

MOTO Journal



NOUVELLE AFRICA TWIN 1100

Honda part à l'assaut de la BMW GS



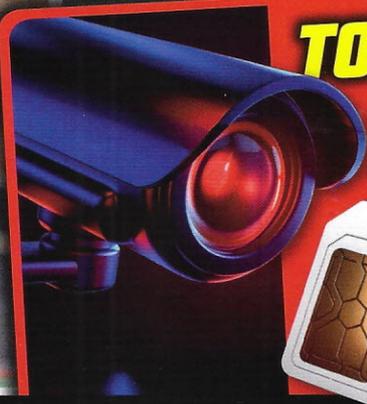
TRIUMPH 765 STREET TRIPLE RS

Nouveau look et toujours au top



NOUVEAUTÉS 2020

- BMW F 850 R
- + Kawasaki Ninja 650
- Fantic Caballero 500 Rally...



TOUS PISTÉS

CE QUI NOUS ATTEND

- Géolocalisation
- Boîte noire
- Correction de la vitesse



Editions Larivière



MJ N° 2266 23 OCTOBRE 2019

ET AUSSI Essai Kawasaki Z 400, le patron de Royal Enfield parle, le musée Yamaha, tourisme dans l'Indre...

10 31 40 - JUN - 7 07 - Zone CFA (A) - 4200 XAF - Zone CFA (S) - 3700 XAF

DEMAIN TOUS

Des “boîtes noires” vont-elles bientôt espionner nos moindres faits et gestes quand nous serons au guidon ?

Dans un avenir proche, la réponse est non. Seulement, en 2022, des dispositifs très similaires seront obligatoires sur les automobiles neuves. De quoi s'interroger quant à une éventuelle transposition dans l'univers de la moto.

Par Aurélien Ranéa, photos Bosch, archives et DR

Ce n'est pas pour demain. Et, franchement, tant mieux pour nous. Tous les intervenants que nous avons contactés nous l'ont confirmé : la proposition de réglementation européenne en question ne concerne que les catégories M, N et O, à savoir les véhicules dotés d'au moins quatre roues ou conçus pour le transport de passagers ou de marchandises. La catégorie L visant les motos et les cyclomoteurs, ainsi que les véhicules tout-terrain (quads), ne sont donc pas concernés. Ouf, nous sommes sauvés. Mouais... Il faudrait être bien naïf pour se laver les mains de tout cela. Et carrément stupide d'attendre d'être directement concerné avant de se pencher sur le sujet.

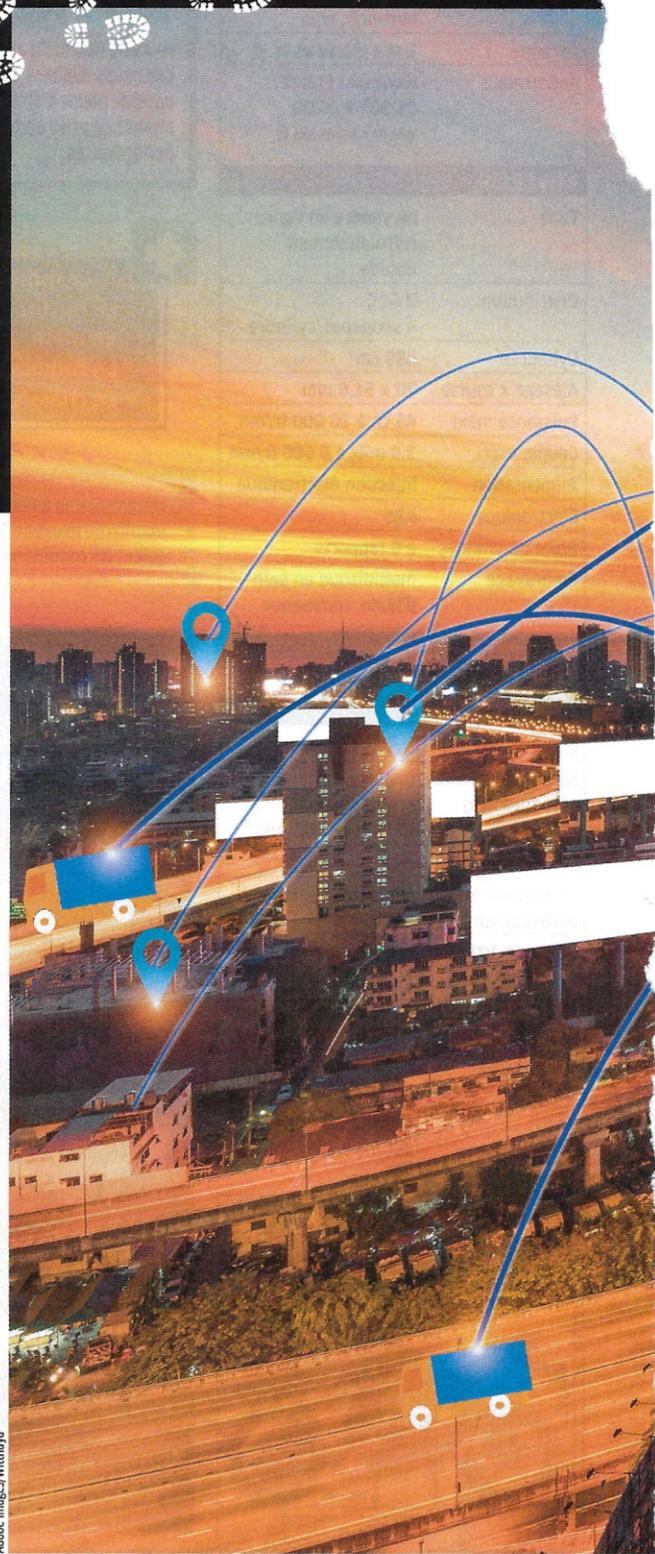
EUROPE

C'est une résolution qui a été adoptée par les députés européens le 16 avril dernier, à Strasbourg, en séance plénière. Cette dernière traitait de « la proposition de règlement du Parlement

européen et du Conseil relatif aux prescriptions applicables à la réception par type de véhicules à moteur (...) en ce qui concerne leur sécurité générale et la protection des occupants de véhicules et des usagers vulnérables de la route. » OK... Et quelle est la finalité de tout ça ? Pour le savoir, il suffit de poursuivre la lecture de cette résolution : « En 2017, 25 300 personnes ont perdu la vie sur les routes de l'Union. Chaque année, 135 000 personnes y sont gravement blessées. » Le but est donc de faire baisser ces chiffres. Une mission honorable, assurément. Personne de sensé ne pourrait dire le contraire. Juste pour info, afin que chacun interprète ces chiffres comme il se doit, la même année, la population des 28 états membres était estimée à 511,8 millions d'habitants (dont 0,005 % vont donc être tués dans un accident de la route). Bref... Alors, à l'orée 2022, quels sont les nouveaux outils que l'Europe souhaite

« Le véhicule doit-il tout gérer pour nous ou, en tant qu'être humain, a-t-on le droit de garder le plaisir de conduire ? »

Nathalie Troussard,
secrétaire générale de la Ligue de défense des conducteurs



Adobe Images/Witthaya

PISTÉS



Dans un peu plus de deux ans, tous les véhicules neufs dotés d'au moins quatre roues ou conçus pour le transport (catégories M, N et O) devront être équipés de boîtiers enregistreurs de données d'événement. S'ils fonctionneront en circuit fermé, on peut sans mal imaginer qu'un jour, ils seront connectés.





Apparu sur la K 1600 GT, l'Ecall (appel d'urgence intelligent) se développe aujourd'hui sur de nombreux modèles BMW. En cas d'accident, il contacte automatiquement un centre d'appel afin d'activer au plus vite la chaîne de sauvetage (il peut aussi être enclenché manuellement). Cela sous-entend que la moto est géolocalisée à tout moment.

utiliser pour sauver des vies ?

Ils proviennent essentiellement de progrès technologiques et obligeront les constructeurs automobiles à installer de série des « systèmes avancés de freinage, des systèmes d'urgence de maintien de la trajectoire, des avertisseurs de somnolence et de perte d'attention, des systèmes avancés de distraction du conducteur... et des systèmes d'adaptation intelligente de la vitesse. »

Sur le papier, ces derniers ne sont nullement assimilés à un limiteur qui interviendrait automatiquement. Il doit seulement informer le conducteur qu'il est en train de dépasser les limitations de vitesse autorisées. Comment ?

A quelle fréquence ? De façon contraignante ou non (à la façon du bip bien strident qui sonne tant que vous n'avez pas bouclé votre ceinture de sécurité, par exemple) ? Pour le moment, rien n'est spécifié. Si ce n'est que ce système pourra être éteint en cas d'informations contradictoires avec la signalisation routière et qu'il sera systématiquement réactivé au démarrage du véhicule. Autre point noir, l'installation obligatoire « d'enregistreurs de données d'évènement mémorisant toute une série de données anonymisées cruciales du véhicule. » Elles pourront être utilisées « sur un court intervalle de temps avant, pendant et immédiatement après un accident de la

route et seront une étape précieuse pour obtenir des données d'accidents plus précises et plus détaillées. »

Afin de protéger tout risque d'exploitation de vos données personnelles, « ces enregistreurs devraient fonctionner suivant un système en circuit fermé, dans lequel les données mémorisées sont écrasées et qui ne permet pas l'identification du véhicule ou du conducteur. » Si tout est bordé, confiné, maîtrisé, il n'y a donc aucune raison de s'inquiéter. Sauf que...

DATAS

« Pour nous, c'est une première étape avant la suite, explique Nathalie Troussard, secrétaire générale de la



3 QUESTIONS À Mathieu Maire



Communication produit et lifestyle BMW Motorrad

Sur vos automobiles, les services liés au Connected Drive se démocratisent.

Pourrait-on voir apparaître sous peu quelques-unes de ces aides ou assistances sur vos motos ? L'Ecall est-il seulement une première étape ?

Les technologies issues de l'auto, si elles sont bien applicables, sont et pourront être utilisées par la branche moto. Comme tu l'indiques, l'Ecall en est un parfait exemple. Nous pouvons nous attendre à voir

apparaître d'autres technologies dans les années à venir.

Selon une résolution européenne, en 2022, toutes les nouvelles voitures devront être équipées d'un système d'adaptation intelligente de la vitesse, avec avertissement du conducteur en cas de dépassement des limites de vitesse. Avez-vous des informations sur l'arrivée de ce type de système en moto ?

Cette résolution européenne a été adoptée pour l'auto. Les deux-roues n'étant pas concernés, je n'ai pas d'indication à te faire sur le sujet pour BMW Motorrad. Le groupe BMW a toujours été capable d'anticiper et de réagir face aux divers actes législatifs, si une telle mesure devait s'appliquer à la moto, BMW Motorrad saurait le faire.

Le terme de "boîte noire" fait fortement réagir les usagers... Comment vous

assurez-vous que les données des clients acquises par le constructeur ne peuvent pas se retourner contre lui en cas d'accident, de verbalisation ou autre ?

Côté auto, concernant les données des clients acquises, elles sont directement récupérées par BMW AG et stockées en Allemagne dans des serveurs protégés et sécurisés. Elles sont utilisées dans le seul but de satisfaire l'expérience de conduite de nos clients.

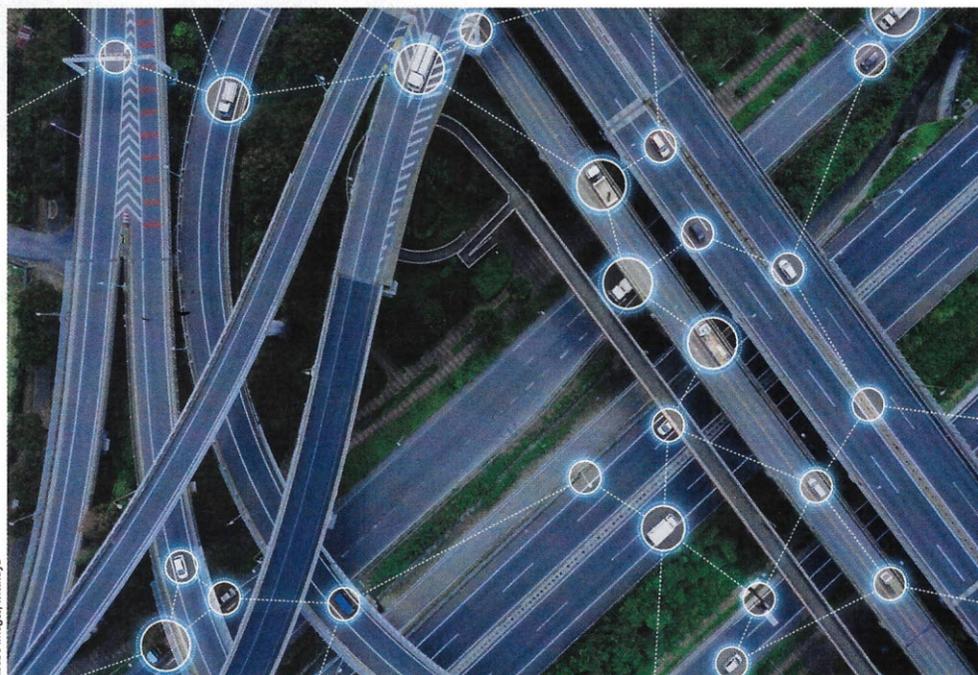
Ligue de défense des conducteurs.

« Aujourd'hui, ils nous disent que personne ne pourra récupérer ces données, qu'elles seront utilisées pour faire des statistiques d'accidentalité. Mais on reste vigilants. »

En effet, qui dit qu'un jour la police, votre assureur ou n'importe qui d'autre ne pourra pas avoir accès à ces données ? Avec les conséquences que l'on imagine tous facilement (verbalisations a posteriori, contrats d'assurance majorés ou dénoncés, piratages d'informations personnelles...). Faisons comme Nathalie Troussard et projetons-nous un peu en avant. En plus de ces futures "boîtes noires" imposées par l'Europe, penchons-nous aussi sur le cas des connexions, qui sont de plus en plus nombreuses en automobile. Elles font depuis peu leur apparition dans la moto, d'abord chez BMW, avec son système d'appel

LIMITEUR DE VITESSE *Le retour du Lavia ?*

Le projet Lavia, Limiteur s'adaptant à la Vitesse Autorisée, ça vous dit quelque chose ? Il a été lancé par la Délégation à la sécurité et à la circulation routière en 1999. A l'initiative du ministère chargé des transports, une étude a été menée de 2001 à 2006 par une équipe de chercheurs, d'ingénieurs et de techniciens avec la participation de deux constructeurs, Renault et PSA. Le but : proposer aux automobilistes une aide à la conduite permettant d'adapter leur vitesse et de mieux respecter les limitations autorisées. Trois modes d'utilisation étaient disponibles : informatif (affichage de la vitesse limite, avertissement d'un dépassement), actif débrayable (avec activation, si le conducteur le décide, du limiteur), actif permanent ou contraint (avec activation permanente du limiteur). Apparemment opérationnel, le projet tombe cependant dans l'oubli jusqu'en 2011, quand Nicolas Sarkozy, alors président de la République, demande une feuille de route pour son déploiement. Dans un article du *Point* datant du 18 janvier 2012, Laurent Hecquet, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes nuance la portée d'un tel dispositif : « Si 100 % des véhicules étaient équipés du Lavia, environ 250 vies humaines seraient sauvées chaque année. » Problème, à cette époque, il aurait fallu au moins 15 ans pour équiper le parc automobile français. En 2022, la problématique risque d'être la même. Mais à une toute autre échelle, puisqu'il faudra, cette fois, équiper le parc européen.

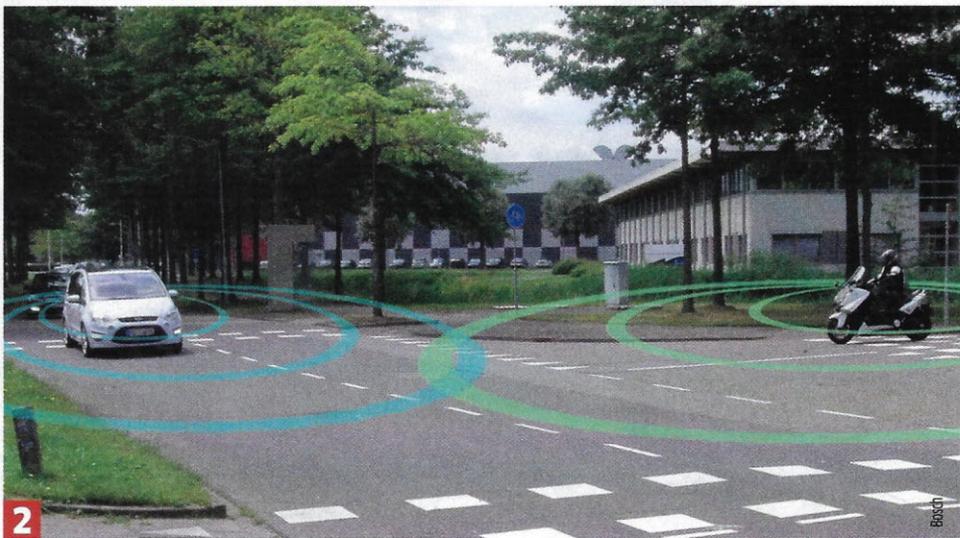


d'urgence intelligent Ecall. Nul doute qu'un large panel d'aides à la conduite vont inévitablement se développer sur nos deux-roues. Et, dans un sens, tant mieux. Mais quelles sont les possibilités exactes de tous ces dispositifs, dont le but premier, nous en sommes bien conscients, n'est pas de vous espionner, mais bel et bien d'offrir des services supplémentaires ?

« Dès qu'on aura équipé tous les véhicules neufs de ces boîtiers et qu'ils seront connectés, on aura accès à beaucoup de choses »
Bob, spécialiste de la surveillance et de la géolocalisation



1. et 2. Les véhicules connectés augmenteront forcément les services proposés aux motards. En vous prévenant d'éventuels risques de collision ou en contactant automatiquement un dépanneur en cas de panne. Le revers de la médaille est, hélas, de se retrouver constamment épiés.



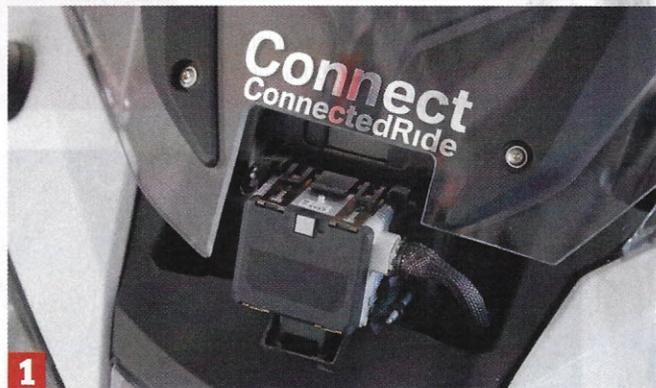
ENQUÊTE // Big brother bientôt sur nos motos ?

Pour le savoir, nous avons contacté Bob. Travaillant dans le secteur assez sensible de la surveillance et de la géolocalisation de personnes pas très très gentilles, il a préféré conserver l'anonymat. Question : si je vous dis, demain tous pistés, c'est de la science-fiction ou pas ? « Pas du tout, répond-il instantanément. Dès qu'on aura équipé tous les véhicules neufs de ces boîtiers et qu'ils seront connectés, on aura accès à beaucoup de choses. C'est vraiment le cadre légal qui va faire la différence, car, techniquement, tout est déjà réalisable. Tous les dispositifs réseaux seront à même de faire remonter les flux en temps réel, car ce ne sont pas des gros flux. Le problème n'est pas d'ordre technologique, mais bel et bien de définir un cadre légal. »

L'autre point qui nous inquiète concerne évidemment les dérives qu'il pourrait y avoir autour de l'adaptation intelligente de la vitesse. Sans vouloir se battre pour un éventuel droit aux excès de vitesse ou s'autoriser d'autres comportements répréhensibles, personne n'a spécialement envie que sa moto se bloque d'elle-même aux limitations autorisées. En tant que spécialiste de la géolocalisation, nous avons continué d'interroger Bob sur ce

sujet. Aujourd'hui, imposer une vitesse donnée à un véhicule en mouvement serait réalisable ou non ? « Si le système est mis en place lors de la fabrication du véhicule, oui, c'est possible. Si elles sont couplées à une carte SIM, une auto ou une moto peut remonter des informations concernant son positionnement ou sa vitesse à une fréquence qui est paramétrable et sous contrôle du constructeur. Ce n'est pas plus compliqué, ni plus cher, que le GPS qui équipe votre smartphone ou qui est déjà installé dans certaines voitures. (...) Il faut aussi faire intervenir la lecture de la signalétique, en cas de changement de vitesse ponctuel, comme lors de travaux par exemple. Il faut juste coupler la géolocalisation à un équipement de relevé vidéo. Se pose, en revanche, une nouvelle fois, la question du cadre légal de tout ça. Aujourd'hui, aucune loi n'autorise l'exploitation de ces données, si ce n'est pour la sauvegarde de la vie humaine en cas d'accident. »

Ça fait rêver, non ? Nous, pas trop. Et encore moins Nathalie Troussard : « Est-ce qu'on garde une part de liberté derrière tout ça ?, s'emporte-t-elle. Quelle est la part d'autonomie du conducteur ? Le véhicule doit-il tout



1 et 2. Il y a déjà un an, BMW nous avait montré une R 1200 GS bardée d'électronique et capable de rouler sans pilote. Les prémices de la moto autonome.

« Ce qui se passe dans l'auto peut être néfaste dans la moto »

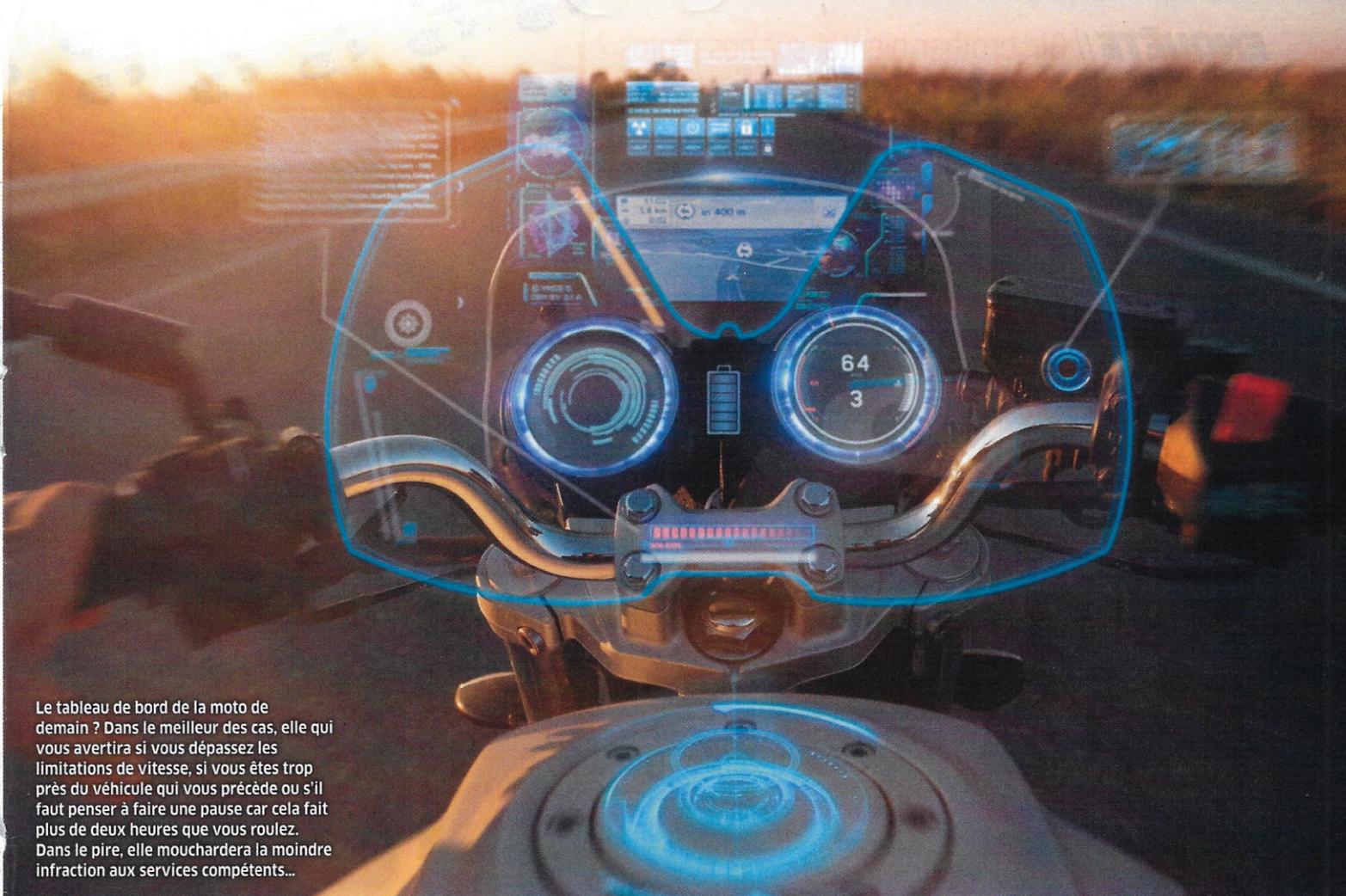
Jean-Luc Mars, directeur de Triumph France et président de la branche moto de la CSIAM



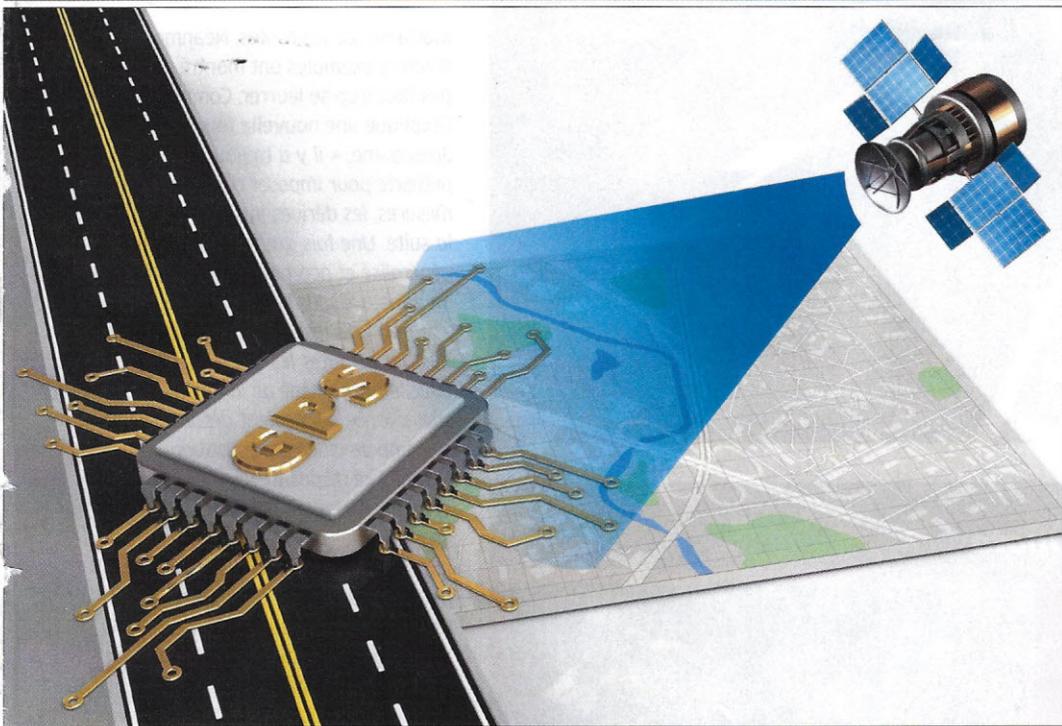
gérer pour nous ou, en tant qu'être humain, a-t-on le droit de garder le plaisir de conduire ? Et donc de gérer notre conduite. »

CADRE LÉGAL

Si peu de doutes persistent quant à l'existence de moyens techniques permettant de pister un peu tout le monde, il reste cependant la loi pour nous protéger. Mais les lois changent. Elles sont réécrites ou modifiées selon la volonté des pouvoirs politiques qui se succèdent. Une question simple comme « Peut-on tout bonnement refuser que son véhicule soit équipé d'un système de surveillance ou d'enregistrement ? », ne l'est finalement pas tant que ça. Comme nous le précise Rémy Josseume, avocat spécialiste du droit routier et de la défense des usagers de la route : « La question risque de ne pas se poser si cette disposition s'impose aux constructeurs par voie légale et réglementaire et si elle est adoptée en ces termes. Sous prétexte de sécurité routière, les politiques nationales comme



Le tableau de bord de la moto de demain ? Dans le meilleur des cas, elle qui vous avertira si vous dépassez les limitations de vitesse, si vous êtes trop près du véhicule qui vous précède ou s'il faut penser à faire une pause car cela fait plus de deux heures que vous roulez. Dans le pire, elle mouchardera la moindre infraction aux services compétents...



« Demain, ce dispositif sera immanquablement utilisé par les forces de l'ordre, les assureurs et toute autorité intéressée pour une finalité particulière. C'est préoccupant. »

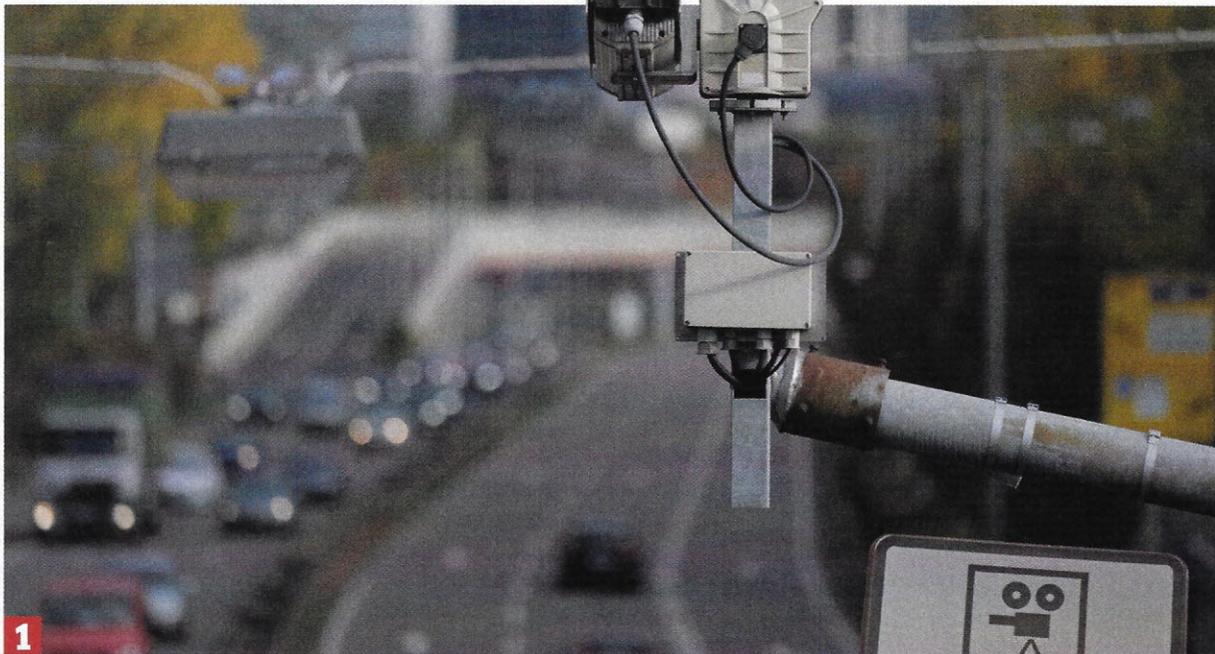
Rémy Josseaume,
avocat spécialiste du droit routier et de la défense des usagers de la route

européennes sont manifestement prêtes à fouler le respect des droits les plus fondamentaux. L'histoire démontre bien souvent que les droits des citoyens sont sacrifiés par le diktat de l'émotion. » Difficile d'avoir des arguments efficaces ou constructifs quand, en face, on nous assène que tout cela est mis en place pour sauver des vies. Et qu'on répète à tour de bras que, dans cette résolution, tout est écrit pour protéger le citoyen : « Il convient que chacun de ces systèmes de sécurité fonctionne sans utiliser quelque information biométrique que ce soit relative au conducteur ou aux passagers, y compris la reconnaissance faciale. » Ou encore « les progrès technologiques de ces systèmes devraient être pris en considération dans toute évaluation de la législation en vigueur, afin que celle-ci soit à l'épreuve du temps, respecte scrupuleusement le principe de la vie privée et de protections des données. » On pourrait presque y croire. On pourrait même accepter la bonne foi de certaines personnes qui travaillent sur cette résolution et qui, sans doute, souhaitent sincèrement lutter contre la

Maxime Kazmin



1. La vidéo-surveillance qui devient vidéo-verbalisation : exemple parfait des dérives qui peuvent être apparaître avec le temps.
2. L'ensemble des assistances à la conduite en automobile ne peuvent pas forcément être appliquées à la moto. Un deux-roues qui change brutalement de trajectoire, car il a détecté un choc potentiel, devra le faire avec beaucoup de précautions.



1



2

mortalité sur les routes. Néanmoins, d'autres exemples ont montré qu'il ne faut pas trop se leurrer. Comme nous l'explique une nouvelle fois Rémy Josseaume, « il y a toujours un bon prétexte pour imposer des nouvelles mesures, les dérives interviennent par la suite. Une fois que le dispositif est généralisé et accepté par la population, on assiste le plus souvent à une extension du dispositif, qui en réalité est déjà dans toutes les têtes. On l'a vu avec le phénomène de la vidéo-surveillance qui devient désormais un système de vidéo-verbalisation. Demain, ce dispositif sera immanquablement utilisé par les forces de l'ordre, les assureurs et toute autorité intéressée pour une finalité particulière. C'est préoccupant. »

Que faire ? Déjà, rester sur le qui-vive, c'est la base. A l'image de Jean-Luc Mars, directeur général de Triumph France, mais aussi président de la branche moto de la Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motorcycle : « Pour l'instant, c'est une menace, c'est vrai. Elle n'est pas concrète dans la moto, mais on regarde néanmoins tout cela avec vigilance. » Nous aussi, à *Moto Journal*, nous allons garder un œil là-dessus. ✕

CAS PARTICULIER

Les aides à la conduite à moto

Certes, nous avons mis le doigt sur certains points précis de cette résolution européenne. Ceux qui, détournés de leur utilisation première, semblent pouvoir devenir très préjudiciables pour la pratique de notre passion. En revanche, nous ne sommes absolument pas contre le développement des aides à la conduite qui y sont stipulées (systèmes avancés de freinage, systèmes d'urgence de maintien de la trajectoire, des avertisseurs de somnolence et de perte d'attention...). Encore faut-il le faire correctement. De par la gestion d'un équilibre précaire, intervenir sur la conduite d'un deux-roues est loin d'être une chose simple. Et c'est sans doute pour cela que, pour le moment, la moto demeure exclue de cette résolution.



Bosch teste un système qui, par l'envoi d'un puissant jet de gaz, pourrait vous permettre de reprendre du grip en cas de perte de l'avant.