



ENQUÊTE

AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES MOTOS

ENFIN BIEN VUS?



DES CHERCHEURS SE SONT DEMANDÉ POURQUOI LES MOTOS ÉCHAPPAIENT SI SOUVENT AU REGARD DES AUTOMOBILISTES, AVEC LES CONSÉQUENCES QUE L'ON SAIT. ILS AVANCENT DES SOLUTIONS POUR NOTRE SÉCURITÉ. DES SOLUTIONS À MÛRIR EN CONCERTATION AVEC LES MOTARDS, AFIN D'ÉVITER LES MESURES HÂTIVES QUI FERAIENT DE NOUS DES SAPINS DE NOËL SUR DEUX ROUES. ENQUÊTE AU PAYS DES LUMIÈRES.

La photo qui illustre le communiqué de la fondation Maif. L'utile est clairement privilégié à l'agréable...



Tombé en juin dernier, un rapport diffusé par la fondation **Maif** a fait son petit effet, suscitant des commentaires plutôt tranchés dans le monde motard : « Et maintenant, on veut nous faire porter un gyrophare sur le casque... » « À quand l'obligation de circuler déguisés en père Noël?... » Ce n'est pas tant le texte de l'étude, dénotant une intention de préserver l'intégrité des motards en lançant le débat sur leur visibilité dans la circulation, qui est en cause. Mais bien la photo qui l'illustre (ci-contre), montrant un pilote affublé d'une curieuse loupiote au-dessus de la visière, et de deux autres au bas des tubes de fourche. De là à se dire que ça y est, que c'est reparti, qu'ils vont nous refaire le coup du gilet jaune, il n'y a qu'un pas ! Alors, quelles

sont les réelles motivations de la fondation ? « Les conclusions de cette étude vont être soumises aux autorités (gendarmerie, DSCR...) et partagées avec l'ensemble des acteurs concernés (motards, associations d'usagers, constructeurs de motos et équipementiers...). L'objectif est de promouvoir cette nouvelle configuration d'éclairage afin de convaincre l'ensemble des parties prenantes d'adopter ce dispositif. » « On ne veut pas être à l'origine d'une obligation, clarifie, au téléphone, Marc Rigolot, directeur de la fondation de la mutuelle d'assurance. Il s'agit d'une campagne de sensibilisation : on voudrait que le monde de la moto ait conscience de ce phénomène-là (le défaut de visibilité, n.d.l.r.) et que les conducteurs agissent en conséquence. Certains assimilent cette recherche à la volonté de transformer les motards en sapins de Noël. C'est une réaction, il y en a d'autres. Nous identifions plusieurs typologies de motards : ceux qui préfèrent le look et la liberté à la sécurité, moins nombreux qu'avant ; et ceux qui cherchent à se protéger. »

Soit. Reste que le cliché est maladroit. Car dans le fond, l'étude dont il est fait la promotion baptisée AVI Moto (Améliorer la visibilité des motocycles), menée par des chercheurs

DOSSIER RÉALISÉ PAR NICOLAS GRUMEL ET FRÉDÉRIC BROZDZIAK PHOTOS GRÉGORIE MATHIEU ET DR



de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) avec le soutien financier de partenaires parmi lesquels la fondation Maif (contribution de 70 000 euros sur un budget global de 300 000 euros), s'avère des plus intéressantes.

Les intersections en question. Plusieurs analyses sur les accidents de la route aboutissent à un constat identique: les carrefours sont des points névralgiques. Plus encore pour les conducteurs de moto que pour les autres. Même quand ils ont la priorité. En France, en 2012, 17 % des 664 personnes tuées à deux-roues motorisé (2RM) l'ont été lors d'un accident à un croisement, d'après l'Observatoire national de sécurité routière (ONISR). Dans la majeure partie des cas, ils n'étaient pas en tort... « *Les motocyclistes sont nettement plus souvent victimes de tiers que les autres catégories de conducteurs (...). Dans les accidents où ils sont impliqués, les motocyclistes sont présu-*

més responsables dans 38 % des cas (et ne sont donc pas dans 62 % des cas), les cyclomotoristes dans 48 % des cas et les conducteurs de véhicules légers dans 44 % des cas », expliquait la Sécurité routière en 2010.

Des chiffres corroborés par d'autres enquêtes: 54 % des accidents impliquant un 2RM ont lieu à une intersection, où une voiture tourne à gauche et heurte un motocycliste venant en face, selon l'Association européenne des constructeurs de motocycles (ACEM, 2009). Selon l'Ifsttar, dans 51 à 81 % de ces situations d'accident entre moto et un tiers, le motocycliste avait la priorité. Mais il y a pire: les erreurs perceptives des automobilistes sont très fréquentes, de l'ordre de 60 à 73 %, d'après l'Ifsttar, toujours, en 2010.

L'étude Compar, qui analyse d'un échantillon de 1 000 procès-verbaux d'accidents impliquant au moins une moto ou un scooter, conclut: « *Dans les accidents d'interaction avec le trafic, les conducteurs de 2RM sont moins souvent à l'origine de la situation*

**LES ERREURS
PERCEPTIVES DES
AUTOMOBILISTES
SONT FRÉQUENTES,
DE L'ORDRE DE 60 À
73 % SELON L'IFSTTAR**

LES DIFFICULTÉS DE BIEN PERCEVOIR DES 2RM SONT LIÉES À UN DÉFAUT D'ATTENTION (23%), À UNE PRISE D'INFORMATION STÉRÉOTYPÉE (17,5%) ET À LA DISTRACTION (11,2%).

●●● *d'accident que les conducteurs de voiture : près de 70% des confrontés aux 2RM sont à l'origine du conflit. Cependant, les 2RM sont souvent considérés comme contributeurs à titre secondaire de la dégradation de la situation, notamment par leur absence de précaution et/ou de régulation face au problème généré par un autre (plus de 50% des cas). Les conducteurs confrontés aux 2RM, qui ont donc plus tendance à provoquer (involontairement) la perturbation qui va dégénérer en accident, rencontrent le plus souvent des difficultés perceptives qui aboutissent majoritairement à des problèmes de détection du 2RM ou des problèmes d'évaluation du rapprochement de celui-ci. 63,5% des conducteurs accidentés confrontés à un 2RM en France présentent un défaut de détection du 2RM, dû à la faible saillance visuelle du véhicule à détecter (30%), au comportement spécifique des 2RM (dépassement par la droite, remontée de files, position atypique sur la voie, 28,7%), à un faible niveau d'attention (23%), à la prise d'information stéréotypée (17,5%), à la distraction (11,2%)... » Et à la fin, cela se résume trop souvent par une déclaration son-*

nant comme un aveu d'impuissance : « *Je ne l'avais pas vu.* » Constat tout bête, laissant le sentiment qu'avec des recettes simples, le drame aurait pu être évité. C'est sans doute ce que se sont dit les chercheurs.

Vertige de la verticalité. En s'aidant d'outils de simulation informatique, l'Ifsttar a travaillé sur l'idée d'augmenter la surface visuelle des véhicules à deux roues. Objectif : comprendre pourquoi les conducteurs ne parvenaient ni à détecter, ni à anticiper le mouvement d'une motocyclette équipée de son seul feu de croisement allumé, obligatoire en France depuis 1975 (lire l'encadré sur *Avi Moto*, p. 61). Leur conclusion est sans appel : la configuration dans laquelle on détecte le mieux le couple motard/véhicule est une signature verticale. Le phare avant allumé, auquel s'ajoutent deux lumières en bas de la fourche et une sur le casque. Ils affirment que les autres signatures sont moins efficaces.

L'Ifsttar n'est pas le seul organisme à s'être penché sur la signature visuelle des motocyclettes. Les fabricants, eux aussi, y ont réfléchi. En 2008, Yojiro Tsutsumi et Kazuyuki Maruyama, du service recherche & développement de Honda, ont inventé le Long (*Longitudinal oriented normative time gap compensation*), destiné à augmenter la visibilité des motocyclettes. L'idée était d'agrandir la surface visuelle d'une moto dans le but d'augmenter les chances que l'automobiliste, à un carrefour, puisse juger de la vitesse correcte de déplacement du deux-roues. Des scientifiques ont en effet prouvé que le seul phare allumé, arrivant au loin et représentant une faible surface visuelle, donnait l'impression qu'il se déplaçait moins vite qu'un véhicule doté d'une carrosserie et de deux phares ●●●

LE PRÉCÉDENT DU GILET JAUNE



La lumière sur le casque obligatoire, qui se verrait comme un bouton au milieu de la figure, rappelle le précédent du « gilet jaune ». L'objectif était identique : mieux voir le motard dans la circulation.

En mai 2011, le gouvernement français, à l'issue d'un comité interministériel de sécurité routière, annonce l'obligation du port d'un gilet rétro réfléchissant pour le conducteur et le passager d'une moto. Cette décision met le feu aux poudres et propulse,



en juin, plusieurs dizaines de milliers de conducteurs dans les manifestations organisées par la FFMC. Le gouvernement opère un rétropédalage, expliquant qu'il ne s'agit pas d'un gilet jaune mais d'un simple brassard rétro réfléchissant. Dont l'obligation de port sera définitivement abandonnée en janvier 2013, après un changement de président de la République...

Le problème n'est pas tant de distiller de la rétro réflexion dans les équipements moto, que de la réflexion chez ceux qui s'occupent de la sécurité des motards : il s'agit d'une population à laquelle on n'impose pas des obligations sans concertation.

Dans un rapport remis juin 2014, les experts du CNSR préconisent à nouveau le port du gilet jaune. Cette fois, ils prennent la précaution de souligner qu'il ne s'agirait pas d'une obligation : « *Les recherches dans le domaine ont montré l'influence de vêtements et d'un casque de couleur claire, de même que le port d'un brassard ou d'un gilet fluorescent sur l'amélioration de la perception par les autres usagers de la route. Une information documentée sur ces résultats de recherche auprès des utilisateurs de 2RM devrait les inciter à les adapter.* »



Les équipements rétro réfléchissants permettent de se signaler de nuit, quand les phares portent sur le couple véhicule-conducteur. Des fabricants proposent également des équipements de couleur fluo, manière d'être mieux distingué.





ALERTE JAUNE !

STÉPHANE ESPIÉ, DIRECTEUR DE RECHERCHES À L'IFSTTAR, A COORDONNÉ LE PROJET AVI MOTO. IL LIVRE UN ÉCLAIRAGE TRANCHÉ SUR LES CONCLUSIONS DE CETTE ÉTUDE.

Les motards vont-ils devoir se déguiser en sapins de Noël ?

On nous rétorque souvent cette objection. Mais on a aussi des fabricants de casques qui proposent des équipements similaires, passant pour de la déco. Si les motards sont prêts à accepter des leds sur le casque pour l'esthétisme, ils peuvent le faire pour leur sécurité. Il suffit d'ajouter une led vers l'avant. Celle-ci peut être incrustée au casque, ou sur les épaules du blouson. L'important est que ce soit le plus haut possible sur la moto.

Souhaitez-vous rendre ce dispositif obligatoire ?

Non, ce serait contraignant. Il faudrait agir



sur les règlements nationaux et européens. Nous comprenons qu'un certain nombre de conducteurs n'aient pas envie d'avoir des contraintes supplémentaires. Nous proposons d'aller vers une tolérance, sur un système décrit de manière assez précise. Le but n'est pas de rajouter du bruit lumineux à celui qui existe déjà, mais d'apporter une solution de sécurité.

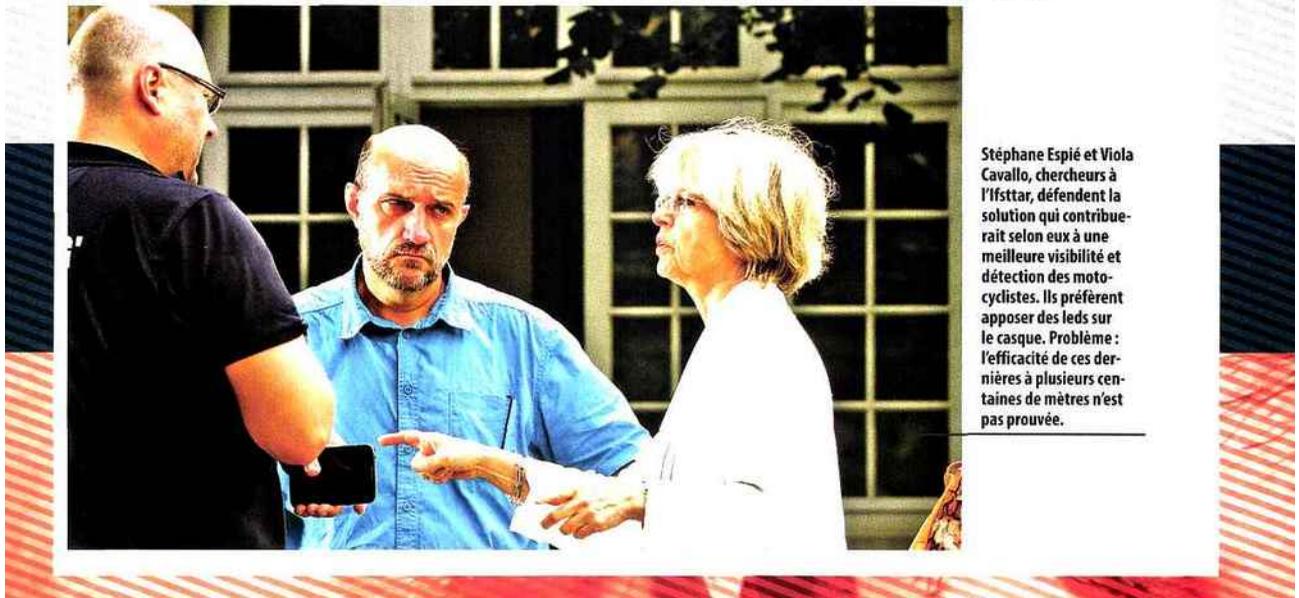
Avez-vous rencontré les constructeurs de motos ?

Oui, mais pour l'instant, ils privilégient la piste préconisée par Honda, le « Long », une configuration lumineuse horizontale. Nos analyses ont démontré que ce n'était pas la meilleure solution. Ils nous disent

qu'ils travaillent sur le *digital conspicuity* (la visibilité numérique), avec des véhicules communicants. Dans 30 ans, peut-être, les véhicules communiqueront entre eux. C'est du long terme. Dès demain, il faut que les 2RM soient mieux identifiés sur la route.

Vous préconisez le recours au phare jaune. Un retour en arrière ?

Pas du tout. Nous savons que cette couleur est moins efficace pour éclairer la route mais nous préconisons le jaune pour les leds installées sur les tubes de fourche, destinées à signaler la présence du motocycliste, non à éclairer. Le phare de la moto reste blanc, ce sont les leds supérieures et inférieures qui seraient de couleur.



Stéphane Espié et Viola Cavallo, chercheurs à l'Ifsttar, défendent la solution qui contribuerait selon eux à une meilleure visibilité et détection des motocyclistes. Ils préfèrent apposer des leds sur le casque. Problème : l'efficacité de ces dernières à plusieurs centaines de mètres n'est pas prouvée.



●●● avant. Tsutsumi et Maruyama ont conclu qu'il était utile d'augmenter la surface lumineuse de la moto, de manière longitudinale, en la dotant d'un éclairage au bout du guidon, mais aussi de leds en bas de la fourche avant. Cela a abouti à l'intégration de feux à leds dans le carénage.

D'autres initiatives ont vu le jour ailleurs, comme en Amérique du Nord. L'intégration de catadioptrés latéraux sur la fourche avant

est obligatoire, aux USA et au Canada; ces simples dispositifs rétro réfléchissants permettent de refléter la lumière d'un véhicule arrivant de côté. Autre développement outre-Atlantique, l'utilisation des clignotants procurant à la moto une signature visuelle plus large. Des veilleuses y sont en effet intégrées et allumées automatiquement dès la mise en route, à l'instar du phare avant. Les chercheurs de l'Isttar, dirigés par Stéphane Espié, ont observé de près ces solutions, et persistent: l'idéal est d'avoir une signature visuelle verticale.

Du côté des invisibles... À la Fédération française des motards en colère (FFMC), on est habitué à désamorcer les mesures « gadget » promptes à embraser le monde du deux-roues. C'est dans ce but que l'association siège au Conseil national de sécurité routière (CNSR), et qu'elle a participé à toutes les concertations autour du 2RM orchestrées par les gouvernements successifs depuis 2009.



Un premier pas : en Amérique du Nord, les motos sont obligatoirement équipées de catadioptrés latéraux en bout de fourche. « Pourquoi ne sont-ils pas obligatoires en Europe ? », s'interroge Éric Marot, de la Mutuelle des Motards.

CONSEILS DE CONDUITE

Lorsque vous abordez une intersection, n'oubliez jamais que les autres usagers peuvent ne pas vous voir. Ralentissez, même si vous êtes prioritaire, et assurez-vous que le conducteur de la voiture vous a repéré (signe de la main, échange de regards...). Si la visibilité est réduite (panneaux publicitaires, véhicules en stationnement...), tenez-vous prêt à vous arrêter.

Lorsqu'un véhicule arrive en face et s'appête à tourner à gauche (il ralentit, a mis son clignotant...), ayez en tête que

vous êtes peut-être « invisible » à ses yeux. Anticipez en ralentissant, et tenez-vous prêt à vous arrêter.

Lors d'un dépassement : essayez de capter le regard du conducteur dans son rétroviseur, et ayez conscience de la présence d'un angle mort sur les véhicules à quatre roues.

N'effectuez jamais un dépassement à l'approche d'une intersection.

Ne doublez jamais par la droite. Vous risquez de vous faire piéger par le conducteur d'une voiture ou d'un camion qui ne vous aura pas vu dans son angle mort.

Équipement : privilégiez le port d'un équipement adapté à la pratique de la moto; la plupart d'entre eux sont dotés de dispositifs rétro réfléchissants. Ils contribuent à augmenter la surface visuelle du couple conducteur-moto.

Le bruit est un faux ami : jouer des gaz ne permet pas d'être mieux perçu par les automobilistes. Au contraire, cela peut perturber un conducteur et engendrer des réactions dangereuses.

Toute modification des caractéristiques techniques d'un 2RM doit faire l'objet

d'une nouvelle réception à la DRIRE. Inutile de poser une rampe de leds sur sa moto pour être mieux repéré... Tout 2RM doit comporter : un feu avant, des clignotants avant; un feu arrière, un feu stop arrière; des clignotants arrière.

Vous devez allumer vos feux de croisement de jour comme de nuit. Depuis 1975 en France, c'est obligatoire pour tous les 2RM, à l'exception des cyclomoteurs mis en circulation avant le 01/07/04.

L'AVI QUI COMPTE

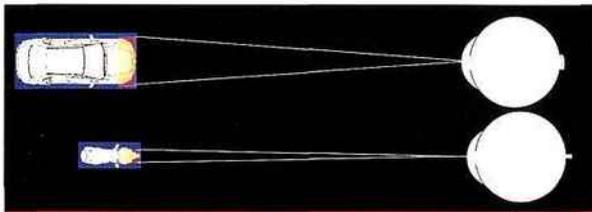
Jusqu'à 2011, motos et scooters étaient les seuls véhicules qui avaient obligation de rouler feu de croisement allumé de jour. Depuis, les feux de jour sont devenus obligatoires sur les automobiles, brouillant le message visuel sur la route, et nuisant ainsi à la détection des motos, donc à la sécurité de leurs conducteurs.

C'est ce qui a incité les chercheurs de l'Ifsttar, Stéphane Espié, Viola Cavallo, Maud Ranchet, Maria Pinto et Fabrice Vinne, à déclencher l'étude AVI Moto, dont ils remettent les conclusions en cette année 2014.

DEUX TYPES D'ERREURS PERCEPTIVES ONT ÉTÉ IDENTIFIÉS, AYANT UNE INCIDENCE AUX INTERSECTIONS :

1 La moto n'est pas détectée, ou tardivement. Cela est dû à son gabarit réduit, à sa surface moins large qu'un véhicule à 4 roues et, souvent, à des couleurs qui ne se distinguent pas dans l'environnement routier.

2 Dans des conditions crépusculaires ou de nuit, le conducteur a une mauvaise perception du mouvement de la moto en approche. En comparaison, une automobile qui se rapproche est identifiable par l'écartement de ses feux, appelé « mouvement angulaire ». C'est cette vitesse d'agrandissement qui donne à la personne une information sur le temps d'approche du véhicule.



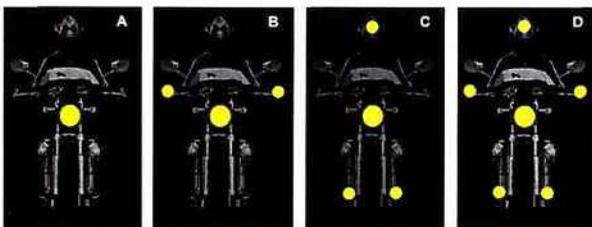
A une intersection, l'œil humain reçoit une foule d'informations et doit faire le tri. Le « mouvement angulaire » permet d'identifier la surface visuelle des véhicules.

L'IFSTTAR A TRAVAILLÉ PENDANT DEUX ANS POUR TROUVER LA SOLUTION QUI PERMETTRAIT D'AMÉLIORER LA « SAILLANCE VISUELLE » DE LA MOTO, DONC SON MOUVEMENT ANGULAIRE. DES TESTS SUR LES AUTOMOBILISTES ONT ÉTÉ RÉALISÉS EN LABORATOIRE.

1 Saillance visuelle : 57 automobilistes ont été sélectionnés, des conducteurs réguliers (2 ans de permis, parcourant plus de 3 000 km/an). Chacun devait identifier, après projection d'une scène d'un quart de seconde, la présence d'un usager vulnérable (piéton, cycliste, motard) dans un environnement routier composé de nombreux véhicules circulant phares allumés. Ce test a permis de valider l'intérêt de la couleur jaune pour identifier la présence d'une moto, les autres véhicules ayant des phares blancs.

2 Vitesse d'approche : 69 conducteurs, femmes et hommes de 20 à 50 ans, ont été sélectionnés. Installé dans un simulateur de conduite automobile devant lequel défilaient une route de campagne, chacun devait prendre la décision de tourner à gauche en intégrant la progression des véhicules approchant l'intersection.

Toutes les périodes de la journée ont été testées. Les chercheurs ont procédé à des modifications de la signature visuelle de la moto : dans un premier temps, seule la couleur du phare a été changée ; ils ont ensuite posé des lumières aux extrémités horizontales de la moto (guidon, rétroviseurs) : le gain obtenu, en termes d'identification, était très insignifiant. Les chercheurs ont perçu une nette amélioration après application de la signature verticale, obtenue grâce à une source de lumière sur le casque et deux feux en bas de la fourche. Le gain était visible en périodes crépusculaires et nocturnes. Cette configuration apportait peu d'amélioration en phase diurne par rapport à la signature constituée du feu de croisement isolé.



Différentes signatures visuelles des motos ont été testées par l'Ifsttar. Le schéma « C » se montre le plus efficace.

Conclusions. Possibilités d'améliorer la perception des motocycles par les automobilistes : la couleur jaune agit comme identification rapide de la moto et l'éclairage vertical assure une meilleure perception du mouvement et du temps d'arrivée du 2RM.

Selon les chercheurs, aucun doute : il est important de redonner rapidement une signature visuelle originale aux 2RM, surtout dans un contexte de généralisation des feux de jour. Reste à savoir comment cela sera accepté par la communauté motarde, par les constructeurs, et par les législateurs.

Utile, car on y croise les chercheurs de l'Ifsttar mais aussi les représentants des forces de l'ordre, les fonctionnaires en charge de ces dossiers et des « chargés de mission » en tout genre... En discutant, en présentant ses arguments, on fait évoluer les mentalités.

Cette fois, la FFMC ne s'emploie pas à dénoncer AVI Moto, qui lui semble au contraire utile : « La « saillance » visuelle est un problème, c'est un fait », concède France Wolf, membre du bureau national de la FFMC. « Il est utile de préparer le motard à l'idée qu'il doit se considérer comme quelqu'un d'invisible sur la route, renchérit Éric Thiollier, délégué général de la Fédération. Les chercheurs essaient de trouver des réponses à cette problématique. On en est au stade de la recherche fondamentale. Cette

« LE PROBLÈME DE VISIBILITÉ DES MOTOS PROVIENT DE LEUR SURFACE VISUELLE, IL VAUT MIEUX L'AUGMENTER EN HAUTEUR QU'EN LARGEUR »

ÉRIC THIOILLIER, FFMC

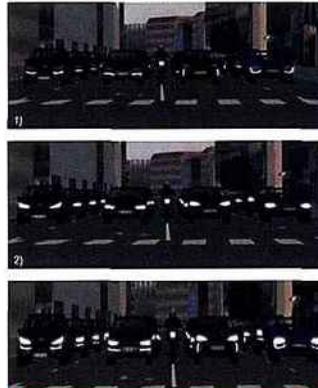
étape est très loin de l'application d'une mesure. » D'ici là, il y aura des années de discussions. Une manière de rassurer les troupes ? « Le spot sur le casque, merci bien ! Sans compter les problèmes de connexion qu'engendrerait un tel système. Je préfère retenir les enseignements de l'étude : le problème de visibilité des motos provient de leur surface visuelle, et il vaut mieux l'augmenter en hauteur qu'en largeur », répond Éric.

Quid de la formation ? Mais plutôt qu'un gyrophare sur la tête, les Motards en colère privilégient une piste de réflexion qui leur est chère, la formation. Ils ont en effet l'impression que le recours aux leds reviendrait à soigner le mal par un remède appliqué à la victime, non au coupable. « Il faudrait être naïf pour se dire que sur les lieux de l'accident le conducteur de la voiture va répondre au gendarme : « Bien sûr, j'ai vu le motard arriver, c'est pour ça que j'ai démarré », doute Éric Marot, responsable de la Classification des véhicules à la Mutuelle des Motards. Et Marc Bertrand, M. Sécurité routière à la FFMC, de recentrer la problématique sur les carences de la formation initiale au permis de conduire : « On n'apprend pas aux automobilistes à chercher les motos dans la circulation, et on ne leur

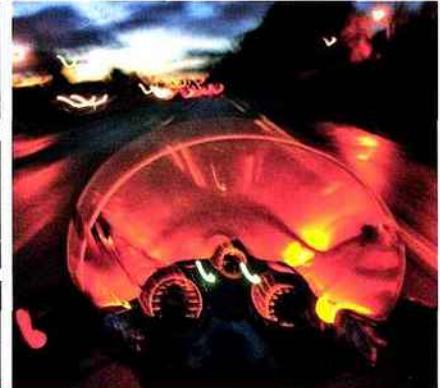
enseigne pas plus la spécificité des déplacements des deux-roues motorisés.»

Réduire le bruit lumineux. Il est un point sur lequel tous les partis s'accordent, c'est la généralisation du « bruit lumineux » dans l'environnement routier. Imposé par une directive européenne, l'allumage automatique des feux de circulation (de jour comme de nuit) sur les automobiles et camionnettes de livraison s'avère notamment nuisible à la détection des motos. Cinq ans plus tôt, une mobilisation massive des motards derrière la FFMC avait pourtant abouti à la suppression d'un règlement que portait le ministre des Transports, l'obligation pour les automobilistes français d'allumer leurs feux de croisement en plein jour. Il avait été communément admis que cela aurait abouti à mettre en danger les 2RM, dont le simple phare avant aurait été noyé dans le flot de ceux des voitures. Mais la pression des lobbies industriels au niveau européen aura finalement été la plus forte... Du coup, cette idée d'équiper les motos de leds rend méfiants nombre de défenseurs de la moto, qui déplorent que l'on prenne le problème à l'envers : « Depuis que les constructeurs auto ont fait des feux de jour un argument de sécurité, les 2RM sont moins visibles dans la circulation, constate Pascal Wolf, membre de l'Association pour la formation des motards (AFDM). Et ensuite, dans ce brouillard lumineux, il faudra éclairer les piétons, non ? La solution serait de revenir en arrière sur les feux de jour automobile, de supprimer l'obligation d'allumage automatique. » Un combat long et difficile : il faudrait persuader les 28 États membres... Des années à passer dans les couloirs des instances européennes. Certains préconisent plutôt le recours à un éclairage de couleur différente, qui contribuerait à différencier les signatures visuelles des autos et des motos. L'Ifsttar aborde cette question dans le rapport AVI Moto.

Verdict : pas pour demain. Que les princes noirs se rassurent, le dispositif « sapin de Noël » n'est pas à l'ordre du jour : le chemin d'une obligation passerait par une modification de l'homologation des véhicules. Donc, par une voie réglementaire européenne qui nécessiterait de persuader fabricants et im-

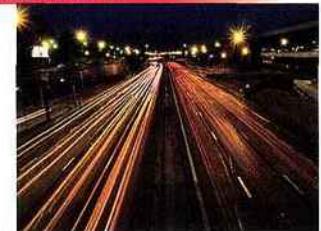


Le « bruit lumineux » se généralise dans l'environnement routier, et pas seulement de nuit. Dans la forêt des sources d'éclairage, difficile de reconnaître motos et scooters.



portateurs, fonctionnaires, eurodéputés... Le directeur de la fondation Maif ne souhaite pas s'y engager : « Notre objectif est de faire connaître le travail des chercheurs, pour que les parties prenantes s'en emparent et fassent avancer la visibilité des motos. Si le ministre dit que c'est intéressant, tant mieux. Nous continuerons à communiquer pour que fabricants et équipementiers proposent des solutions, et pour que les motards soient sensibilisés à cette thématique. »

Quant à la photo publiée sur le communiqué de la fondation Maif, les chercheurs de l'Ifsttar la trouveraient eux-mêmes trompeuse : ils préconisent de simples leds, sur le casque comme sur la fourche, et non une lumière ronde. Problème, celles-ci sont jugées peu performantes en termes de visibilité par nos essayeurs et d'autres spécialistes... L'étude AVI Moto présente l'intérêt de poursuivre la sensibilisation indispensable à l'importance d'être vu sur sa bécane. Sans pour autant aller vers la préconisation de mesures contraignantes et liberticides, comme le port obligatoire du gilet rétro réfléchissant en 2011. « Nos interventions au sein des instances de la Sécurité routière finissent par porter leurs fruits, constate avec satisfaction Éric Thiollier. Désormais, les experts expliquent que le motard doit faire attention à être vu, mais aussi que l'automobiliste doit apprendre à chercher le motard. » On progresse vers une reconnaissance de ce mode de transport, de ses spécificités, et donc vers une meilleure approche de la sécurité des motards. ■



**NOUS CONTINUERONS
À COMMUNIQUER
POUR QUE
FABRICANTS ET
ÉQUIPEMENTIERS
PROPOSENT DES
SOLUTIONS**

LA FONDATION MAIF

