

## Les clignotants encore au rouge

Les clignotants, feux stop ou alertes d'approche automobile vont-ils s'ajouter à la panoplie sécuritaire des cyclistes urbains ou toujours rester confinés au stade d'accessoires de salons (de cycles) ? Quelques signaux méritent d'être vus.

S'ils attirent les regards et suscitent les approbations, les feux clignotants, stop et signalisateurs de danger semblent être passés à côté de l'hiver. Le système vélo en développement pourrait rapidement considérer ces nouveaux équipements de sécurité encore marginaux. Les nouveaux usagers, certainement moins à l'aise sur deux roues que les cyclistes ataviques, apprécieraient l'apport de clignotants. « Pouvoir indiquer les changements de direction constitue un élément de sécurité supplémentaire. Tendre le bras pour tourner reste une habileté de cycliste et, pour certaines personnes, lâcher une main à vélo relève de l'exploit. Nous mettons en place cet exercice dans nos formations. Toutefois, cette possibilité de signaler un changement de direction avec un pouce devrait être combinée avec un rétroviseur pour ne pas enclencher le clignotant sans tourner la tête », assure Julien Rebuffet, directeur des Moniteurs cyclistes français (MCF), réseau au cœur des apprentissages de la conduite d'un vélo. Les systèmes de clignotants intégrables aux vélos existent depuis fort longtemps, de façon confidentielle. Les nouveautés se trouvent sur les sacs à dos lumineux qui disposent de fléchages directionnels, mais aussi d'alertes signalant arrêts et ralentissements des cyclistes. « Sur ces dispositifs, on est sur une économie de l'offre, il n'y a pas de demande », observe Julien Rebuffet.

### Le signal faible de la demande

Ces signaux n'attirent toujours pas beaucoup les cyclistes. « On en voit encore peu, pourtant cela fait plusieurs milliers d'unités que nous commercialisons. La sécurité passant par



Les clignotants fixes ou intégrés à des sacs à dos pourraient devenir le nouvel équipement sécuritaire du cycliste urbain. Outre la visibilité supplémentaire, éviter de tendre le bras pour signaler son changement de direction sécurise les cyclistes débutants.

la visibilité, les cyclistes s'interrogent », défend Julien Diquelou, de l'entreprise Toad. Le distributeur voit le marché frémir avec les clignotants fixes Winglights, mais aussi les sacs à dos Moonride intégrant des fléchages directionnels et une alerte clignotante lors de fortes décélérations. De tels équipements peuvent-ils devenir des accessoires de sécurité supplémentaires pour les flottes de vélo en libre-service ? Cykleo reste réservé. Selon Caroline

Bergues-Lagarde, chargée de développement, « les dispositifs fixes que nous avons testés font un peu gadgets. De plus, ce type d'accessoires tend à dédouaner l'utilisateur. Les systèmes de sacs à dos et jaquettes

intégrant des clignotants semblent plus intéressants. » Sur les flottes de vélos en location, outre la maintenance supplémentaire, les opérateurs considèrent que le rapport qualité/prix et la fiabilité de ces équipements ont un coût. Sur les vélos haut de gamme, notamment à assistance électrique, les feux signalisateurs de changement de direction n'entrent pas (encore ?) dans les standards d'équipement

qui intègrent parfois les feux stop. La marque Spanninga (Flexio et Pimento) développe ces systèmes pour Gazelle, le groupe Derby cycle (Kalkoff, Focus, Raleigh...) et autres industriels européens.

« Signaler son arrêt à la manière des feux stop arrière des voitures »

Calqués sur le modèle automobile, ces indicateurs de freinage prennent tout leur sens pour signaler un freinage d'urgence, mais également sur les nouvelles « autoroutes à vélo » entre cyclistes.



© MoonRide

par l'arrière et intensifie sa luminosité à son approche. Couplé avec des GPS de la marque, un système lumineux avertit le cycliste.

Les marques de vélos tendent à intégrer l'éclairage dans leur conception, comme



© Garmin

## À SAVOIR

À ce jour, l'obligation du code de la route (R313 – alinéas 4,5,18,19 et 20) concerne un phare avant blanc ou jaune, un catadioptre (réflecteur) avant blanc ou jaune, un catadioptre (réflecteur) arrière rouge, des réflecteurs visibles latéralement (catadioptres fixés sur les rayons des roues ou bien pneus à flancs réfléchissants), des réflecteurs de pédale.

Les cyclotouristes et cyclosporifs s'équipent déjà de lumières augmentant leur intensité à l'approche des automobiles par l'arrière et les alertant du danger. Ces systèmes pourraient faire école pour le vélo urbain.

## Les avertisseurs lumineux font école

D'autres solutions d'alertes lumineuses méritent considération, à l'image de l'éclairage arrière (FLR30) de la marque Fabric, adaptant l'intensité de l'éclairage à la vitesse du cycliste grâce à un accéléromètre. L'éclairage signale le ralentissement en passant du mode clignotant au mode fixe, à la manière des feux stop. Un principe comparable à l'alerte clignotante vue sur les sacs à dos. Le système d'éclairage arrière Varia, de Garmin, se destine davantage aux cyclistes arpentant les grands axes routiers, le quotidien partagé par certains vélotaffeurs en zones périurbaines ou en campagne. Ce best-seller (de luxe !) émet des alertes visuelles et sonores pour avertir le cycliste lorsqu'un véhicule s'approche

le souligne Aurélie Gil Dos Santos, directrice marketing de Spanninga, qui assure des développements pour l'industrie du cycle : « Les éclairages spécifiques première monte (NDLR, montés d'origine en série sur les vélos neufs) constituent une grosse part des nouvelles tendances, notamment avec les signatures lumineuses (Giant, Stella, Lapierre...) qui sont de plus en plus intégrées aux vélos avec des éclairages, souvent diurnes, ayant davantage vocation à être vus et à jouer un rôle d'identifiant esthétique de la marque. » ■

Parmi les développements notables, la technologie laser a été intégrée à un feu arrière pour la marque Koga pour tracer un cadre de sécurité à l'arrière du vélo.

