

Se signaler après un accident

lundi 28 septembre 2020, par [Piwi](#)

Voici un article de [Passion Moto Sécurité](#) très bien écrit qui explique clairement comment "se signaler après un accident".

Introduction

Un(e) motard(e) peut se trouver victime d'un accident de la route, seul(e), sans témoin, sur une petite route peu fréquentée, loin de tout. Ou tomber dans un ravin ou un fossé, invisible depuis la route, incapable de se déplacer. Comment se signaler, comment donner l'alerte dans ces conditions ?

À lire en complément :

- [Les gestes qui sauvent un motard](#)
- [Le nécessaire de sécurité à emmener](#)
- [Une puce / un code pour la sécurité des motards ?](#)



Ne roulez jamais plus vite que vos anges-gardiens virtuels !

Chaque année, plusieurs centaines de motards décèdent sur les routes de France.

Parmi eux, quelques-uns (environ une dizaine par an) sont retrouvés morts plusieurs heures ou jours après l'accident.

Ils ont chuté, la plupart du temps sans autre véhicule impliqué, alors qu'ils roulaient tout seuls, parfois de nuit. Là où la plupart des motards victimes d'accident gisent sur la chaussée ou en bordure de route, eux ont été éjectés hors de vue. Leur moto a également quitté la route et repose loin des regards - au fond d'un fossé ou d'un ravin, dans des herbes hautes ou derrière un talus...

Ils ont perdu conscience, se sont retrouvés paralysés ou grièvement blessés, en tout cas incapables de bouger. Pas de téléphone sur eux (il est parfois resté sur la moto ou a été éjecté plus loin) ou pas d'accès au réseau ou panne de batterie...

Pour une raison ou une autre, ils n'ont pas pu donner l'alerte.

Leurs proches ne savaient pas où ils étaient, n'ont pas donné l'alerte ou trop tard. Les secours ont parfois mis du temps à se mobiliser ou ont cherché au mauvais endroit ou n'avaient pas les moyens nécessaires pour quadriller un périmètre parfois très vaste.

Toujours est-il qu'on les retrouve décédés depuis longtemps.

Etaient-ils morts sur le coup ou non ? Quelle a été la cause de leur décès ? Celui-ci aurait-il pu être évité ?

Pouvait-on faire mieux, faire quelque chose ?
Difficile à dire...

En tout cas, des solutions existent !

Nous ne pouvons plus rien faire pour ceux qui sont déjà disparus, mais vous pouvez faire en sorte que cela ne vous arrive pas.

Précisions

L'idéal reste évidemment d'éviter l'accident, surtout grave !

C'est l'objectif d'au moins 80% des articles de ce site. Inutile de vous en faire la liste... Inutile aussi de jouer les moralisateurs dans les commentaires.

Mais on ne va pas se voiler la face : les cartons à moto, ça arrive !

En 2017 (dernière année pour laquelle on dispose d'un bilan complet, l'ONISR ne parle que des accidents mortels pour 2018 et 2019), il s'est produit plus de 14.400 accidents déclarés impliquant au moins un véhicule à deux (ou trois) roues motorisé.

Ces accidents ont causé plus de 6.100 blessés hospitalisés (au moins 24 heures) et plus de 660 morts. Non seulement c'est presque deux morts motards par jour (en moyenne annuelle), mais c'est surtout 16 blessés chaque jour de l'année et presque 40 accidents corporels par jour...

En cas d'accident, **votre équipement de protection jouera un rôle décisif pour diminuer les conséquences physiques de la chute.**

Évident aussi, mais toujours bon à rappeler : à moto, l'équipement, c'est tout le temps et partout, en toutes circonstances.

Dans la très grande majorité des cas d'accidents graves ou mortels impliquant un deux-roues motorisé, il y aura des témoins.

Même dans les cas où aucun autre véhicule n'est impliqué (environ un tiers des cas d'accidents mortels chaque année, soit entre 200 et 300 morts quand même), quand le motard part au fossé tout seul, il est souvent accompagné, il roulait en groupe, ses camarades de route sont sur place tout de suite.

Même si vous rouliez tout seul, vous ne resterez pas seul longtemps, quelqu'un aura vu ou entendu l'accident ou arrivera sur les lieux peu après...

Bref, l'alerte sera donnée, soit par vous-même, soit par quelqu'un d'autre, sur le moment ou peu de temps après.

Si vous chutez seul, il y a de bonnes chances que l'accident ait lieu en zone urbaine ou péri-urbaine, ou à la campagne mais pas loin d'un village... bref, quelque part avec du réseau téléphonique.

Vous serez peut-être blessé, mais conscient. Vous aurez votre téléphone à portée de main. Vous pourrez appeler et être secouru.

C'est ce qui se passe dans 98 ou 99% des situations.

Restent les autres...

Exemples

Quelques exemples que j'ai pu retrouver, juste sur ces derniers mois...

En septembre 2020, un motard, dont la disparition avait été signalée depuis quelques jours, a été retrouvé mort en contrebas de la route départementale 81, sur la commune de Mont-Roc, dans le Tarn.

En août 2020, le corps d'un motard, âgé de 50 ans et originaire d'Aix-en-Provence, a été retrouvé sans vie dans les gorges de la Méouge, côté Drôme, sur la commune limitrophe de Ballons.

En juillet 2020, un motard de 29 ans, originaire de Chappes (Puy-de-Dôme), a été retrouvé mort dans un fossé de la route départementale 983, près du lac du Guéry, sur la commune d'Orcival. C'est un agriculteur qui a découvert le corps, sous la moto, avant d'appeler les secours.

Le même mois, le corps d'un motard a été découvert dans un fossé par un automobiliste qui circulait au Pouget, dans l'Hérault. Ce motard, âgé de 35 ans, a été victime d'un accident survenu dans la nuit.

En juin 2020, les pompiers ont mené de longues recherches pour retrouver le corps d'un homme éjecté de sa moto lors d'un accident à Jeumont (Nord), près de Maubeuge. Ils ont été alertés par des témoins qui disaient l'avoir vu chuter à proximité d'un magasin Intermarché. Lorsque les secours arrivent sur place, ils ne retrouvent que la moto accidentée, mais pas son conducteur. Pendant quatre heures, les pompiers vont ratisser le secteur, en vain, malgré les moyens engagés... Un drone va couvrir une zone de 50 hectares, tandis qu'une battue est effectuée à pied sur 4500 m² et que trois chiens cherchent la trace de la victime sur un autre secteur de 7600 m² autour des lieux de l'accident. Finalement, ce sont des proches qui ont découvert son corps, dans un bosquet...

En mai 2020, le corps d'un motard de 43 ans a été retrouvé au fond d'un ravin à Condat, dans le Cantal. Des amis dans le Puy-de-Dôme avaient signalé sa disparition depuis la veille et des gendarmes s'étaient lancés à sa recherche. C'est finalement un randonneur qui a trouvé une moto accidentée. D'après les gendarmes, le quadragénaire aurait fait une chute de 80 à 100 m dans un ravin très pentu, après avoir perdu le contrôle de son véhicule.

En avril 2020, un motard de 49 ans a été retrouvé mort sur la route de Vic-en-Bigorre, à Maure, une commune béarnaise située à la limite des Hautes-Pyrénées. L'accident aurait eu lieu la veille, dans la soirée. Ce sont les proches de la victime qui ont donné l'alerte, inquiets de ne pas avoir de nouvelles.

En janvier 2020, un automobiliste, apercevant une moto au bord de la route à Goult dans le Vaucluse, s'est arrêté et a découvert un peu plus loin le corps d'un motard, âgé d'une cinquantaine d'années.

On pourrait croire que cette situation ne se produit que dans la campagne profonde. Mais ce n'est pas toujours le cas !

Les cas de motards retrouvés morts plus de 24 heures après leur disparition sont rares : une dizaine par an, parfois moins.

Mais ces décès sont souvent marquants pour la communauté toute entière car on ne peut s'empêcher de penser qu'ils auraient pu être évités.

Ayant habité de 2011 à 2018 près de Bordeaux, j'ai été marqué par l'histoire de Mickaël Dzimban, 24 ans. En novembre 2012, en début de soirée (donc par nuit noire), ce jeune motard a fait un « tout droit » dans un virage sur une bretelle de sortie de la rocade bordelaise. Il a été éjecté dans une épaisse végétation, à plusieurs mètres du point d'impact. Ni la moto, ni son corps n'étaient visibles depuis la chaussée, où l'on décelait seulement des traces de ripage. La dépouille du jeune homme a été découverte seulement le lendemain, en début de matinée, grâce à la géolocalisation de son téléphone portable...

Autre cas dont je me souviens bien, en décembre 2016 à Toulouse.

Un dimanche matin, vers 9h, une moto est retrouvée à Colomiers par les forces de l'ordre, le long des grillages de la voie rapide qui mène à Auch. Mais aucun signe de son conducteur... Pour retrouver le pilote de l'engin, un hélicoptère est même dépêché sur place, en vain. Finalement, le corps sans vie de ce motard de 33 ans est retrouvé le lundi matin par les policiers, à environ 70 mètres en amont de sa moto... plus de 24 heures plus tard !

À l'inverse, il y a aussi des cas heureux, où le motard a frôlé la mort mais en a réchappé.

En mai 2020, un motard d'une trentaine d'années, disparu depuis la veille, a été retrouvé gravement blessé dans un fossé le long de la D34 sur la commune de Véranne, dans le massif du Pilat. Parti un soir pour une balade moto, il a fait une sortie de route dans un virage. Gravement blessé au niveau du thorax et paralysé des jambes, il s'est retrouvé à dix mètres en contrebas, invisible depuis la route. Séparé de son portable pendant l'accident et incapable de bouger, il n'a pas pu prévenir lui-même les secours. Le motard accidenté a finalement été retrouvé aux alentours de 16 heures le lendemain. Malgré son état et sa nuit passée dans le ravin, il était encore conscient et a réussi à appeler à l'aide deux cyclistes qui passaient sur la route.

Certains se souviennent peut-être de l'histoire d'Eric Luxereau, en 2016.

Ce motard sarthois de 38 ans est porté disparu un mercredi matin sur le trajet vers son travail. C'est l'employeur d'Eric qui prévient son épouse de son absence en milieu de journée. Pensant tout de suite à un accident, elle appelle les hôpitaux afin de savoir si son mari y a été pris en charge, en vain. Elle contacte alors les gendarmes qui lui expliquent que le signal du portable de son mari ayant bougé « entre midi et 15h » (ce qui s'avérera plus tard erroné), ils ne donnent pas suite expliquant qu'une personne majeure a le droit de disparaître librement.

Mais les proches du motard ne désarment pas : ils lancent un appel à témoins, distribuent des centaines de tracts et organisent une battue dans le secteur où le signal du portable d'Eric a été repéré.

Un ami a l'idée de se connecter au compte Google du motard, son épouse disposant de son mot de passe. Grâce à l'historique des positions affichées sur le compte, il trouve la localisation exacte de l'endroit où se trouve Eric, dans un champ, à une centaine de mètres de la chaussée... depuis quatre jours !

Transporté au centre hospitalier du Mans, Eric s'en tire avec cinq côtes cassées, la clavicule en vrac, deux sinus fracturés au niveau de la pommette droite et une forte déshydratation.

Bref, pour résumer tout ça : ça peut arriver !

Solutions

Le sifflet

La première solution ne coûte quasiment rien et est très facile d'emploi.

Pour toutes les situations où vous pouvez vous trouver en détresse dans la nature, un sifflet peut s'entendre à des centaines de mètres, bien plus loin que la portée de votre voix.

Des sifflets d'urgence se trouvent dans toutes les grandes surfaces de sport.

Vous connaissez ma « passion » pour Décathlon, donc je vous indique le leur, à 4 euros.

Il se fixe sur votre porte-clef, à emporter partout et tout le temps !

C'est un bon début, mais...

- la portée reste limitée ;
- le son strident s'entend bien, mais pas assez pour alerter un automobiliste dans sa voiture, surtout avec la radio ;
- utiliser un sifflet suppose de rester conscient et capable de souffler fort ;
- pas pratique de le porter à la bouche avec un casque intégral...

Bref, c'est facile, c'est pas cher, mais l'utilité reste limitée.

L'eCall

Le label eCall a été formé en accolant les mots de la langue anglaise "emergency" et "call" (appel

d'urgence).

Le système est déployé dans l'Union européenne, en Islande, en Norvège et en Suisse.

Ce système est obligatoire sur les voitures neuves commercialisées depuis 2018.

Mais seulement sur les voitures...

Au départ, c'est une initiative de la Commission européenne visant à introduire, dans tous les véhicules (à quatre roues) vendus dans l'Union européenne, un système d'appel d'urgence automatique basé sur un service public.

L'objectif est de permettre à une voiture accidentée d'appeler instantanément les services d'urgence via un réseau de téléphonie mobile et d'envoyer sa position précise, que ses occupants soient conscients ou non, quel que soit le pays de l'UE dans lequel elle se trouve.

Ce système, basé sur le « E112 » (Enhanced 112), c'est-à-dire le numéro unique d'urgence européen 112 combiné avec la géolocalisation, permet une intervention des services d'urgence plus rapide, adaptée à la sévérité de l'accident et au type de véhicule impliqué, réduisant ainsi la mortalité et la gravité des blessures résultant des accidents de la route.

En pratique, lorsque les capteurs du véhicule détectent un accident (par exemple, quand un coussin airbag est déclenché), le système eCall d'un véhicule active sa carte SIM et lance un appel à destination du centre d'appel d'urgence par l'intermédiaire du 112.

En cas de non-déclenchement du système ou si les occupants d'un véhicule assistent à un accident sans pour autant y être impliqués, l'eCall peut être activé manuellement.

Une communication vocale s'établit automatiquement entre l'opérateur du centre d'appel d'urgence et le véhicule, afin que les passagers puissent donner des détails sur la situation s'ils ont la capacité de le faire. Dans le même temps, l'opérateur du centre d'appel d'urgence reçoit un ensemble de données, qui inclut la localisation de l'accident (provenant directement du système de positionnement par satellites du véhicule), le type du véhicule (par l'intermédiaire du code VIN) et de manière optionnelle les données du système de bord.

Il sait également si l'eCall a été déclenché automatiquement ou manuellement.

En fonction de toutes les informations récoltées, l'opérateur du centre d'appel d'urgence déploie les moyens adaptés pour faire face à la situation.

Le coût du service est pris en charge par les assureurs et leurs filiales spécialisées dans l'assistance.

Si l'eCall est devenu obligatoire pour les voitures, rares sont les deux-roues équipés d'un système d'appel d'urgence automatique.

À l'heure actuelle, seul le constructeur BMW le propose - en option - et encore, seulement sur ses modèles haut de gamme.

À l'inverse du système européen, celui de BMW Motorrad ne repose pas sur le 112, mais sur un centre d'appel propre à la marque.

S'il est là aussi possible de déclencher l'appel manuellement, la détection automatique d'un accident passe par différents capteurs de chute (centrale inertielle et accéléromètre), installés sur la moto.



Un microphone et un haut-parleur présents sur le commodo (protégés par un clapet) permettent de communiquer.

Proposé en option, l'eCall BMW est disponible sur toute la gamme GS et RT, ainsi que sur l'ensemble des K1600 (GT, GTL et B).

Avantages :

- tout est intégré sur la moto !
- pas besoin d'un téléphone allumé et actif,
- ni d'un kit spécifique intégré au casque,
- pas de crainte de tomber en panne de batterie,
- le motard peut donner l'alerte pour lui ou quelqu'un d'autre.

Inconvénients :

- non démontable, non transférable,
- le prix de l'option (315 euros),
- le système a besoin de se connecter à un réseau de téléphonie mobile, quel qu'il soit. Il ne fonctionnera pas en « zone blanche ».



Des fabricants tiers commencent également à proposer des systèmes proches de l'eCall, à installer sur les motos.

L'équipementier allemand Bosch propose son système Help Connect, qui pourrait se démocratiser chez les constructeurs.

Ce système s'appuie sur un capteur intégré à la moto pour détecter un accident.

L'algorithme est capable de détecter s'il s'agit d'une chute à l'arrêt, auquel cas il n'est pas nécessaire de déclencher un appel d'urgence.

Dans le cas contraire, un appel est automatiquement passé.

Help Connect s'appuie sur l'application mobile Vivatar (développée par Bosch), mais d'autres comme celles des constructeurs pourraient être rendues compatibles.

Help Connect communique la localisation du conducteur à Bosch, qui se charge de transmettre cette information aux services de secours.

D'autres indications pourront être communiquées, comme des données de santé si l'utilisateur les a partagées avec Bosch.

Avantages :

- pas de système propriétaire, compatible avec toutes les motos (à l'initiative des constructeurs, le client ne peut pas l'ajouter de lui-même en aftermarket),
- dispositif léger et peu coûteux,
- alimenté par la moto.

Inconvénients :

- équipement pour une seule moto,
- le système requiert qu'un smartphone soit connecté en Bluetooth pour localiser le conducteur : il ne dispose pas de sa propre carte SIM,
- il nécessite un téléphone appairé en Bluetooth, avec de la batterie et bien sûr du réseau,
- pas de bouton d'appel manuel.

Vidéo avec textes en anglais

Les systèmes dGuard et GeoRide

D'autres équipementiers proposent des systèmes « tierce partie », intégrés dans un boîtier qui vient se brancher sur le faisceau électrique de la moto.

C'est le cas du système dGuard de Digades (autre équipementier allemand) qui, en plus de l'alerte, remplit également le rôle de traceur antivol et permet d'être alerté en cas de tentative de vol.

Après la chute (détectée par plusieurs capteurs électroniques), plusieurs cas de figure possibles :

- le motard est conscient et à peine blessé, il dispose alors de quelques secondes pour annuler l'appel au 112 via le bouton sur le guidon.
- Au pire, un appel avec son propre smartphone, ajouté à la géolocalisation automatique, permet d'annuler toute intervention.
- le motard est légèrement blessé, il peut communiquer son état s'il est équipé d'un système Bluetooth.
- Si non, là encore, une précision via un appel manuel est nécessaire.
- le motard est inconscient, le système indique automatiquement aux secours la position GPS de l'accident, le fait qu'il s'agit d'une moto et qu'actuellement, le pilote ne donne aucune réponse.

En même temps que les secours, le système peut alerter 5 personnes de votre entourage.

Grâce au bouton d'urgence placé sur le guidon (comme avec le système BMW, mais pas le Bosch), un motard peut prévenir les secours s'il arrive sur les lieux d'un accident.

Fonctionnant dans les 28 pays de l'Union Européenne ainsi que dans tous les Etats ayant recours au 112 comme numéro d'urgence, le dGuard sait reconnaître le pays dans lequel vous circulez et choisit la langue dans laquelle il doit s'exprimer avec les secours.

Autre fonctionnalités permises grâce à la géolocalisation : une fonction de tracking de la moto en cas de vol, de localisation de la dernière position, ainsi que l'enregistrement de vos trajets, visibles sur l'application dGuard.

Avantages :

- universel, disponible pour toutes les motos,
- installable à l'initiative du motard,
- appairable avec un intercom Bluetooth,

- bouton d'appel manuel au guidon.

Inconvénients :

- équipement pour une seule moto,
- doit être installé sur la moto par un technicien Tecnoglobe,
- à démonter et remonter en cas de changement de moto,
- tarif substantiel de 599 euros (installation comprise et deux ans d'abonnement offerts),
- abonnement de 29,95 € par an après deux ans,
- nécessite du réseau mobile.

Autre exemple sur le marché actuel, le **boîtier multifonctions GeoRide** (aujourd'hui dans sa version 2 depuis mai 2020) intègre un détecteur de chute de la moto, à l'arrêt comme en déplacement.

Mais il se contente d'alerter les proches du conducteur en leur envoyant sa position GPS. Ces derniers doivent à leur tour contacter les secours.

Avantages :

- tarif plus abordable de 269 euros,
- petit boîtier universel, disponible pour toutes les motos,
- installable à l'initiative du motard,
- alerte les proches,
- utilise la géolocalisation par le réseau Galileo (plus précis que le GPS),
- multi-fonctions avec alarme sonore et tracking.

Inconvénients :

- équipement pour une seule moto,
- à démonter et remonter en cas de changement de moto,
- pas d'alerte des secours immédiate,
- pas de déclenchement manuel,
- abonnement de 5 euros par mois,
- nécessite du réseau mobile.

Le système Cosmo Connected

On peut également retrouver un système proche de l'eCall sur certains équipements motards, comme le feu de freinage Cosmo Connected qui se positionne à l'arrière du casque.

En plus d'avertir les autres usagers lors d'un freinage, le dispositif est doté d'un capteur de chute. Il permet d'alerter trois proches par SMS en moins de trois minutes (fonction de série) et/ou les secours en cas d'accident (en option payante avec abonnement à l'assurance Cosmo Moto d'Allianz Assistance, 3 euros par mois).

Grâce à son détecteur de choc, le Cosmo Moto génère automatiquement une alerte vers Allianz Assistance en cas d'accident, contenant les données du véhicule ainsi que sa géolocalisation.

Allianz Assistance vous contacte par téléphone pour s'assurer de votre état.

En cas de nécessité ou si vous n'êtes pas en mesure de répondre, les services publics de secours sont informés.

Avantages :

- universel, disponible pour toutes les motos,

- installable à l'initiative du motard,
- alerte les proches,
- tarif accessible de 69 euros,
- équipement intégré au casque, pas besoin de l'installer sur la moto,
- un seul équipement pour plusieurs motos,
- un module qui peut se fixer sur plusieurs bases, donc plusieurs casques.

Inconvénients :

- abonnement mensuel pour l'assistance (3 euros),
- pas d'appel direct au 112,
- pas d'alimentation par la moto (autonomie d'environ 6 à 8 heures),
- pas de déclenchement manuel,
- nécessite du réseau mobile.

L'application Liberty Rider

Si vous n'avez pas déjà entendu parler de cette application mobile, c'est que vous n'êtes pas motard ou que vous avez vécu en ermite au cours des dernières années...

Lancée en juin 2016, Liberty Rider a été installée par plus de 400.000 personnes.

Cela ne veut pas dire que toutes ces personnes l'utilisent, loin de là, mais sur le million de motards « gros cube » français (et environ 3 millions d'utilisateurs 2RM de toutes cylindrées), cela témoigne déjà d'une audience et d'un intérêt remarquable.

Pas étonnant car la petite équipe toulousaine a su développer un excellent plan médias !

Ce succès s'explique en partie par la gratuité des fonctions de base de l'application : le partage des trajets, le suivi en direct et leur archivage.

Depuis 2016, la fonction de détection des chutes et alerte des secours est devenue payante (abonnement de 4 euros par mois).

Liberty Rider ayant noué des partenariats avec plusieurs assurances moto (MACIF, Matmut et Mutuelle des Motards), les sociétaires concernés peuvent bénéficier gratuitement de l'offre « premium » pour une durée variable, le coût étant pris en charge par l'assurance

Concrètement, l'utilisateur active Liberty Rider d'un clic avant de prendre la route (ce qui avertit ses proches par SMS).

Grâce à un algorithme « maison » dont le développement a nécessité la simulation de 200 chutes à moto, l'appli utilise l'accéléromètre du smartphone pour détecter un accident.

Au moindre doute, elle interroge le motard sur sa situation.

Celui-ci dispose de deux minutes pour annuler l'alerte.

Sans action de sa part, l'alerte est immédiatement relayée vers la plateforme d'urgence IMA (Inter Mutuelles Assistance).

Si elle n'obtient pas de réponse de l'utilisateur, les secours sont avertis avec les coordonnées exactes de l'accident.

Le dispositif est opérationnel dans dix pays d'Europe : la France (territoires d'outre-mer inclus), le Portugal, l'Espagne, l'Italie, l'Autriche, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique, les Pays-Bas et la Suisse.

Alors que l'eCall se base sur les capteurs de la voiture pour détecter un accident, Liberty Rider se base sur les capteurs du téléphone pour détecter une perte de vitesse importante, un choc, puis une phase d'inactivité.

Autre apport supplémentaire par rapport aux systèmes eCall « classiques », l'appli Liberty Rider propose aussi (dans sa version payante) une alerte sur les « virages dangereux ».

Cette alerte s'affiche sur le téléphone ou peut être transmise au motard par des vibrations émises dans un gant connecté spécifique Liberty Racer, créé depuis janvier 2019 par l'équipementier français Racer (mais encore en phase de développement bêta-test à l'heure actuelle).



Avantages :

- appli sur téléphone, zéro frais d'installation, pas de montage-démontage, utilisable sur plusieurs motos...
- utilisation gratuite, abonnement modeste (3,99 euros par mois),
- universel, disponible pour toutes les motos,
- installable à l'initiative du motard,
- alerte les proches,
- appairable avec un intercom Bluetooth.

Inconvénients :

- abonnement mensuel pour l'assistance (4 euros),
- pas d'appel direct au 112,
- pas de bouton d'appel manuel,
- pas d'alimentation par la moto, la limite est celle de l'autonomie du téléphone (sachant que l'utilisation des fonctions data + GPS consomme beaucoup et fait chauffer le téléphone), sauf à installer une prise USB ou utiliser une prise de bord,
- nécessite un smartphone compatible avec puce GPS,
- nécessite du réseau mobile.

Parenthèse technique

Tous les systèmes présentés ci-dessus se reposent sur un appel aux secours par les réseaux de téléphonie mobile (GSM ou Natel pour nos amis francophones non français) pour donner l'alerte en cas d'accident d'un motard solitaire, surtout **sur des routes peu empruntées**.

Ce qui pose un problème !

Si au printemps 2020, les quatre principaux opérateurs téléphoniques français (Orange, SFR, Bouygues et Free) couvrent bien 99% de la population métropolitaine (dont 98% en 4G), la couverture des réseaux mobiles n'atteint pour le moment « que » 94% du territoire (dont 83 à 87% en 4G).

Le réseau de téléphonie mobile ne passe pas par des satellites, comme le croient certains...

Il est constitué d'un maillage de dizaines de milliers d'antennes-relais terrestres, dont la portée varie selon leur emplacement et la densité de téléphones à gérer.

À titre d'exemple, la zone de couverture est d'environ 500 mètres pour Paris et de 1 à 2 kilomètres pour des villes moins grandes. Dans les communes plus petites, les antennes 4G couvrent chacune un cercle de 10 à 30 kilomètres de rayon.

Le vaste territoire français compte encore de nombreuses zones dites « peu denses » : environ 22.500 communes rurales qui représentent « seulement » 18% de la population, mais 63% du territoire - plus de la moitié de la superficie de notre pays !

La situation est encore pire dans les « zones blanches », ces portions du territoire non couvertes par un réseau mobile : aucun opérateur mobile ne couvre ces territoires (3.000 communes, 5 à 6% du territoire total).

Or c'est souvent là que nous aimons rouler en balade !

Et que nous avons besoin de secours rapide en cas d'accident, des secours qui puissent nous géolocaliser alors que nous ne savons pas toujours nous-mêmes où nous sommes exactement...

Du coup, le motard qui roule souvent sur les petites routes de campagne, voire de montagne, risque bien de se trouver dépourvu en cas d'accident...

Le système Garmin inReach

Je me suis rappelé des conseils d'amis motards voyageurs dans des contrées lointaines où les réseaux de téléphonie mobile n'existent pas.

Ils partent avec des systèmes satellite, qui fonctionnent partout sur la surface du globe terrestre - tant qu'on n'est pas sous terre ou sous la mer (rare à moto).

Pour les spécialistes, on parle de PLB, Personal Locator Beacons, ou balises de localisation individuelle, et des balises de tracking.

Les plus connues s'appellent Spot, Argos, Safelink... mais en plus d'être chères, leurs balises sont trop volumineuses, pas pratiques sur la moto.

Une PLB est conçue exclusivement pour le déclenchement de secours en situation d'urgence :

- émission et réception du signal de détresse optimisé,
- autonomie de la balise optimale (puisque utilisée uniquement en cas de secours),
- émission sur la bande VHF Aviation (121.5 MHz) pour que les secours équipés de radiogoniomètre (outil permettant de déterminer la direction d'arrivée d'une onde électromagnétique) puissent vous localiser précisément une fois sur place,
- gestion du secours par le réseau international COSPAS-SARSAT, etc.

Elles ne savent faire que ça, mais elles le font très bien, partout dans le monde, y compris au fond d'une crevasse. Mais ce qui veut dire aussi que l'on ne s'en sert jamais, sauf quand on a besoin des secours !

Un peu contraignant...

C'est pourquoi je me suis orienté vers les balises de tracking par satellite qui sont, elles, destinées à assurer la localisation d'une personne en temps réel et permettent le suivi de trajet.

Les communications passent par un réseau de satellites (GlobalStar ou Iridium) afin de ne pas dépendre d'un réseau de téléphone portable qui n'a qu'une couverture réduite sur la surface du globe - du moins, dès que l'on s'éloigne des zones urbaines.

Un réseau de satellites étant coûteux, il faut participer à cet équipement moyennant un abonnement (mensuel ou annuel).

Une des balises de tracking les plus répandues est le modèle InReach, originellement développé par la société américaine Delorme (du nom de son fondateur David DeLorme, dont la famille est d'origine française), mais celle-ci a été rachetée en 2016 par le spécialiste américain du GPS Garmin.

Outre les « gros » modèles InReach SE et Explorer, Garmin a conçu en 2018 un modèle bien plus petit, baptisé (ô surprise !) Mini.

Les appareils inReach de Garmin sont des appareils connectés au réseau de communication satellitaire mondial Iridium.

Un abonnement à ces services est nécessaire pour exploiter les possibilités de ces appareils.

Bien que le Garmin inReach Mini puisse être utilisé de manière autonome, le couplage Bluetooth avec un smartphone est plus que recommandé pour son utilisation.

Le inReach Mini n'est pas un téléphone satellite, il ne permet en aucun cas de passer des appels vocaux ! Mais il peut permettre d'envoyer des SMS ou des emails simples.

Le inReach Mini peut être utilisé dans plusieurs modes différents.

S'il est utilisé pour envoyer et recevoir des messages, il peut être allumé uniquement à cette fin et durer plusieurs semaines sur sa batterie lithium interne rechargeable de 1.250 mAh.

En mode suivi (tracking), il a une autonomie d'environ 50 heures en suivi toutes les 10 minutes et deux semaines avec une mise à jour toutes les 30 minutes.

Bref, dans le cadre d'un usage moto même intense à raison de 6-8 heures par jour, on le recharge une fois par mois et c'est bon !

Le Garmin inReach Mini se recharge à l'aide d'un câble micro-USB (fourni) qui peut être branché sur secteur avec n'importe quel chargeur USB, ou sur une prise de bord 12 volts, ou sur une batterie externe.

Outre ses fonctions de communication (par SMS et email), cette balise de tracking offre la possibilité de prévenir les secours avec géolocalisation.

Si on soulève un capuchon rigide sur le côté de l'appareil et que l'on presse le bouton SOS quelques secondes, un signal d'urgence prioritaire est envoyé par satellite à l'équipe de veille permanente de la société GEOS, sur laquelle s'appuie le service de Garmin.

En recevant un SOS, l'équipe GEOS va tenter de contacter l'émetteur par message. Dans ce cas, il faudra dans la mesure du possible donner les indications demandées.

Sans réponse ou si l'utilisateur confirme l'urgence de la situation, GEOS lance les secours les plus adéquats à la rescousse !

Il peut s'agir, en fonction du lieu et de la situation, d'une équipe de pompiers, d'un hélico SMUR, d'un bateau des garde-côtes, d'une ambulance, d'un avion...

Le inReach Mini ne se destine pas à tout le monde.

Seules s'y intéresseront les personnes qui savent qu'elles vont s'aventurer hors de portée des réseaux mobiles.

Il est principalement une interface entre le réseau satellite et un smartphone - ou un autre appareil Garmin (comme un GPS Zumo XT ou une montre outdoor).

Le grand avantage du InReach Mini est évidemment qu'il peut être utilisé par tous, partout et tout le temps, même et surtout dans des coins paumés.

Cela veut dire que vous (ou vos proches) pourrez l'utiliser non seulement à moto sur la route, mais aussi pour toutes vos activités physiques ou sportives en extérieur, surtout en pleine nature, que vous partiez seul ou en groupe : randonnées pédestres ou cyclistes, en 4x4 ou en quad, en moto enduro ou trail, en VTT, à ski ou en raquettes, sur mer en bateau...

Mais pas pour la plongée sous-marine ou la spéléo, pour des raisons évidentes !

Cela permet d'amortir son coût, qui n'est pas anodin.

Après l'achat de l'appareil lui-même (au prix catalogue de 350 euros, mais vous le trouverez facilement aux alentours de 300 euros en neuf et j'ai acheté le mien à 250 euros sur Le Bon Coin), vous devrez en plus payer un abonnement mensuel à partir de 15 euros par mois.

Le gros inconvénient de ce système est que l'alerte ne peut être donnée automatiquement.

C'est à vous de le faire, ce qui suppose d'être conscient et de pouvoir actionner le bouton SOS sur l'appareil qui doit rester à portée de main.

Pour ma part, je le place dans la petite poche de poitrine de ma veste Klim Kodiak (qui est exactement faite pour ça), mais vous pouvez aussi le passer à la ceinture ou le fixer sur un sac grâce à un mousqueton (fourni).

Attention à ne pas le laisser sur la moto, vous ne pourrez pas toujours y accéder en cas d'éjection ou si vous êtes séparé de la machine après une chute.

Avantages :

- universel, disponible pour toutes les motos,
- installable à l'initiative du motard,
- pas besoin d'un téléphone allumé et actif,
- pas de crainte de tomber en panne de batterie,
- le motard peut donner l'alerte pour lui ou quelqu'un d'autre,
- pas besoin de se connecter à un réseau de téléphonie mobile,
- dispositif petit et léger,
- bouton d'appel manuel,
- un seul équipement pour plusieurs motos.

Inconvénients :

- prix de l'appareil neuf (350 euros),
- abonnement pas donné (à partir de 15 euros par mois),
- pas d'alerte automatique.

Conclusion

A chacun de choisir sa solution en fonction de ses besoins et de ses moyens !

Je ne préconise aucun système plus qu'un autre : ma mission reste seulement de vous informer, de vous donner les éléments pour opérer un choix éclairé, en connaissance de cause.

Le point principal est qu'il existe des solutions pour ne pas se retrouver en train de crever à petit feu tout seul au fond d'un trou.

N'attendez pas que ça arrive pour vous équiper !

Autres articles à lire en complément :

- [Les gestes qui sauvent un motard](#)
- [Le nécessaire de sécurité à emmener](#)
- [Une puce / un code pour la sécurité des motards ?](#)