixe ou mobile en s'appuyant sur la couverture cartographique la plus complète et la plus détaillée du marché. Les clients Maporama International ont accès à Maporama Geocentric Services Framework (MGSF), plate-forme disponible 24h/24 7j/7, conçue pour exploiter toutes les opportunités qu'apportent les services géocentriques. Les entreprises utilisent MGSF dans la plupart de leurs processus métiers, par exemple :

- Marketing : nettoyer les bases de données de mailing en vérifiant la cohérence des adresses, mener des opérations de marketing ciblés géographiquement, guider les internautes vers les points de vente les plus proches ...
- Vente : comparer l'emplacement des points de vente ou de distribution par rapport à la concurrence, identifier prospects et clients sur une zone géographique déterminée, visualiser la position des forces de ventes sur le terrain, trouver la prochaine visite à proximité de leur position courante ...
- Livraison : Vérifier la validité des adresses avant le départ du livreur, fournir à chaque livreur une feuille de route détaillée, visualiser la position des équipes et des véhicules sur le terrain, surveiller l'exécution des tâches en temps réel ...
- Service Après vente : Indiquer aux clients où se trouve le réparateur le plus proche, identifier le technicien le plus proche d'un client dans le cas d'une intervention sur site ...

- Finances/Administration/RH : vérifier les adresses de facturation des clients, valider les notes de frais kilométriques des employés, automatiser la préparation des déplacements des employés ...

Maporama International bénéficie de la confiance renouvelée de plus de 500 clients dans plus de 20 pays incluant Accor, Aventis, Delphi Automotive, Diageo, Dr Martens, Europcar, Fortis, Hitachi et L'Oréal. Basée à Paris, la société possède une présence directe en Italie, Espagne, Suède et aux Etats-Unis.

Contacts :

- **Nathalie Weinryb – Virginie Giraud - Parme Communication - tél : 01 46 10 65 44 - nathaliew@parmecommunication.com ; virginieg@parmecommunication.com**

- **Franck Langevin – Responsable Marketing Communication - tél : 01 44 84 10 00 - franck.langevin@maporama.com**

- **www.maporama.com**

Sources : ATEC, 10/05/2005

Origine : Maporama

Valeo s'allie à IBM pour ses logiciels embarqués

Alors même que la FIEV confirme les bons résultats de l'activité des équipementiers en 2004, Valeo offre un exemple du dynamisme du secteur. Le groupe français s'est ainsi allié à IBM sur la technologie des logiciels embarqués. Un marché en pleine expansion.

L'activité des équipementiers en France en hausse en 2004

Selon les chiffres de la FIEV, les ventes des usines françaises d'équipement pour automobiles ont représenté 24,8 milliards d'euros en 2004, soit une progression de +4,3% par rapport au résultat de l'année 2003. C'est principalement la hausse de la production de véhicules en France et en Europe qui explique ces bons chiffres.

Ainsi, les ventes aux constructeurs pour la première monte restent majoritaires. Elles ont atteint 20,9 milliards d'euros en 2004, soit une hausse de 4,5%. Par ailleurs, le chiffre d'affaires réalisés par les équipementiers en France ou à l'étranger sur le marché de la rechange (rechange constructeurs et indépendants) a augmenté de 3,8% pour totaliser 3,9 milliards d'euros.

Avec une progression de 9% par rapport à 2003, ce sont principalement les exportations qui ont tiré la croissance du secteur. Le solde commercial de la branche a ainsi été positif avec un total de 2,1 milliards d'euros. Cette hausse est allée de pair avec un accroissement de la productivité : les effectifs des équipementiers ont ainsi diminué de -1,6% passant à environ 126.000 personnes employées.

Un partenariat stratégique entre Valeo et IBM

Ce dynamisme du secteur des équipementiers a été récemment illustré par Valeo. Le groupe français a annoncé le 5 mai dernier son alliance avec IBM dans le domaine des logiciels embarqués. Cet accord porte sur la création d'une nouvelle division au sein de l'équipementier français. Ce partenariat vise à tirer profit de la complémentarité des compétences entre les deux entreprises, Valeo apportant son expertise en matière d'équipements automobiles et IBM son expérience des processus et méthodologies concernant les logiciels embarqués.

Cet accord entre dans le cadre d'une véritable course à la taille et au savoir-faire sur ce segment de marché. Bien que récemment décrié pour ses problèmes de fiabilité, Thierry Morin PDG de Valeo, estime que "l'électronique sera à la base de nombreuses innovations contribuant à la sécurité, au confort et à la réduction des émissions polluantes". L'objectif est d'atteindre plus rapidement que ses concurrents un prix et une fiabilité des produits acceptables pour le constructeur et, par là même, le consommateur final. Selon Valeo, le marché des logiciels embarqués est promis à un bel avenir. De récentes études de marché, citées par l'équipementier, montreraient que d'ici à 2010, 90% des innovations dans le domaine de l'automobile proviendront des logiciels embarqués.

Toujours selon Valeo, cette nouvelle division sera opérationnelle en juillet 2005 et emploiera plus de 80 ingénieurs spécialisés en programmation dès la fin de cette année.

Sources : ATEC, 10/05/2005

Origine : Autobiz

L'initiative INVENT consacré aux transports intelligents est terminée

Avec le soutien du ministère fédéral de l'Education et de la Recherche (BMBF), l'industrie automobile allemande a amélioré ses compétences à la fois dans le domaine de la sécurité, mais aussi dans celui de la gestion écologique des transports.

Le BMBF a soutenu via l'initiative INVENT (Intelligenten Verkehr und nutzergerechte Technik) le développement de systèmes d'aide à la conduite à hauteur de 32 millions d'euros sur une période de quatre ans. Le consortium INVENT a réuni les acteurs clés de l'industrie automobile ainsi que leurs équipementiers. Ces partenaires industriels ont apporté près de 41 millions d'euros supplémentaires.

Mme Bulmahn, ministre fédéral de l'Education et de la Recherche, s'est aussi félicitée du soutien du BMBF à deux autres projets de recherche sur les transports à hauteur de 15 millions d'euros chacun. Le premier projet s'intitulait "Gestion des transports 2010" (Verkehrsmanagement 2010) et a concerné les régions de Berlin, Nuremberg, Brunswick, Düsseldorf, Magdebourg et Halle-Leipzig. Il a permis de développer une gestion écologique des transports en répartissant au mieux la charge du trafic dans ces régions. Dans le cadre du projet "Techniques des microsystèmes pour l'aide à la conduite" (Mikrosystemtechnik für Fahrerassistenzsysteme), la sécurité routière a été sensiblement améliorée. Mme Bulmahn, a ainsi déclaré : "A l'aide de financements publics, nous avons créé des standards qui permettent à l'Allemagne de participer à la compétition internationale."

Le secteur automobile supporte une part significative des investissements en recherche et développement en Allemagne. Selon les derniers chiffres du centre européen de recherche en économie, les dépenses liées à l'innovation dans la construction automobile ont atteint 24 milliards d'euros en 2003 et le chiffre d'affaires réalisés grâce aux nouveaux produits lancés sur le marché la même année a atteint 146 milliards d'euros. Avec des dépenses en recherche et développement de 14.5 milliards d'euros en 2004, la branche automobile représente environ un tiers du total des investissements privés dans ce domaine.

Contacts :

- internet : **INVENT - Sicherheit im Strassenverkehr** : <http://www.bmbf.de/382.php>

- internet : **INVENT - Intelligenter Verkehr und nutzergerechte Technik** :
<http://www.invent-online.de/>

- internet : **Verkehrsmanagement 2010** - <http://www.bmbf.de/392.php>

Sources : Communiqué de presse du BMBF, 28/04/2005

Origine : BE Allemagne numéro 235 - Ambassade de France en Allemagne - 3/05/2005 -
<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/27687.htm>

Code brève ADIT : 27687

Salon : le salon Mobility Trends se tiendra du 31 mai au 2 juin 2006

Du 31 mai au 2 juin aura lieu la première édition du salon professionnel Mobility Trends, dédié aux innovations technologiques propres à la mobilité. Innovant et pragmatique, cet événement encourage la rencontre et le partage de compétences de tous les secteurs concernés par cette activité.

"Le salon Mobility Trends est une réponse à plusieurs attentes de la part des professionnels", explique Renaud Simard de la société Proximum, en charge de l'organisation de cette manifestation avec la société MaM Consulting. "D'une part, il fallait créer un salon sur la mobilité car c'est une problématique d'avenir. D'autre part, la globalisation des marchés, la croissance démographique, le développement durable ou encore la nécessité de créer des énergies alternatives rendent de plus en plus complexe la recherche de solutions technologiques pour les créateurs de mobilité. Il fallait donc créer un salon intersectoriel visant à initier des partenariats technologiques entre les différents secteurs. Enfin, il fallait aider les pôles de compétitivité ('clusters') locaux à communiquer sur leurs compétences et à trouver de nouveaux projets." Mobility Trends a donc pour objectif de permettre la rencontre des donneurs d'ordres et des clusters des secteurs automobile, aéronautique, aérospatial, ferroviaire, maritime, etc.

Par ailleurs, Mobility Trends fait partie d'une nouvelle génération de salons professionnels résolument pragmatiques et motivés par la politique du résultat. Aussi, pour créer un environnement favorable à la concrétisation de nouveaux partenariats, ce salon est "axé sur cinq outils professionnels" : une exposition hi-tech abordant toutes les thématiques de la mobilité (énergies alternatives, sécurité, motorisation, électronique embarquée, logistique, gestion des flux...) ; des conférences technologiques permettant de clarifier l'offre mondiale des pôles de compétitivité, de mettre en avant des "success stories" de coopération en R&D ou encore de présenter les tendances de demain ; des rencontres de partenariats technologiques préprogrammées entre industriels, clusters et laboratoires de recherche public ou privé. "C'est une réelle opportunité pour les pôles de compétitivité car ils commencent à comprendre qu'ils ne peuvent plus se concentrer sur un seul secteur d'activité s'ils veulent maîtriser leur emploi local (comme c'est le cas pour Clermont-Ferrand qui s'appuie sur Michelin)", note M. Simard.

Des rendez-vous d'affaires préprogrammés seront également organisés. "Nous aurons édité un catalogue d'offres et de demandes au préalable. Ainsi, ce sera l'occasion pour un donneur d'ordres ou un prescripteur de trouver son futur fournisseur", précise M. Sinard. Enfin, les organisateurs ont créé une bourse d'échanges technologiques sur Internet, baptisée Clusnet. Pendant le salon, un visiteur pourra y entrer sa demande de coopération sur une borne interactive. Celle-ci sera ensuite affichée sur des écrans géants dans tout le salon. Après le salon, les exposants pourront encore y afficher leurs compétences ou leurs demandes de partenariats jusqu'à la prochaine édition du salon.

Néanmoins, ce salon international n'a que quelques mois pour fédérer les professionnels. "Nous avons consacré un budget de plus d'un million d'euros pour créer cette manifestation et la moitié est réservée à la communication, explique Michel-Alexandre Morlat, de la société MaM Consulting. Par ailleurs, nous éditerons une lettre d'information mensuelle à destination des professionnels pour les informer des évolutions du salon. Pour le moment, nous avons de nombreux échos favorables et beaucoup de professionnels ont exprimé leur intérêt à se rendre sur notre salon."

Emilie Binois

Sources : ATEC, 30/09/2005

Origine : Autoactu

Le congrès mondial sur les transports intelligents aura lieu à San Francisco du 6 au 10 novembre 2005

La Ministre française déléguée au commerce extérieur, Christine Lagarde, sera présente sur le salon ITS World, le mercredi 9 novembre 2005, afin de rencontrer les acteurs français présents pour l'évènement.

La France disposera sur le salon d'un pavillon, organisé par l'ISTED et l'ATEC-ITS France et labellisé par UBIFRANCE. Des informations complémentaires, pour les entreprises souhaitant être présentes sur le pavillon français, sont disponibles sur le site de l'ISTED.

Parallèlement au congrès, se tiendra une exposition présentant les technologies, services et solutions utilisés dans les systèmes de transports intelligents. Le pavillon français trouvera sa place parmi les nombreux autres pavillons nationaux installés : Australie, Chine, Corée, Espagne, Etats-Unis, Grande-Bretagne, Japon, Suède, etc.

Les modalités d'accès au congrès sont présentées sur le site internet <http://www.itsworldcongress.org/>. Il est possible de s'inscrire en ligne.

Le congrès mondial est co-sponsorisé par ITS America, ITS Japan et ERTICO (ITS Europe).

Site du salon ITS World : www.itsworldcongress.org

Ertico : www.ertico.com

ITS America : www.itsa.org

ITS Japan : www.its-jp.org/english

Page de l'ISTED concernant ITS World : www.isted.com/manifestations/congres_its2005.htm

Sources : ATEC, 12/08/2005

Origine : Revue "Transports Etats-Unis" n°131

Les Grands Prix Internationaux de la Création Technique - Equip Auto 2005

date de publication : 19 septembre 2005

Les Grands Prix Internationaux de la Création Technique sont organisés par EQUIP AUTO, l'AFPA (Association Française de la Presse Automobile), l'AJTE (Association des Journalistes Techniques Européens) avec le concours de la presse internationale. Les Grands Prix sont attribués par un jury international de 75 journalistes de 21 pays. Ils ont pour ambition de sélectionner et de primer, parmi les candidatures présentées par les exposants d'EQUIP AUTO, les concepts, produits et services les plus innovants.

La présidence du jury est assurée cette année par : Bertrand GAY (président), David GIARDINO (vice-président), Jean Pierre DURAND (directeur technique). Deux trophées (or et argent) seront décernés dans les catégories suivantes :

Ingénierie et technologies de pointe
Rechange et Post-équipement
Équipement de Garage

La remise des 10e Grands Prix Internationaux de la Création Technique aura lieu le vendredi 14 octobre à 17h30, Amphi Jean Thèves, Centre de conférences, Hall 4, en présence de nombreuses personnalités de l'automobile et des médias.

Liste des pré-sélectionnés :

INGENIERIE ET TECHNOLOGIES DE POINTE :

BERU EYQUEM Bougie de Préchauffage à capteur de pression intégré
CONTINENTAL TEVES / SNR ROULEMENTS Capteur d'angle volant
DELPHI Alerte de dérive assistée par vidéo
HELLA Projecteur à technologie 100% LED
LUK Clutch Servo Assistance
TRW AUTOMOTIVE Frein de stationnement électrique
VALEO Transmission par courant porteur
VALEO Radar multi-faisceaux

RECHANGE ET POST-ÉQUIPEMENT

AUTOSOCK Autosock "brings you home"
HELLA Hydrolux 1000 FF
PARROT Autoradio Mains libres Bluetooth CK5100
PPG INDUSTRIES Vernis Ceramiclear D8 105
SIEMENS VDO Clé de téléchargement pour chronotachygraphe
SOFARE Lecteur Sevti-Media
VALEO Diffuseur antibactérien pour climatisation
YMAX APR1 Réparation plastique par "brasage"

GARAGE

BOSCH Contrôle de Géométrie optique KDS
CAPELEC Testeur d'injecteurs universel sans démontage
DELPHI Solution diagnostic DS100E
DELPHI Solution diagnostic Common Rail
FROG'S Système de redressage carrosserie Air Process
ONE-TOO Clé Dynamométrique Moment Alpha
SPANESI Contrôle de Géométrie Touch Wheels
TRW AUTOMOTIVE Id Internet Diagnostics

Sources : FIEV

Système d'avertissement des conditions de route

Le Consortium Internet ITS a développé un système qui fournit aux conducteurs un avertissement avancé pour les routes enneigées et d'autres types de conditions dangereuses pour la conduite, en temps réel. Le système fonctionne en analysant une combinaison d'informations météorologiques et de données collectées par des terminaux spéciaux placés dans certains véhicules afin de déterminer les endroits dangereux sur les routes. Par la suite il envoie des avertissements prioritaires aux conducteurs s'y dirigeant par le biais de leur système de navigation à bord.

Le terminal spécial repère l'endroit où se trouve le véhicule et surveille les activités concernant sa conduite, comme l'utilisation des essuie-glaces ou les freinages brutaux, et envoie ensuite les données par une connexion Internet sans fil à un serveur où les données sont analysées et combinées aux informations météo en temps réel.

Afin de fournir des avertissements avec précision, il est nécessaire de collecter les données à partir d'un nombre important de terminaux. Le Consortium Internet ITS prévoit ainsi d'appeler à la coopération des compagnies de taxi et de transport routier. Le Consortium considère également l'établissement d'une entreprise qui fournirait un support aux conducteurs utilisant ce système.

Sources : *Nikkei Business Daily*, 21/02/2005

Origine : *BE Japon numéro 351 - Ambassade de France au Japon - 21/02/2005 -*
<http://www.bulletins-electroniques.com/actualites/26382.htm>

Code brève ADIT : 26382

Les dernières avancées de PSA Peugeot Citroën en matière de services télématiques

TITRE : Les dernières avancées de PSA Peugeot Citroën en matière de services télématiques

Source : T.E.C. : (Paris). [T.E.C. : (Paris).] 2005 , vol. 186 , pp. 35 - 38 [4 pages.]

Auteur(s) : BATOCCHI Franck

Adresse(s) : Responsable des domaines sécurité et ITS à la Direction Stratégie Produit Groupe du Groupe PSA Peugeot Citroën

Résumé : A l'automne dernier, le numéro spécial automobile de TEC (n°183) avait permis de présenter dans le détail le système d'appel d'urgence mis en place par PSA Peugeot Citroën. Les lecteurs de TEC avaient alors fait plus ample connaissance avec le matériel embarqué et une chaîne de service « back office » complexe avec Inter Mutuelles Assistance (IMA) en prestataire final. Accessible gratuitement et sans limitation de durée sur la quasi-totalité des deux gammes de véhicules particuliers Peugeot et Citroën équipés de la plate-forme télématique et de navigation RT3 (appellation Peugeot)/ Navidrive (appellation Citroën), l'appel d'urgence était présenté comme un vecteur d'émergence du concept de sécurité tertiaire, qui traite des questions relatives à l'après-choc. Ce premier article indiquait une volonté de PSA Peugeot Citroën de développer fortement l'appel d'urgence. Quelques mois plus tard, il est possible de faire un nouveau point de la situation.

Type de document : PERIODIQUE Langue : français

Cote INIST : 17848

Editeur : Association pour le développement des techniques de transport, d'environnement et de circulation Versailles - France

Sources : *INIST*