

La faillite de Natel Futé a laissé un grand vide. Plusieurs entreprises romandes s'engouffrent dans la brèche. Mobiroad et Mobileone misent sur les dernières technologies en matière de téléphonie mobile. Inzepocket table sur l'universalité du SMS à l'ancienne.



Les automobilistes peuvent à nouveau être informés de l'emplacement des radars mobiles via leur portable. (Photos Corminboeuf, Audar)

## Le grand retour des SMS routiers

■ MARC AUDAR

Trente mille abonnés à l'info routière par téléphone portable sont restés en rade, le printemps dernier, lorsque Natel Futé a mis la clé sous le paillason. Un différend commercial avec Swisscom serait à l'origine de cette débâcle. Une chose est sûre: ce n'est pas la baisse de la demande qui explique cette disparition de l'offre. La preuve en est fournie par l'arrivée de nouveaux opérateurs bien décidés à s'installer dans ce créneau.

### Nouveaux acteurs

Les mauvaises langues prétendent que feu Natel Futé s'était enfoncé dans le rouge pour avoir offert à ses abonnés le remboursement des amendes infligées lors de contrôles radar non signalés. Aucun des nouveaux acteurs ne s'aventure sur un terrain aussi glissant, ne serait-ce qu'en raison de la difficulté à faire la part des choses entre les conducteurs honnêtes et les chauffards ravis de l'aubaine.

Mobiroad ([www.mobiroad.ch](http://www.mobiroad.ch)) depuis ce printemps et Mobileone ([www.mobileone.ch](http://www.mobileone.ch)) depuis cet été – qui a repris les abonnés en souffrance de Natel Futé – ont décidé d'accompagner la clien-

tèle dans le saut technologique que représente notamment le GPRS et ses capacités d'affichage graphique sur les écrans des portables. Inforadars ([www.inforadars.ch](http://www.inforadars.ch)) donne à peu près tout à tout le monde sur son site internet, depuis pas mal de temps, et vend 20 cts le SMS à la demande. Inzepocket ([www.inzepocket.ch](http://www.inzepocket.ch)), qui a démarré fin mai, table uniquement sur le SMS à l'ancienne par abonnement, pour sa simplicité et son universalité, toutes générations de téléphones confondues – ou presque. En affichage flash, ou sous forme d'avis de réception – la fameuse petite enveloppe –, le SMS se rit en effet du type ou du modèle de téléphone. Et la communication vocale des messages au conducteur, le seul réel progrès qui méritera de tout chambouler, n'est pas pour demain. Mais l'essentiel n'est évidemment pas là. L'info routière par téléphone ne vaut que par sa rapidité, sa précision et sa clarté.

### Utilité publique

Ancien champion de Suisse des rallyes, Serge Racine roule aujourd'hui pour Inzepocket. Ses propos ne valent pas uniquement pour la société à laquelle il est associé. Ils expriment les enjeux de ce genre d'entreprise

pratiquement reconnue d'utilité publique pour sa contribution à la prévention. La route et rien que la route, telle est la devise d'Inzepocket. Entendez par là qu'elle n'envisage pas de se diversifier dans d'autres services tels que l'horoscope, certes appréciable, mais relevant d'une mission bien différente.

A l'origine de Natel Futé, la prolifération des contrôles radar était la première, voire l'unique motivation d'adhésion au système. Cela reste sans doute le cas, mais la route réserve bien d'autres surprises désagréables aux automobilistes mal informés.

«Nous sommes actifs sur trois fronts, explique Serge Racine. Les emplacements des contrôles de vitesse bien sûr, à l'exception des cabines fixes dans lesquelles on ne peut jamais savoir si un appareil est ou non en fonction. La signalisation des ralentissements extraordinaires ensuite, c'est-à-dire ceux qui se produisent inopinément, à la différence des bouchons quotidiens que les pendulaires connaissent parfaitement. Il va sans dire que nous annonçons aussi la fin des encombrements que nous avons communiqués, afin que les conducteurs ne se lancent pas inutilement à la recherche d'itinéraires d'évitement. Enfin, nous informons aussi des lieux où se déroulent des contrôles routiers. Non pour permettre aux chauffards d'éviter la police, mais pour que vous ou moi, le jour où nous avons par exemple oublié le permis de conduire à la maison, puissions éviter un désagrément.»

### Véritable communauté

Tous les diffuseurs d'infos routières en temps réel se fournissent à une même source: les automobilistes eux-mêmes. Serge Racine précise: «Le but est de constituer une véritable communauté d'utilisateurs. En composant un numéro gratuit, ce sont eux qui alimentent notre centrale. Et tout le monde en bénéficie. Comme toute contribution mérite récompense, ces collaborateurs occasionnels se voient à chaque fois crédités de points se transformant en mois d'abonnement à prendre pour eux-mêmes ou à offrir.» Et la concurrence des radios locales

elles aussi bien informées? «Vous ne pouvez les entendre que si vous avez allumé votre poste», sourit Serge Racine.

Le pire, pour un système d'information routière par natel, c'est l'overdose d'alertes. C'est ici qu'intervient la personnalisation de l'abonnement. Chez Inzepocket par exemple, l'utilisateur peut sélectionner les tronçons routiers qui l'intéressent particulièrement et ne reçoit de messages que pour ce secteur-là. Libre à lui évidemment de modifier ce profil par un coup de fil au numéro gratuit.

Même étendu à l'ensemble de la Suisse, le marché potentiel sera-t-il suffisant pour permettre à autant d'acteurs d'exister? La gestion d'un central de diffusion n'est pas une mince affaire lorsqu'il s'agit de l'assurer 7 jours sur 7. L'avenir de chacune des sociétés engagées se jouera par la conquête plus que par le partage. S'imposera, celle qui démontrera au quotidien sa plus grande utilité.

## L'oracle des bouchons

Davantage que les contrôles de vitesse, ce sont les encombrements qui empoisonnent la vie quotidienne. Aux Etats-Unis plus qu'ailleurs. Face à ce véritable fléau, un ingénieur français a créé un système baptisé BeatTheTraffic ([www.beatthetraffic.com](http://www.beatthetraffic.com)) qui se livre à de véritables prédictions et ne fait pas que refléter les informations communiquées par les automobilistes sur le terrain.

Le procédé consiste ici à analyser les données fournies par des dizaines de milliers de capteurs, complétées avec les informations historiques connues pour un tronçon donné.

L'utilisateur indique alors le trajet qu'il effectue régulièrement, par exemple pour se rendre au travail, et des SMS lui communiquent l'état des ralentissements ainsi que des suggestions d'évitement. M.A.

