



BE – e-TRUCK

---

# e-TRUCK

**Bertrand DAVID**

*Laboratoire LIESP (Laboratoire d'Informatique pour l'Entreprise et les Systèmes de Production )  
Ecole Centrale de Lyon, 36, avenue Guy de Collongue, 69134 ECULLY cedex  
Adresses électroniques : Bertrand.David@ec-lyon.fr*

## Plan

---

- Problématique
  - *Contexte industriel*
  - *Approche choisie*
  - *Principaux concepts*
- Projet eTruck
  - *Plateforme IMERA*
  - *Principales caractéristiques*
  - *eTruck et HMTD*
  - *IHM conduite et IHM mobile*
  - *Dépannage et M-learning*
- Démarche et gains obtenus
  - *Configuration de l'ordinateur porté*
  - *Démarche d'utilisation et gains*
- Conclusions et perspectives

BE-TC-IC e-TRUCK 2

## Contexte industriel

- Le constat
  - **L'efficacité dans l'exploitation des camions et des bus a toujours été une préoccupation majeure des constructeurs et surtout des propriétaires et exploitants.**
  - **Les coûts d'acquisition et d'exploitation conduisent à ce que « le camion ou le bus roulent » autant que possible. Il est de ce point de vue très proche de l'avion, avec lequel il partage certaines caractéristiques comme celle d'exploitabilité, mais a également ses spécificités :**
    - il n'est pas encore aussi surveillé et contrôlé et ne contient pas encore autant d'informatique embarquée que l'avion.
    - Il peut changer d'itinéraire à volonté, son trajet ne donnant pas (encore) lieu à une déclaration (autorisation) préalable,
    - la réactivité et l'adaptabilité sont cruciales,
  - **Pour beaucoup d'aspects, les recherches ont abouti et des solutions ont été industrialisées et mises en exploitation :**
    - la dimension logistique a été la plus étudiée, notamment pour son impact économique, ce qui explique de nombreuses solutions abouties et utilisées.
  - **Néanmoins, d'autres aspects sont encore du domaine de la recherche et c'est surtout cette dimension qui nous intéresse, en tant que membres d'un laboratoire de recherche.**

## Notre contribution

- **Nous présentons une étude appelée eTruck, plaçant le camion dans son contexte informationnel, pour identifier différentes contributions des TIC et notamment celles qui s'appuient sur l'utilisation de l'ordinateur porté.**
- **Nous étudions les besoins ou les possibilités en matière d'informatisation très globale,**
- **Puis approfondissons trois aspects qui sont liés à l'ordinateur porté**
  - M-learning,
  - Aide au dépannage,
  - Utilisation de la réalité augmentée.
- **La dimension Interaction Homme-Machine (IHM) est particulièrement mise en avant dans ces trois cas.**

## Contexte informationnel du camion

- **Camion lui-même** : son état technique (incidents, accidents, révisions, maintenance)
- **Camion sur la route** : comportement dynamique, communication avec l'infrastructure,...
- **Camion et son équipage** : temps de conduite, gestion des chauffeurs, hôtels
- **Camion et son chargement** : optimisation des trajets, gestion de la cargaison et toute la logistique.

## Camion et ses liaisons de communication avec

- **l'infrastructure de transport**, lui fournissant des informations variées sur la route tant statiques (virages, chaussée déformée, rétrécissement,...) que dynamiques (verglas, bouchons, déviations, accidents,...) ;
- **le satellite**, permettant de suivre à distance sa conduite (vitesse, consommation, arrêts,...), de connaître son itinéraire et sa localisation géographique, de communiquer avec sa base logistique, de collecter des informations à distance sur l'état du véhicule pour maintenance ou dépannage ;
- **les véhicules se trouvant à proximité** roulant dans le même sens (devant ou derrière lui) en vue de synchronisation de la conduite (ajustement de la vitesse, communication des changements de trajectoire, de freinage, ...) pouvant à terme conduire à la mise en place d'un « **train virtuel de véhicules** » dans lequel seul le premier conducteur sera actif, les autres assurant une veille passive pour intervenir seulement en cas de problèmes.
- Tous ces aspects sont en relation directe avec les **possibilités offertes par les TIC** et ceci dans tous les vecteurs de l'informatisation :
  - **stockage,**
  - **traitement,**
  - **distribution (réseau),**
  - **échange d'information plus particulièrement entre les hommes et le système (IHM).**

## Vision globale : camion et son entourage



BE-TC-IC

e-TRUCK

7

## Contexte informationnel du camion

- ❑ **les échanges commerciaux** entre le client, l'entreprise de transport et le chauffeur,
- ❑ **les échanges de gestion d'entreprise** entre l'entreprise de transport, son chauffeur et son camion,
- ❑ **les échanges de gestion du camion** entre le service de maintenance et de dépannage et le camion, avec la participation du chauffeur,
- ❑ **les échanges de conduite** entre le chauffeur, son camion et les services qui lui permettent d'organiser et gérer ses déplacements en respectant des consignes de sécurité, d'efficacité et de rentabilité.

BE-TC-IC

e-TRUCK

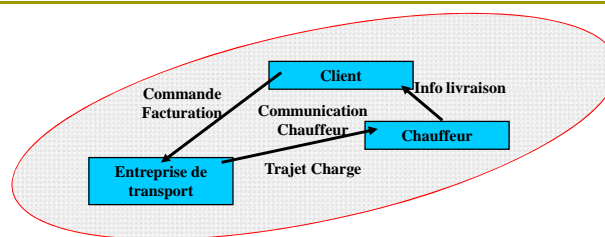
8

## Approche choisie

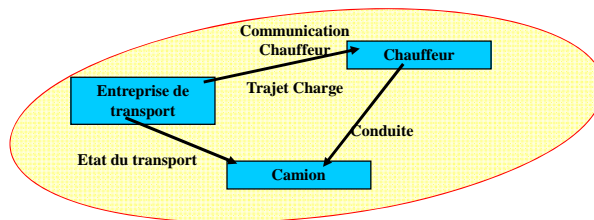
### □ Répondre aux besoins à l'aide de

- **L'informatique mobile**, portée et ubiquitaire [Weiser, 1991] comme facteur de compétitivité,
- **Mobile learning**, pour une meilleure formation, opérationnelle et acquise juste à temps,
- **Réalité Augmentée** [Wellner, 1993], guidant l'opérateur dans ses tâches en superposant à la réalité des informations numériques d'accompagnement d'activités.

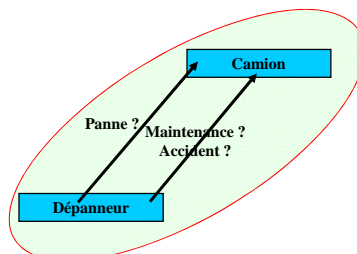
## Echanges commerciaux



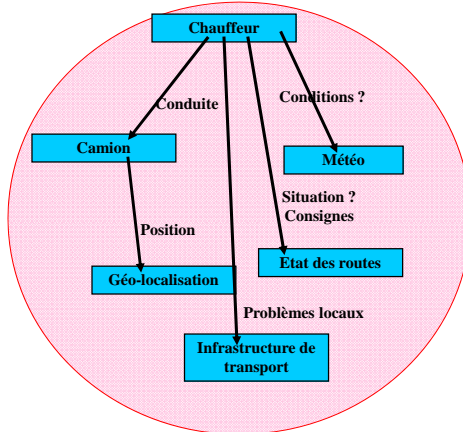
## Echanges de gestion d'entreprise



## Echanges de gestion du camion



## Echanges de conduite

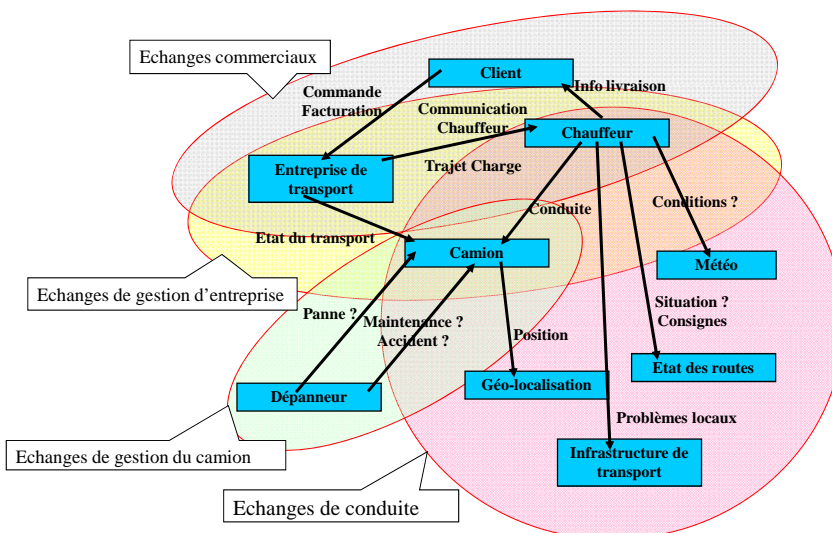


BE-TC-IC

e-TRUCK

13

## Contexte informationnel d'eTrucks



BE-TC-IC

e-TRUCK

14

## Principaux concepts d'IMERA

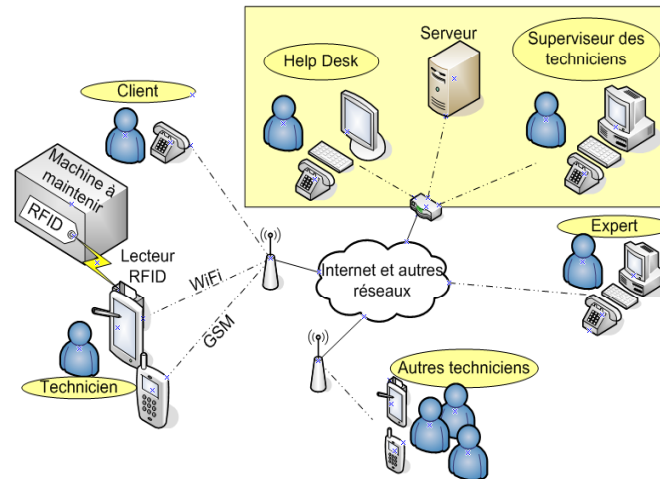
(Interaction Mobile dans l'Environnement Réel Augmenté)

- **IM (Interaction Mobile)** : utilisation d'ordinateurs portés (PDAs, Smartphones, TabletPCs) et d'autres dispositifs adaptés aux situations mobiles ;
- **ERA (Environnement Réel Augmenté)** : disposer d'un environnement augmenté dans le sens de la réalité mixte et de l'informatique ubiquitaire ;
- **MOCOCO (MObilité, COopération, COntextualisation)** : réaliser des tâches en collaboration par plusieurs acteurs mobiles, qui ont accès à des données précises et contextualisées ;
- **Proactivité** : la faculté de l'interface de s'adapter aux actions de l'utilisateur et au contexte dans lequel il interagit (dans une logique d'intelligence ambiante) en montrant des capacités d'anticipation.

## Projet HelpMeToDo (HMTD)

- Le projet HelpMeToDo (HMTD) a pour but d'exploiter ces nouveaux moyens de communication mobiles pour :
  - **le grand public et les professionnels**
  - **dans toutes les activités qui nécessitent de l'aide.**
- Il s'agit de prendre en compte dans des contextes individuels, collectifs, industriels ou grand public des besoins :
  - **d'information,**
  - **de formation,**
  - **d'assistance,**
  - **d'aide à la maintenance et de dépannage**
- Le projet HMTD vise à étudier cette problématique de façon générique et déclinable dans ces contextes où les contraintes et exigences sont à la fois spécifiques mais « dérivables » à partir de situations génériques.

## Plateforme IMERA dans sa déclinaison HMTD pour des activités industrielles



BE-TC-IC

e-TRUCK

17

## ERA et eTRUCK

- ❑ **L'informatique portée** : accéder aux informations, les collecter et les traiter en mobilité
- ❑ **Contextualisation** : disposer sur le lieu d'intervention d'information appropriée, précise et actualisée
- ❑ **Réalité Augmentée** : exploiter la contextualisation pour amener des informations numériques dans la réalité
- ❑ **Stockage in-situ** : trouver toujours sur le lieu d'intervention les informations vitales
- ❑ **Traçabilité** : disposer d'une trace détaillée de l'intervention courante et des interventions passées, en vue d'analyse, d'explication, ...
- ❑ **Prescription d'opérations** : disposer d'un guide précis décrivant les séquences d'intervention avec les opérations à faire et les outils à utiliser
- ❑ **Mobile learning** : amener la formation sur le lieu d'intervention en permettant un apprentissage juste à temps et dans le contexte de l'activité menée

BE-TC-IC

e-TRUCK

18

## Dispositifs envisagés

- Environnement augmenté :

- Étiquettes RFID



- Périphérique lecteur

- Pour l'utilisateur :

- PDA + carte WiFi



- TabletPC



- Gants numériques : une ou 2 mains



- Lunettes de réalité augmentée



## IHM de l'activité de conduite (1/2)

- Dans l'activité de conduite l'IHM est principalement basée sur un écran intégrateur sur lequel on fait apparaître tous les éléments utiles.
- Par l'intégration nous qualifions l'approche dans laquelle un seul écran est utilisé pour afficher, à tour de rôle et de façon sélective à la demande du système ou de l'utilisateur des informations et les interfaces liées aux différentes activités.
  - **Si à l'arrêt tout est accessible, tant des activités de conduite, de présentation de l'état du véhicule, des consignes routières, que des activités moins vitales de recherche de stations d'essence, de restaurants, ... mais également de guidage navigationnel, de fonctionnement d'autoradio, de téléphone, etc.,**
  - **en roulant une sélection naturelle se met en place selon le contexte.**
- Ce contexte prend en compte la situation présente caractérisée par l'activité principale (conduite), l'état du véhicule, l'état de la route et d'autres éléments instantanés, ainsi que le profil du conducteur.
- Le basculement vers une autre activité devient effectif sur demande expresse du système, panne soudaine, appel téléphonique entrant, message de la sécurité routière, ...

## IHM de l'activité de conduite (2/2)

---

- L'**interface adaptative**, s'appuie sur trois modèles qui sont :
  - **le modèle de fonctionnement**, décrivant les possibilités du système sous forme de tâches utilisateur,
  - **le modèle de la situation** décrivant l'état instantané du système global (état du véhicule, événements entrants comme des appels externes, ...)
  - **le modèle de l'utilisateur**, son profil exprimant ses capacités, ses spécificités, ....
- Le choix d'interface de la tâche sélectionnée et sa forme dépendent de ces trois modèles.

## IHM portée en situations de mobilité (1/2)

---

- Quand le chauffeur n'est pas au volant, mais qu'il est soit en train de s'occuper du chargement ou du déchargement ou quand il gère une situation de panne, d'incident ou d'accident ; il a besoin d'une autre interface que celle, fixe dans sa cabine, utilisée pour la conduite.
- Celle-ci doit être mobile pour lui permettre d'agir dans la remorque, ou à l'extérieur, selon le besoin. Des tâches au moins partiellement différentes par rapport à celles évoquées pour la conduite sont nécessaires. En fait, un recouvrement partiel entre certaines tâches proches de la conduite et celles utilisées en mobilité est normal.
- Toutefois des nouvelles tâches plus contextuelles doivent être proposées. Celles-ci sont soit liées à la cargaison, soit au fonctionnement ou dysfonctionnement du camion.
- Dans les deux cas la contextualisation est indispensable.

## IHM portée en situations de mobilité (2/2)

- ❑ La marchandise à livrer doit être traitée contextuellement. Il en est de même pour ce qui concerne la situation de panne ou de dysfonctionnement du camion.
- ❑ Pour aider le conducteur à diagnostiquer le défaut ou la panne, il faut collecter des informations adéquates et les analyser et les agréger correctement.
- ❑ L'ordinateur porté muni de périphériques appropriés, notamment le lecteur de tags RFID peut aider beaucoup dans les deux cas, tant lors de la gestion contextuelle des marchandises que de la contextualisation des situations de pannes.
- ❑ Cette contextualisation peut aller jusqu'à la présentation en réalité augmentée de consignes, de gestes et de manipulations à faire sur l'équipement.



BE-TC-IC

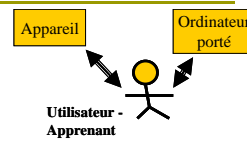
e-TRUCK

23

## Trois formes de relation Équipement – Ordinateur porté

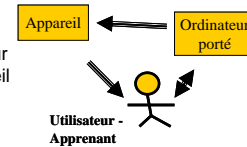
- ❑ **L'équipement ne propose aucun moyen de connexion avec l'ordinateur porté :**

- c'est à l'utilisateur (l'acteur) d'assurer le lien entre les informations fournies par l'ordinateur porté et les situations observées ou à produire sur l'appareil;



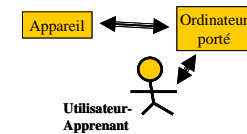
- ❑ **L'équipement est en mesure de recevoir des commandes via, par exemple, une interface infrarouge :**

- l'ordinateur porté établit un contact unilatéral vers l'appareil, pour le commander. La communication dans l'autre sens, de l'appareil vers l'ordinateur porté reste à la charge de l'utilisateur;



- ❑ **Quand l'équipement est en mesure d'établir avec l'ordinateur porté une communication dans les deux sens :**

- il est possible de substituer à l'interface originale de l'appareil, l'interface proposée par l'ordinateur porté. Dans ce cas cette nouvelle interface, complètement déportée, peut être spécifique aux exigences de l'utilisateur

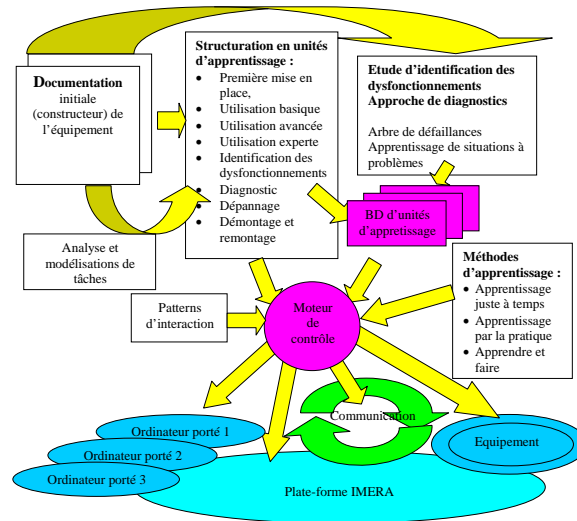


BE-TC-IC

e-TRUCK

24

## Mise en place de dépannage et M-learning



BE-TC-IC

e-TRUCK

25

## Démarche d'utilisation et gains obtenus

- Le besoin d'accéder à des informations propres aux équipements et plus généralement au contexte :
  - *les informations concernant l'identité de l'équipement, son historique, etc. Les deux solutions sont le stockage in-situ par le biais des étiquettes RFID et l'utilisation des tags RFID comme identifiants avec le stockage d'informations associées dans une base de données.*
- Notre scénario nous a permis de soulever deux autres types de problèmes propres aux maintenances d'équipements sensibles que sont :
  - *le suivi complet de l'intervention en temps réel*
  - *le contrôle strict de l'ordre d'exécution.*
  - *Ces deux points sont essentiels pour limiter les erreurs humaines éventuelles, pouvant engager des temps d'immobilisation des équipements importants, retardant ainsi la production et pénalisant la réactivité de l'entreprise.*
- Nos propositions les solutions les plus adaptées :
  - *la mise en œuvre de la traçabilité (via les étiquettes RFID)*
  - *la prescription d'opérations permettant de vérifier étape par étape que l'ordre de démontage-remontage des pièces est bien respecté suivant la procédure de maintenance définie et validée.*

BE-TC-IC

e-TRUCK

26

## Démarche d'utilisation et gains obtenus

- Nous proposons deux moyens pour faire face aux ruptures de compétences des personnels dans des situations non prévisibles ou pour lesquelles ils n'ont pas été formés :
  - *Suivant les besoins en aide plus spécifiques, les intervenants peuvent collaborer à distance avec un ou plusieurs experts pour résoudre les cas les plus ardu.*
  - *Le personnel peut également se former sur le site en « apprenant juste à temps » les gestes, actions et opérations dont il a immédiatement besoin.*

BE-TC-IC

e-TRUCK

27

## Conclusions

- Nous avons présenté une réponse possible, mais naturellement partielle, à la problématique d'hyper compétitivité à laquelle doivent actuellement faire face les entreprises.
  - *Notre proposition se situe dans le contexte de la maintenance et du dépannage industriel et repose sur l'utilisation de l'ordinateur porté auquel nous couplons un ensemble de dispositifs d'interaction.*
  - *Les utilisateurs qui sont très mobiles, sont ainsi plus efficaces dans la réalisation de leurs tâches. Ce système mobile supporte le M-learning par lequel le technicien va apprendre « juste à temps » ou « en faisant ».*
  - *Le paradigme de réalité augmentée, conduisant à superposer des éléments du monde physique avec des éléments virtuels peut faciliter la compréhension des tâches à effectuer.*
  - *Pour donner tout son aspect professionnel à notre système, nous proposons de tirer profit du stockage in-situ, de la traçabilité et de la prescription d'opérations permettant une assistance importante à l'utilisateur qui n'a alors plus qu'à saisir un nombre très limité d'informations (l'utilisation de tags et lecteurs RFID étant particulièrement appropriée dans ce but).*

BE-TC-IC

e-TRUCK

28

## Conclusions

- Dans les cas où l'utilisateur ne parviendrait pas malgré tout à résoudre la tâche seul, il peut contacter des experts distants avec qui il pourra réaliser diagnostic voire **collaborer** dans le processus de réparation.
- Notre système met en avant la **contextualisation** d'informations requiert l'utilisation d'une base de données, c'est-à-dire d'un SGDT et @udros est un choix judicieux par sa multitude d'outils et possibilités supplémentaires proposés.
- **L'humain reste ainsi au centre de la performance** de notre système tout en étant grandement assisté, de sorte à limiter ses besoins en formation et à maximiser son autonomie.
- L'effort de développement des logiciels adéquats au fonctionnement de ce système générique et par la même à le spécialiser sera ainsi largement compensé par les **gains de réactivité de l'entreprise**.

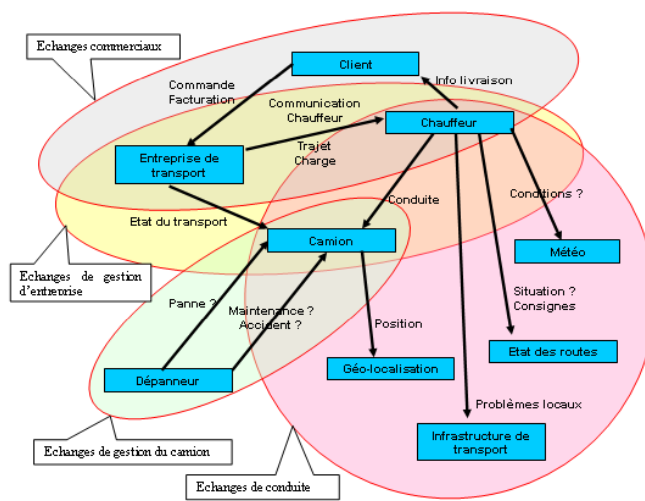
## Perspectives

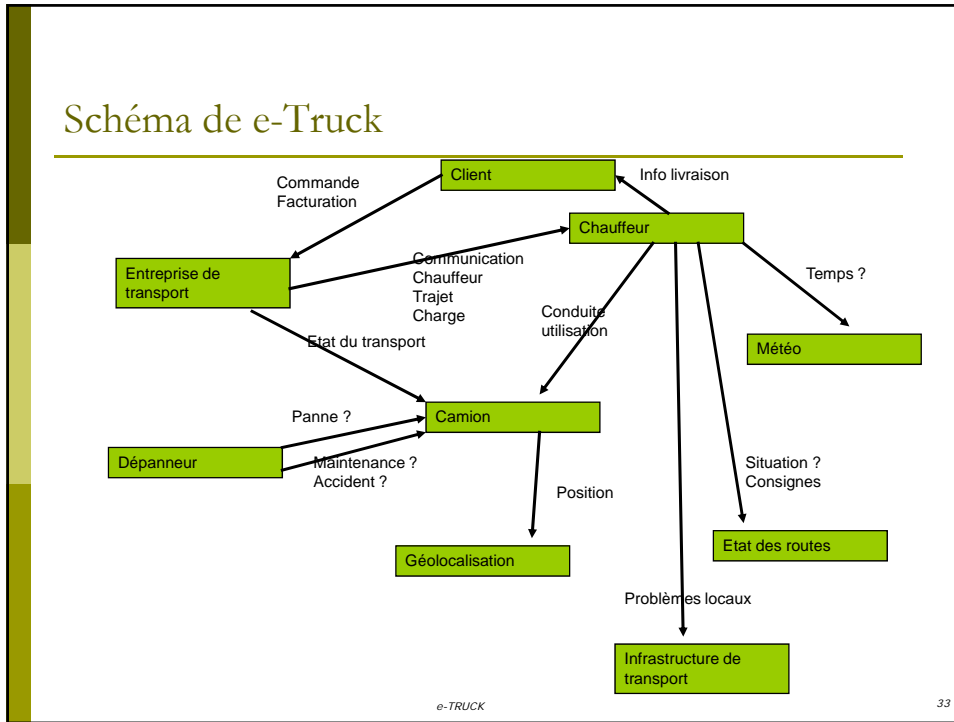
- Des déclinaisons différentes sont actuellement étudiées pour proposer des configurations adéquates aux différents contextes envisagés :
  - **Application aux équipements domestiques du grand public**
  - **Application aux équipements publics**
  - **Applications aux équipements industriels plus ou moins sensibles**
- Les fonctionnalités et les dispositifs de l'ordinateur porté sont à ajuster de façon appropriée :
  - **Téléphone mobile dans le cas le plus courant**
  - **Des dispositifs très sophistiqués quand le contexte le justifie (industrie)**
- Projet GITaL « Gestion Intermodale des Transports à Lyon »
  - **Mobilité – Contextualisation – Collaboration pour une meilleure utilisation des infrastructures et des moyens de transport à Lyon**

Merci pour votre attention

□ Questions ?

## Synthèse





Problématique    Projet HMTD    Démarche et Gain    Conclusions et perspectives

### Scénario type

- Le scénario porte sur une intervention répondant aux besoins de maintenance sensible et obligatoire nécessitant un respect et un contrôle strict des procédures :
  - **L'intervenant accède aux caractéristiques de la machine et à l'historique des interventions effectuées sur celle-ci.**
    - Les caractéristiques sont, entre autres, son **identifiant entreprise**, ses **marque, modèle, et type** (ex : tour ou fraiseuse à commande numérique, ...), son **année d'achat**, sa **puissance**.
    - L'historique des dernières interventions est une liste structurée. Une intervention étant notamment décrite par sa **date**, son **type** (maintenance préventive ou réparation), la liste des **intervenants**, son **descriptif textuel** (problème et résolution), ainsi que les listes des **actions effectuées** et des **pièces manipulées** ....
  - Le **déroulement du scénario** se fait en respectant le **processus métier (workflow)** et lors de chaque étape, celui-ci affiche les **outils à utiliser**, les **plans précis des sous-ensembles** et **pièces à démonter-remonter**, et **enregistre les actions de l'intervenant**.
  - **Outils et pièces sont pour cela équipés de tags RFID** que le technicien doit « taguer » dans l'ordre de la procédure. Cette action conditionne le passage à l'étape suivante.

BE-TC-IC e-TRUCK 34

## Scénario type

1. L'intervenant se connecte au système de gestion d'interventions et accède à son environnement ainsi qu'à son planning. **Il prend connaissance de la machine à dépanner, et télécharge sur son dispositif mobile les documents** qu'il ne pourra pas récupérer sur site, le cas échéant. Une fois sur le lieu de l'intervention, **grâce au(x) tag(s) RFID de la machine** concernée, il **récupère l'ensemble de ses caractéristiques ainsi que l'historique** des dernières interventions. Suivant les possibilités de **liaison par un réseau sans fil** (ex : WiFi), l'intervenant accède « à la volée » aux **rapports détaillés des interventions précédentes ainsi qu'aux caractéristiques complètes de la machine**, sinon il consulte les données qu'il a téléchargées sur son appareil mobile avant de débiter l'intervention.
2. Il démarre ensuite le **workflow de maintenance** correspondant à la machine à réparer. La procédure impose à l'intervenant de mettre en **correspondance l'identité de la machine, stockée dans le tag RFID, et celle du workflow**. Une fois cette étape validée, la maintenance commence et l'heure de démarrage est sauvegardée dans l'historique de l'intervention.
3. Le technicien procède ensuite au démontage, étape suivante du workflow. Pour cette étape, en fonction de son niveau d'expertise, il peut éventuellement choisir d'« **apprendre à faire** », selon le principe de l'apprentissage juste à temps, en consultant la documentation adaptée à la situation, et avec le support-média le plus approprié (texte, image, vidéo, son).

## Scénario type

4. En cas de **rupture de compétence**, le technicien peut établir une collaboration à distance avec un expert. Ce dernier accède au contexte, à l'historique de l'intervention et guide l'intervenant via des indications graphiques, orales, textuelles.
5. Si au cours de la maintenance, l'intervenant repère une **pièce défectueuse**, il peut, à l'aide de l'étiquette RFID située sur celle-ci, donnant toutes les caractéristiques nécessaires, lancer un **processus de remplacement** et transmettre les informations correspondantes : Identifiant de la pièce, famille de pièce, etc.
6. Le remontage est intégré dans la procédure. Chaque pièce et outil sont « tagués » pour **vérifier que le remontage est effectué en respectant les règles de l'art**. Pour cette étape, comme pour l'étape 3, en fonction de son niveau d'expertise, l'intervenant peut si besoin se former (« apprendre à faire »), selon le principe de l'apprentissage juste à temps, en consultant la documentation adaptée à la situation, et avec le support- média le plus approprié (texte, image, vidéo, son).
7. La procédure se termine par la **mémorisation de l'historique** de l'intervention dans le ou les étiquette(s) RFID de la machine et la **génération et le stockage d'un rapport** plus complet dans la base de données de l'entreprise de dépannage et/ou chez le client.

Problématique **Projet HMTD** Démarche et Gain Conclusions et perspectives

## Exemple de périphériques d'ordinateur porté





<< Début < Préc. Suiv. > Fin >>



**Etape 4 : Ouverture du capot**  
 Pressez le bouton gris foncé sur le côté de l'imprimante (1) puis ouvrez le capot de l'imprimante (2).

Img-Txt | Zoom + Zoom - | Diapo.

<< Début < Préc. Suiv. > Fin >>



**Etape 4 : Ouverture du capot**  
 Pressez le bouton gris foncé sur le côté de l'imprimante (1) puis ouvrez le capot de l'imprimante (2).

Img-Txt | Zoom + Zoom - | Diapo.



BE-TC-IC
e-TRUCK
37

Problématique **Projet HMTD** Démarche et Gain Conclusions et perspectives

## Architecture

Gestion de projets et de processus métiers

Génération auto et gestion de documents

Gestion de catalogue de produits sur internet

Client Web de consultation de données

SGDT @udros  
(Ressources multimédias)

Application

Gestion du Contexte

Gestion de l'Interaction

Lecteur RFID

Caméra

Autres capteurs

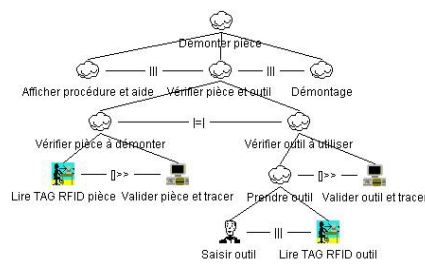
Dispositifs d'interaction

- ❑ Notre système prend en compte le contexte et permet d'accéder à des **données précises** sur les équipements à réparer ou simplement présents sur le lieu de l'intervention.
- ❑ Il est donc impératif de pouvoir décrire le **contexte de l'intervention**. Celui-ci contient les machines à réparer ou simplement présentes car potentiellement dangereuses (ex : fraiseuses, scies à rubans, ...).
- ❑ Nous avons choisi d'utiliser le SGDT @udros qui gère le cycle de vie complet des produits (PLM).
- ❑ La base @udros décrit les objets sous forme hiérarchique avec pour chacun un ensemble de propriétés communes à l'ensemble (nom, classe, date de création, date de mise à jour, version, révision, ...) ainsi que d'autres propriétés spécifiques (date de mise en service, ...). A chaque objet, il est possible d'associer des **ressources multimédias (documents, objets 3D, ...)**
- ❑ La contextualisation dans une logique de **Réalité Augmentée** est donc possible ainsi que le **M-learning**.

BE-TC-IC
e-TRUCK
38

## Démarche de configuration de l'ordinateur porté

- Pour ne pas encombrer le technicien, l'ordinateur porté doit être adapté au contexte d'utilisation, notamment par le choix de périphériques en adéquation avec des tâches à réaliser.
  - Analyse des tâches constitue la première étape :
    - Il s'agit de modélisation des tâches que l'acteur doit réaliser. Dans le formalisme que nous utilisons (CTT [Paternò et al., 1997]), on décompose la tâche applicative en faisant apparaître clairement les tâches d'interactions indiquant des informations que l'utilisateur fournit à la machine, ou inversement lorsque la machine fournit des informations à l'utilisateur.



## Choix des dispositifs

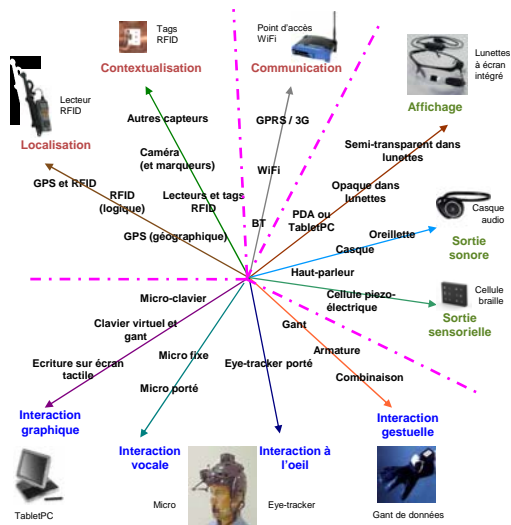
- **Ordinateurs portés**
- **Lecteurs et tags RFID**
- **Lunettes et gants de RA**



## Démarche de configuration de l'ordinateur porté

- La seconde étape conduit au choix des dispositifs :
  - **Lors du choix de dispositifs il s'agit de parcourir l'arbre de tâches et affecter à chacune des tâches d'interaction un dispositif d'interaction. Pour avoir un panorama des dispositifs existants, nous mettons à disposition du concepteur un référentiel contenant les dispositifs les plus représentatifs et permettant d'effectuer les tâches d'interaction, tenant compte du contexte ainsi que les moyens de communication utilisables (WiFi, GPRS). C'est ainsi que pour l'affichage par exemple, nous pouvons proposer un tablePC, un écran intégré dans les lunettes ou les lunettes see-through de réalité augmentée.**
  - **Un ensemble de matrices « dispositifs/critères » exprime les choix potentiels et facilite l'évaluation des dispositifs selon différents critères.**
  - **Ceci permet de comparer différentes configurations envisagées, puis de choisir la plus appropriée en respectant des règles importantes qui sont notamment la **minimisation du nombre de dispositifs à utiliser et la continuité de leur utilisation dans la tâche et entre les tâches.****
  - **De cette façon on est en mesure de proposer au technicien un ordinateur porté équipé de dispositifs adéquats.**

## Référentiel de dispositifs



## Exemple d'une des propositions

