



UNIVERSITÉ ÉVRY
PARIS-SACLAY



Université d'Évry Paris-Saclay

Mémoire de Master MIAGE

Dans quelles mesures les technologies IoT des voitures peuvent-elles être adaptées pour répondre aux besoins spécifiques de la sécurité des motos sur les routes ?

Année universitaire :

2024/2025

Shana LEFEVRE

Maître d'apprentissage : Clément LECLERCQ

Tutrice enseignante : Farida ZEHRAOUI

4 rue Cléry, 75002 Paris
23 Bd François Mitterrand, 91000 Évry-Courcouronnes

Table des matières

1 Remerciements	2
2 Fiche de bilan et de synthèse	3
2.1 Présentation de l'activité en entreprise	3
2.1.1 L'entreprise d'accueil	3
2.1.2 Le maître d'apprentissage	4
2.1.3 Résumé des travaux proposés par l'entreprise	4
2.1.4 Travaux effectués en entreprise	4
3 Introduction	6
3.1 Contexte et enjeux	6
3.2 Définitions et concepts clés	7
4 État de l'art	9
4.1 Les technologies IoT dans les voitures	9
4.1.1 Systèmes de communication et d'échange de données	9
4.1.2 Capteurs et perception environnementale	10
4.1.3 Aide à la conduite et systèmes ADAS	11
4.1.4 Analyse des données et prise de décision	11
4.2 Les défis spécifiques liés à la sécurité des motos	14
4.2.1 Particularités des motos sur la route	14
4.2.2 Les technologies IoT actuelles pour les motos	15
4.2.3 L'exploitation des données pour les motos	20
4.2.4 Limitations des technologies IoT actuelles pour les motos	20
4.3 Conclusion	22
5 Mémoire	23
5.1 Pratique de la route - Analyse comparative des besoins de sécurité entre voitures et motos	23
5.2 Étude critique des technologies IoT existantes (voitures vs motos)	27
5.3 Propositions d'adaptations technologiques	27
5.4 Étude de faisabilité et limites	27
5.5 Apport personnel et positionnement	27
Références	29

1 Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier toutes les personnes qui m'ont soutenue et accompagnée tout au long de mon parcours universitaire et professionnel. Je remercie tout particulièrement :

- **Monsieur Clément Leclercq**, mon maître d'apprentissage, pour sa confiance, son accompagnement et ses conseils tout au long de mon année d'apprentissage.
- **Madame Farida Zehraoui**, ma tutrice enseignante, pour son encadrement et ses conseils.
- **Mes collègues du département informatique : Monsieur David Clément, Monsieur Mathieu Le Hoang et Monsieur Thibaud Caron**, pour leur soutien, leur bienveillance et leur aide précieuse tout au long de mon apprentissage.
- **Monsieur Hichem Arioui**, Vice-Président Relations Internationales et Innovation, pour ses échanges sur ses travaux, ses retours d'expériences afin que je puisse effectuer mes recherches.
- **Monsieur Abderrahmane Boubezoul**, chargé de recherche, HDR qui m'a permis de participer à leur 3ème réunion plénière de leur projet ce 30 juin 2025 à Nantes.
- **Monsieur Christophe Brunat**, Directeur Informatique, pour son accueil et sa disponibilité.
- **Ma famille**, pour leur soutien et leurs encouragements tout au long de mon parcours.

Je remercie également l'ensemble mes collègues de l'entreprise Kappa Santé pour leur accueil chaleureux et leur soutien tout au long de mon apprentissage. Leur expertise et leur bienveillance ont été des atouts précieux dans mon parcours.

2 Fiche de bilan et de synthèse

2.1 Présentation de l'activité en entreprise

2.1.1 L'entreprise d'accueil

L'entreprise Kappa Santé a été créée en 2003 par Mr SCHÜCK (médecin de santé publique) et par Mme TEXIER (pharmacienne) en vue d'apporter des services de qualité. Avec une expertise ciblée sur les domaines de : l'épidémiologie, pharmaco-épidémiologie, la constitution d'e-cohortes et des interventions en santé publique et numérique, cette société répond aux demandes à la fois au niveau national et européenne. Cette CRO (Contract Research Organization) est une SAS (Société Anonyme Simplifiée) au capital de 50 000 €. Le siège social de l'entreprise est situé au 4 rue Cléry à Paris, dans le 2e arrondissement. Kappa Santé est membre de l'ENCEPP (European Network of Centres for Pharmacoepidemiology and Pharmacovigilance), de l'AFCROs (association de CRO) et du pôle compétitivité numérique Cap digital (collectif européen d'innovateurs). L'entreprise Kappa Santé est l'entreprise mère de Kap Code depuis 2015. Kap Code est une entreprise qui récupère des données liées à la santé sur les réseaux sociaux. En mars 2023, Kappa Santé a été racheté par Apices, une entreprise CRO espagnole qui réalise des études cliniques. À ses débuts, Kappa Santé réalisait des études dans le but de recueillir des informations sur des médicaments mais depuis 2012, la société s'est diversifiée et elle est devenue polyvalente en proposant des services comme le suivi et le monitoring, la création de protocole, ... De grosses entreprises comme Pfizer, Janssen, AstraZeneca, Microsoft, IBM... font confiance à Kappa Santé. Les principaux concurrents de Kappa Santé sont Aixial, Axonal, Cemka, Clinact, Euraxi, Icon, Icta, Iqvia, Sanoïa...

L'équipe dont je fais partie intègre le Département Informatique où M. BRUNAT est le directeur informatique. Nous développons en Java à l'aide du Framework JSF (Java Server Faces) et des composants PrimeFaces.

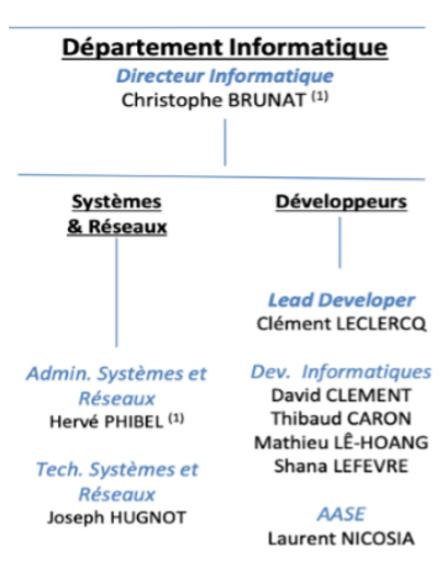


FIGURE 1 – Organigramme de l'entreprise

Pour communiquer avec notre base de données (développeur), JPA définit des entités qui sont une instance de classe et nous permet d'écrire des programmes qui interagissent avec la base de données.

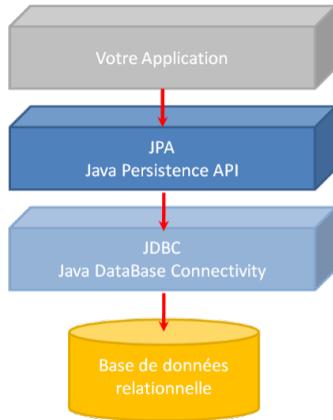


FIGURE 2 – Schéma d'intégration de JPA

2.1.2 Le maître d'apprentissage

Notre équipe est composée de cinq développeurs dont un « lead developer », Monsieur Clément LECLERCQ (voir schéma précédent). C'est notre superviseur et il également mon maître d'apprentissage. Il développe également sur les projets. Notre objectif est d'assurer le développement et la maintenance de tous nos outils informatisés de recueil de données en utilisant des langages et des outils de développement.

2.1.3 Résumé des travaux proposés par l'entreprise

L'intitulé de mon contrat d'apprentissage est « Développeur Java ». Mon activité principale est de développer et d'entretenir des applications *electronicCaseReportForms*. Ces formulaires permettent de collecter des données cliniques de manière structurée et sécurisée. Ils sont utilisés dans le cadre d'études cliniques pour recueillir des informations sur les patients, les traitements administrés, et les résultats obtenus. Mon rôle consiste à développer ces e-CRF en respectant les spécifications fournies par les chefs de projet et les Data Managers, tout en assurant leur bon fonctionnement et leur conformité aux exigences réglementaires. Pour développer des études, nous partons d'une application dites "starter" qui permet de créer un e-CRF. Cette application est une sorte de modèle qui nous permet de créer un e-CRF. Nous la faisons évoluer en fonction des besoins de l'étude. Les dead-line varient en fonction de la taille de l'étude et de la complexité de l'e-CRF.

2.1.4 Travaux effectués en entreprise

Mon activité au sein de l'entreprise est de développer et d'entretenir des applications, des formulaires en ligne nommés de e-CRF. Tout au long de l'année, j'ai poursuivi mon apprentissage dans le développement en utilisant les Bonnes Pratiques de développement de Kappa Santé. Pour mener à bien notre projet, nous travaillons avec un chef de projet ainsi qu'avec un Data Manager. Cette année, j'ai épaulé mes collègues sur leurs projets en développant diverses fonctionnalités :

- Création d'envoi mails automatiques aux utilisateurs : automatiser l'envoi de mails en fonction des événements qui se passent sur l'application, par exemple, l'insertion d'un patient par un utilisateur, un récapitulatif quotidien des événements indésirables...
- Résolution de bugs, à la suite d'une demande sur notre logiciel Redmine,
- Réalisation des Phases Listener : C'est un outil propre à JSF (Java Server Faces). C'est une interface implementée par des objets notifiés sur le début ou la fin d'un traitement, d'un cycle. Ainsi, nous pouvons personnaliser le comportement de nos e-CRF. La principale utilisation des Phase Listener est de vider les sous-champs entre les pages. On s'en sert pour vider les sous-champs entre les pages.
- Implémentation des contrôles bloquants et non-bloquants : Ce sont des contrôles qui permettent de savoir si la donnée correspond aux attentes du e-CRF. Un contrôle bloquant nécessite que l'utilisateur corrige la donnée non-conforme avant de pouvoir passer à la

page suivante du questionnaire. En revanche, pour un contrôle non-bloquant, un message avertit simplement l'utilisateur de la non-conformité avant qu'il ne puisse continuer. Tous ces contrôles sont spécifiés dans le document « Data Validation Plan », qui contient toutes les instructions nécessaires à la réalisation des contrôles.

- Implémentation des Locked Queries : C'est une fonctionnalité propre à Kappa Santé. Ils permettent de bloquer, verrouiller, griser, et rendre inaccessible un champ enfant lorsque la case parent est cochée. Cette fonctionnalité est précieuse car elle évite l'enregistrement de données inutiles dans la base de données. Ainsi, l'utilisateur ne peut pas entrer des informations dans les champs. Pour faire ces modifications, j'utilise le fichier xhtml associé au formulaire avec une condition d'affichage « rendered ».

Mes missions sont également : Création de fiches de procédures, la participations aux réunions. Aujourd'hui après quelques mois au sein de l'entreprise, j'ai mes propres études. Tout commence par la création de l'étude avec la mise en place tout ce dont nous avons besoin pour son bon déroulement (base de données...). Au cours du développement de l'étude, on retrouvera les fonctionnalités vue précédemment.

3 Introduction

3.1 Contexte et enjeux

L'IoT¹ a révolutionné de nombreux aspects de notre société : la santé, de l'agriculture à l'industrie 4.0, en passant par les transports et les communications. Les **technologies embarquées et connectées** désignent l'ensemble des systèmes électroniques intégrés aux véhicules (voitures et motos) permettant d'améliorer la sécurité, le confort et la connectivité. Ces technologies incluent : les systèmes de communication, les capteurs, les caméras, les radars, les lidars, les systèmes d'aide à la conduite (ADAS) et les plateformes de gestion des données.

L'accidentalité routière en France reste un enjeu majeur de sécurité publique, avec des milliers d'accidents chaque année causant des pertes humaines et matérielles importantes. Malgré les avancées en matière de prévention et de réglementation, les comportements à risque et les conditions de circulation continuent d'alimenter cette problématique. En France, il y a environ 2,3 à 2,5 millions de motards[1], ce qui représente 2% du trafic. Le document[25] fournit des informations et des statistiques sur les accidents de la route. Les données définitives datent du 31 mai 2024.

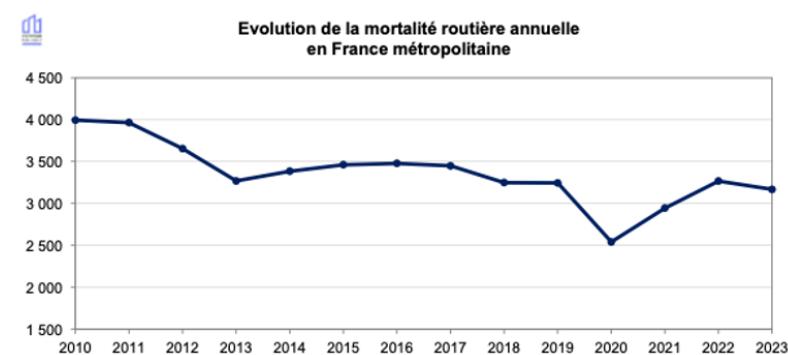


FIGURE 3 – ONISR données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en France métropolitaine.

Grâce au graphe précédent, on constate qu'il y a une diminution sensible du nombre d'accidents mortels sur la dernière décennie surtout entre 2011 et 2013. Différents paramètres expliquent cette évolution : nouvelles infrastructures routières, les dernières technologies de sécurité (casques, ABS...), les renforcements de la réglementation, mise en place de radars et nombreuses campagnes de sensibilisation... L'ensemble de ces éléments ont contribué à réduire la mortalité bien que chaque année, on enregistre, encore, autour de 3500 morts sur les routes tous véhicules confondus.

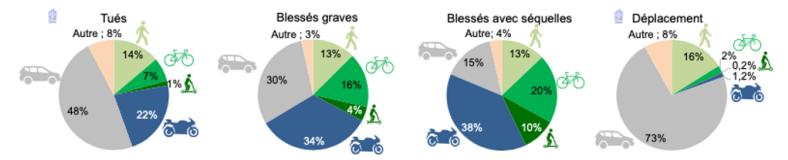


FIGURE 4 – ONISR Données relatives aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre, en France métropolitaine.

En termes d'accidents corporels et de mortalité sur la route, les conducteurs de deux-roues sont les plus impactés. Le conducteur n'étant pas protégé par une carrosserie, il est plus vulnérable en cas d'accident. Le motard doit s'équiper de façon rigoureuse afin de limiter les blessures corporelles causées par le choc.

C'est un défi majeur pour les autorités et les constructeurs de véhicules de trouver des solutions pour réduire le nombre d'accidents et améliorer la sécurité des usagers de la route, en particulier des motards. Les technologies IoT offrent des opportunités pour répondre à ces enjeux en améliorant la

1. Internet des objets

détection des obstacles, la perception environnementale, l'aide à la conduite et l'analyse des données pour une meilleure prise de décision.

3.2 Définitions et concepts clés

Qu'est-ce que l'IoT ?

L'IoT est un réseau d'objets physiques connectés à Internet qui sont capables de collecter et d'échanger des données en temps réel. Ces objets peuvent être des capteurs, des appareils domestiques intelligents, des équipements industriels, des véhicules et bien plus encore. Ils font face à des défis et des enjeux importants comme l'exposition aux menaces de cyberattaques, l'uniformité des systèmes pour leur bon fonctionnement, la consommation d'énergie et enfin, le respect aux droits privés.

- **Les capteurs et caméras :** détectent les obstacles, surveillent l'environnement et assistent à la conduite (ex. : radars, lidars, caméras 360°). Selon dDruid[9] un capteur IoT est un "composant électronique qui transforme les variations physiques ou environnementales en signaux électriques exploitables pour surveiller, contrôler ou interagir avec des systèmes connectés". Les principaux types de capteurs d'IoT sont : les capteurs de température et d'humidité, les capteurs de mouvement et de présence, les capteurs de lumière et de luminosité, les capteurs de gaz et de qualité de l'airCapteurs de pression et de force et enfin les capteurs de proximité et de distance.



FIGURE 5 – Interaction des capteurs

Ils fonctionnent de manière autonome tout intégrant des réseaux connectés. Les éléments à identifier en premier lieu sont donc : leur taille, leur consommation d'énergie, leur capacité de traitement local, leur autonomie, leur capacité de communication.

- **Les systèmes d'aide à la conduite (ADAS) :** aident le conducteur en régulant la vitesse, le freinage d'urgence ou le maintien de trajectoire.
 - **Les modules de connectivité (4G, 5G, Wi-Fi, Bluetooth) :** permettent l'échange de données en temps réel entre le véhicule et d'autres systèmes, comme les infrastructures routières ou les smartphones.
 - **Les plateformes de gestion des données :** traitent les informations collectées pour fournir des services comme la navigation intelligente, l'alerte trafic ou la maintenance prédictive.
- Ces technologies sont essentielles pour le développement des véhicules intelligents et autonomes, ainsi que pour renforcer la sécurité des motards, souvent plus vulnérables sur la route.

Les **communications V2V (e) et V2I (Vehicle-to-Infrastructure)** font partie des technologies de transport intelligent (ITS)² qui permettent aux véhicules et aux infrastructures routières

2. infrastructure technology services

comme les feux de signalisation, les panneaux d'échanger des informations en temps réel.

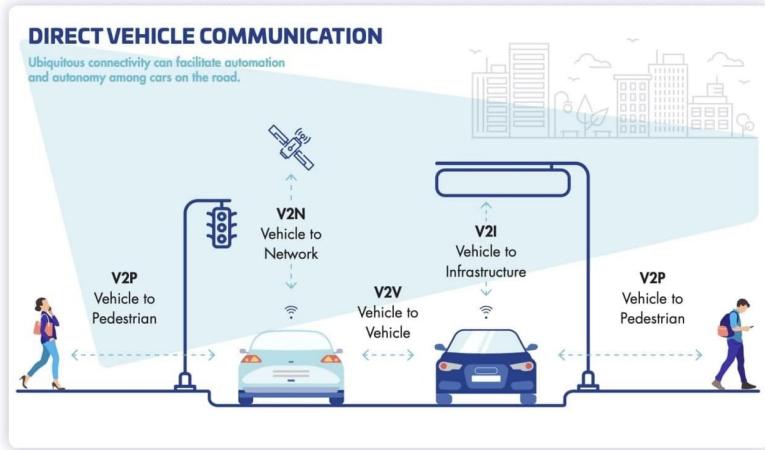


FIGURE 6 – La communication V2X

Cette communication offre des mises à jour en temps réel sur les conditions de circulation, les accidents, la météo et la disponibilité des places de stationnement, améliorant ainsi la sécurité et l'efficacité des trajets[20].

4 État de l'art

4.1 Les technologies IoT dans les voitures

Selon l'entreprise Objenious [14], l'Internet des Objets (IoT) constitue une révolution dans l'industrie automobile en rendant les véhicules plus intelligents et connectés. Depuis l'introduction de la norme européenne eCall en 2018, qui impose un système d'appel d'urgence automatique, les constructeurs ont intégré des technologies IoT pour développer des services innovants. Grâce aux réseaux haut débit comme la 4G et la 5G, les véhicules peuvent désormais collecter, envoyer et recevoir des données en temps réel, interagissant ainsi avec les infrastructures routières, les autres véhicules et les usagers.

Le marché mondial de l'IoT dans le secteur automobile, estimé à 115,37 milliards de dollars en 2022, devrait atteindre 975,66 milliards de dollars d'ici 2032, avec un taux de croissance annuel composé (TCAC) de 23,8 % sur cette période [28].

L'intégration des technologies IoT dans les véhicules permet une communication en temps réel entre les véhicules eux-mêmes, les infrastructures et d'autres dispositifs externes. Cette connectivité vise à améliorer la sécurité, l'efficacité et l'expérience de conduite. Les capteurs embarqués collectent et échangent des données sur les conditions de circulation, la météo, les performances du véhicule et le comportement du conducteur. Ces informations sont exploitées pour la maintenance prédictive, la navigation intelligente et l'optimisation des systèmes de conduite autonome.

Par ailleurs, la connectivité IoT facilite l'intégration des smartphones et autres appareils avec les véhicules, offrant ainsi des services tels que la surveillance à distance, le suivi des véhicules et des fonctionnalités d'infodivertissement personnalisées. Ces avancées technologiques redéfinissent le secteur automobile, ouvrant la voie à une mobilité plus sûre, plus intelligente et plus autonome.

4.1.1 Systèmes de communication et d'échange de données

"Depuis longtemps une voiture collecte des données, ces données sont collectées via les capteurs et traitées par les calculateurs du véhicule." par Innovauto [15].

Les différentes données émises par un véhicule peuvent être **techniques** (ex : état de charge de la batterie, autonomie restante ...), **usage** (ex : trajet, style de conduite...) et **personnelles** (ex : titulaire de la carte grise, agenda du conducteur,...). Un véhicule autonome échange des données avec son environnement, et ces données suivent un cycle de vie comportant plusieurs étapes :

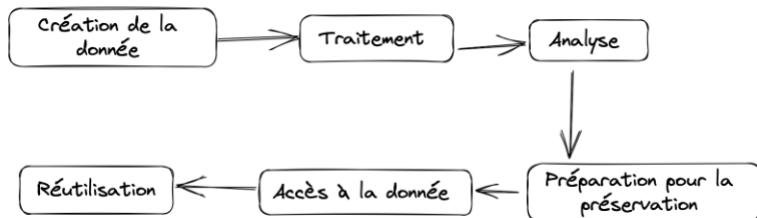


FIGURE 7 – Cycle de vie de la donnée

Les étapes du cycle de vie des données doivent respecter le RGPD sans être spécifiquement adaptées à la pratique automobile. De plus, si des véhicules sont commercialisés, ils doivent se conformer aux normes de chaque pays, telles que le RGPD en Europe, le Cloud Act aux États-Unis, et le PIPL en Chine. Les données collectées par les véhicules autonomes sont considérées comme des données personnelles et doivent être protégées conformément à la réglementation en vigueur d'après la Thèse de Nolwen LE GUENNEC[16].

La connectivité des véhicules autonomes pose également des problèmes de sécurité, notamment la vulnérabilité aux attaques informatiques. Des questions se posent sur la manière de protéger ces systèmes contre de telles menaces. Comment peut-on sécuriser ces informations sensibles face aux cyberattaques ?

Les programmes informatiques consomment de l'énergie et l'impact environnemental de ces technologies doit être pris en compte.

Grâce à la technologie IoT, les véhicules peuvent échanger des données. Voici les 3 modes de fonctionnement des STI³ :

- **Communication véhicule à véhicule (V2V) :**

Les véhicules équipés de l'IoT échangent des informations telles que leur vitesse et leur position. Cette communication permet de signaler des accidents ou des pannes, aidant les conducteurs à anticiper les problèmes de circulation et à se déplacer plus efficacement.

- **Communication véhicule à infrastructure (V2I) :**

Les véhicules connectés interagissent avec des éléments d'infrastructure routière comme les feux de circulation, les lampadaires et les caméras. L'analyse de ces données peut conduire à des ajustements tels que la modification des limites de vitesse ou la facilitation du passage des véhicules de secours, améliorant ainsi la sécurité routière pour tous les usagers.

- **Communication infrastructure au véhicule (V2I) :**

Les infrastructures routières transmettent des informations aux véhicules à proximité, permettant l'affichage en temps réel de données pertinentes pour les conducteurs.

	Bandes des opérateurs mobiles	Bandes 5,9 GHz	Bandes des opérateurs mobiles + bande 5,9 GHz
Technologies	2G, 3G, 4G, bientôt 5G	ITS-G5 (dérivé du Wi-Fi)	C-V2X (Cellular Vehicle-to-Everything)
Mode de communication	Vehicle-to-Network	Vehicle-to-Vehicle Vehicle-to-Infrastructure Vehicle-to-Pedestrian	Vehicle-to-Network Vehicle-to-Vehicle Vehicle-to-Infrastructure Vehicle-to-Pedestrian

The diagram shows four communication modes.
 - **V2N:** A central tower connected to two cars via dashed lines labeled '5GHz' and '2.4GHz'.
 - **V2V:** Two cars connected to each other via dashed lines labeled '5GHz' and '2.4GHz'.
 - **V2I:** A central tower connected to a car and a pedestrian via dashed lines labeled '5GHz' and '2.4GHz'.
 - **V2P:** A car connected to a pedestrian via dashed lines labeled '5GHz' and '2.4GHz'.

FIGURE 8 – Tableau comparatif du système de communication V2X d'Innovauto

La technologie basée sur les opérateurs mobiles permet une communication avec un serveur distant, mais ne prend pas en charge directement la communication entre véhicules et infrastructures. Le ITS-G5 (Wi-Fi) fonctionne sur la bande 5,9 GHz et permet une communication locale et directe entre les véhicules, les infrastructures et les piétons.

Le C-V2X (Cellular-V2X) combine les deux approches, offrant à la fois une communication via les réseaux mobiles et une communication directe entre les véhicules et infrastructures.

Le C-V2X est la solution la plus complète, intégrant les avantages des réseaux mobiles et de la communication directe, ce qui le rend plus adapté aux véhicules autonomes et à la gestion du trafic intelligent.

4.1.2 Capteurs et perception environnementale

L'évolution des véhicules intelligents repose sur des systèmes de capteurs avancés et de perception environnementale. "Un capteur IoT est un dispositif qui mesure une ou plusieurs variables physiques de l'environnement et envoie les données à un réseau ou à une plateforme IoT pour une utilisation ultérieure." selon le site de l'entreprise IoT[27]. Ces technologies permettent aux véhicules de collecter, d'analyser et d'interpréter en temps réel leur environnement afin d'améliorer leur utilisation. Les principaux capteurs utilisés sont les caméras, les radars, les lidars et les ultrasons. Ces données permettent de :

- Déetecter les pannes.

3. Système de Transport Intelligent

- Alerter les propriétaires en cas de dysfonctionnement.
- Optimiser la maintenance.
- Simplifier les procédures de réparation.
- Gérer les flottes de véhicules.

La perception de l'environnement consiste à analyser et interpréter les données fournies par les capteurs pour prendre des décisions en temps réel. La décision repose sur des algorithmes avancés d'IA⁴ qui permettent de reconnaître les objets, d'anticiper les comportements et de réagir en conséquence. Ces technologies sont essentielles pour la conduite autonome et la sécurité des usagers de la route, y compris les motards. Pour cela, il faut combiner plusieurs informations :

- Déetecter et classer les objets.
- Estimer leur vitesse et leur trajectoire.
- Anticiper les risques et les collisions.
- Améliorer la prise de décision.

Les avancées en IA⁵ en connectivité comme la 5G et la V2X et en traitement des données continueront d'améliorer la perception environnementale des véhicules permettant ainsi la voie à une mobilité plus sûre.

4.1.3 Aide à la conduite et systèmes ADAS

Dans un monde où la sécurité routière est une priorité, les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS)⁶ révolutionnent la manière dont les véhicules interagissent avec leur environnement, réduisant ainsi les risques d'accidents et améliorant l'expérience de conduite. Selon le site du Gouvernement [2] "Ces technologies ouvrent la voie à des véhicules de plus en plus automatisés, mais ceux qui en sont équipés ne sont pas des véhicules dits « autonomes ». Les aides à la conduite ne remplacent pas le conducteur et ses obligations. Leur usage s'opère sous la surveillance permanente du conducteur, qui reste responsable de la tâche de conduite et de la maîtrise du véhicule."

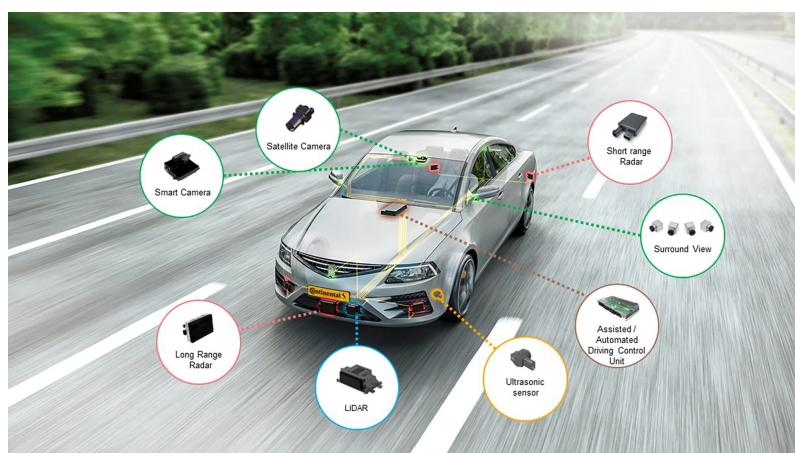


FIGURE 9 – Voiture embarquant des systèmes ADAS[13]

4.1.4 Analyse des données et prise de décision

L'entreprise Valeo a conçu un radar Lidar « Scala ». D'après LeParisien [23], l'entreprise, en 2020 produit 200 000 exemplaires par an. Cette technologie permet à ce que la voiture conduise sans l'intervention d'un humain.

Les recherches sur l'utilisation et l'interprétation des données recueillies par les capteurs sont au cœur des sujets depuis quelques années. Yann LeCun, précurseur du deep learning⁷ nous présente

-
4. Intelligence Artificielle
 5. Intelligence Artificielle
 6. Advanced Driver Assistance System
 7. L'apprentissage automatique.

l'interprétation et l'utilisation de données recueillies. Ce graphe ci-dessous présente la relation entre l'écart de position d'une voiture sur la voie et l'angle du volant pour ramener la voiture au milieu.

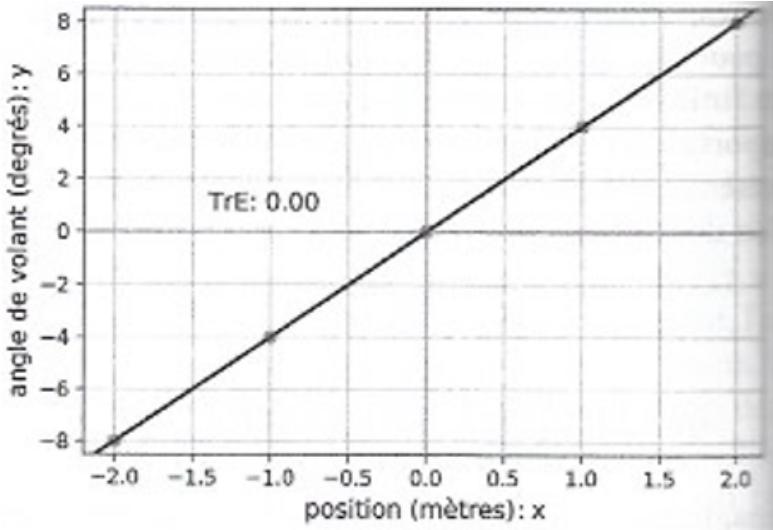


FIGURE 10 – Graphe page 88 du livre "Quand la machine apprend".

Par exemple, pour une déviation d'un mètre, il faudra incliner le volant de 4 degrés. Voici un nouvel exemple de graphique avec de nouvelles données d'entrée :

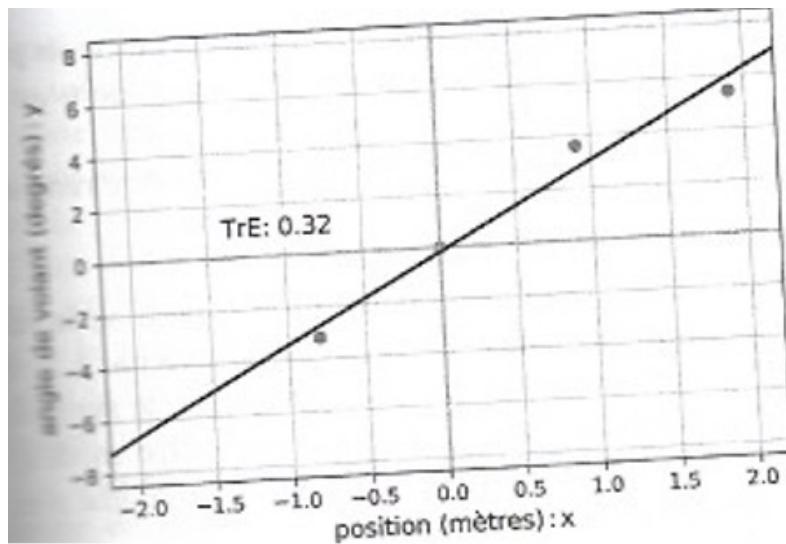


FIGURE 11 – Graphe page 88 du livre "Quand la machine apprend".

La pente passe par trois points sur quatre. Par conséquent, il faut trouver un compromis. On optera donc pour la solution où la droite passe au plus près des quatre points, comme modélisé précédemment.

En somme, l'IoT révolutionne l'industrie automobile en offrant des véhicules plus sûrs, plus efficaces et mieux entretenus, tout en ouvrant la voie à de nouvelles innovations dans le domaine de la mobilité.

La mobilité autonome vise à garantir un confort et une fluidité optimaux, ce qui nécessite un système de surveillance pour mesurer diverses variables. Cela se fait principalement par l'utilisation de capteurs embarqués. L'orientation et la direction de la roue jouent un rôle crucial, tout comme la mesure des longitudes et l'utilisation d'unités de mesure inertielles (IMU). La mesure de la vitesse latérale, en revanche, requiert des capteurs très coûteux d'après la conférence[3] de Sofiane AHMED

ALI. Pour réduire le nombre de capteurs nécessaires et, par conséquent, les coûts de développement, on peut utiliser des observateurs basés sur des modèles mathématiques pour déterminer les états du véhicule. Cette approche prometteuse présente toutefois des inconvénients, tels que la dynamique latérale du véhicule et les forces latérales agissant sur lui. L'utilisation de capteurs visuels présente des défis supplémentaires. Ces capteurs peuvent allonger le processus de collecte de données et introduire des délais dans la transmission des images, ayant ainsi un impact majeur sur le système.

4.2 Les défis spécifiques liés à la sécurité des motos

4.2.1 Particularités des motos sur la route

Les motos présentent plusieurs particularités sur la route qui impactent leur sécurité et leur interaction avec les autres véhicules. Une moto, c'est un véhicule de petite taille monté sur deux roues. Cela implique alors qu'elle est encore moins visible, surtout dans les angles morts d'un autre véhicule. Les motos sont agiles, possèdent une forte accélération et leur trajectoire est souvent imprévisible. Cela augmente le risque de collisions et les motos peuvent surprendre les autres usagers de la route. De plus sa configuration expose directement le conducteur deux-roues lors d'un accident par son manque de carrosserie. Les conditions météorologiques et la surface de la route jouent un rôle important dans l'adhérence des véhicules. Les conséquences matérielles et corporelles sont beaucoup plus importantes pour un deux-roues car la chute est inévitable. La puissance de la machine demande beaucoup d'anticipation et une conduite plus exigeante face à tous les dangers.

Avec Mr Arioui, vice-président de l'innovation et des relations internationales, lors d'un échange, nous avons abordé l'importance du regard dans les trajectoires. En effet, le regard est essentiel pour anticiper les dangers et choisir la bonne trajectoire. De plus, tous les facteurs comme l'accélération, quand solliciter la moto influencent la trajectoire. La sécurité routière[26] met en avant cette technique nommée EDSR pour "Entrée, Découverte, Sollicitation de la moto, Reprise de stabilité" permet de prendre un virage en toute sécurité en augmentant le champ de vision afin d'anticiper les dangers.



FIGURE 12 – Trajectoire de sécurité

Ci-dessous, l'importance de l'utilisation des trajectoires de sécurité. Cela permet d'anticiper les évènements qui arrivent en face de nous. Attention, c'est un exemple **parmis tant d'autres** (graviers, cyclistes, camions, bus, tracteur...).



FIGURE 13 – Utilisation de la trajectoire de sécurité à moto

Pour mon retour d'expérience, le placement du regard est essentiel pour anticiper ce qu'il arrive en face. En se placant externe, cela permet donc d'agrandir le champ de vision et de pouvoir voir le véhicule qui arrive en face. En se placant interne, le champ de vision aurait été réduit et la collision entre les deux véhicules aurait été sûrement inévitable. De plus, la trajectoire de sécurité n'est pas toujours possible, il faut prendre en compte les autres facteurs : la vision (soleil), les véhicules arrivant en face, la qualité de la route... Cette trajectoire est d'autant plus importante en montagne où les virages sont nombreux et les conditions de circulation peuvent être imprévisibles. La conduite en montagne nécessite une attention particulière, car les routes peuvent être étroites, sinueuses et parfois glissantes en raison des conditions météorologiques. Les motards doivent donc adapter leur conduite en conséquence, en réduisant leur vitesse et en restant vigilants face aux obstacles potentiels.



FIGURE 14 – Illustration de la trajectoire de sécurité en montagne

Ces particularités expliquent pourquoi la sécurité des motos sur la route est un enjeu majeur et nécessite des adaptations spécifiques dans les systèmes de détection et d'assistance à la conduite.

4.2.2 Les technologies IoT actuelles pour les motos

Aujourd'hui, de nouvelles marques, applications[24] apparaissent sur le marché de la moto. Cela crée également un écosystème permettant aux propriétaires de deux-roues de s'équiper à moindre frais (abonnement). Une des applications que nous pouvons exploiter sur le marché est Georide. Géoride une start-up française qui propose une solution de géolocalisation et de suivi des motos. Grâce à un boîtier connecté, les proches des motards peuvent suivre en temps réel leur trajet. Le boîtier est connecté à un réseau et il a la capacité à détecter une chute puis de contacter l'assistance.

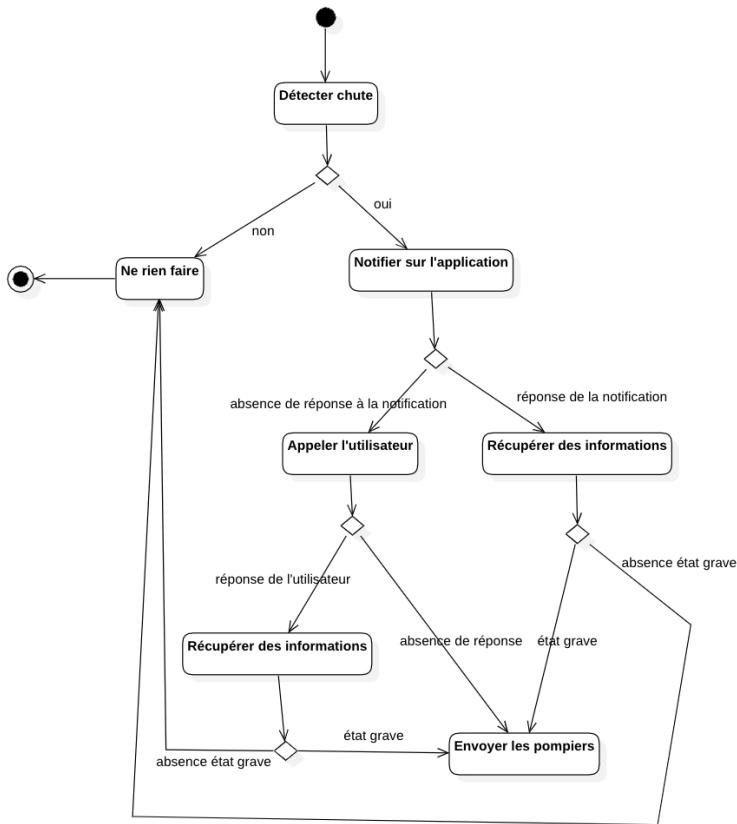


FIGURE 15 – Diagramme d'action du boîtier Géoride concernant la sécurité du motard

Ci-dessous, un témoignage d'un utilisateur de l'application Georide à la suite d'un accident à moto. Ce dernier souligne l'importance et le poids que peut avoir la technologie dans la sécurité des motards. Il évoque également la rapidité d'intervention des secours grâce à l'application, ce qui a permis de lui sauver la vie.

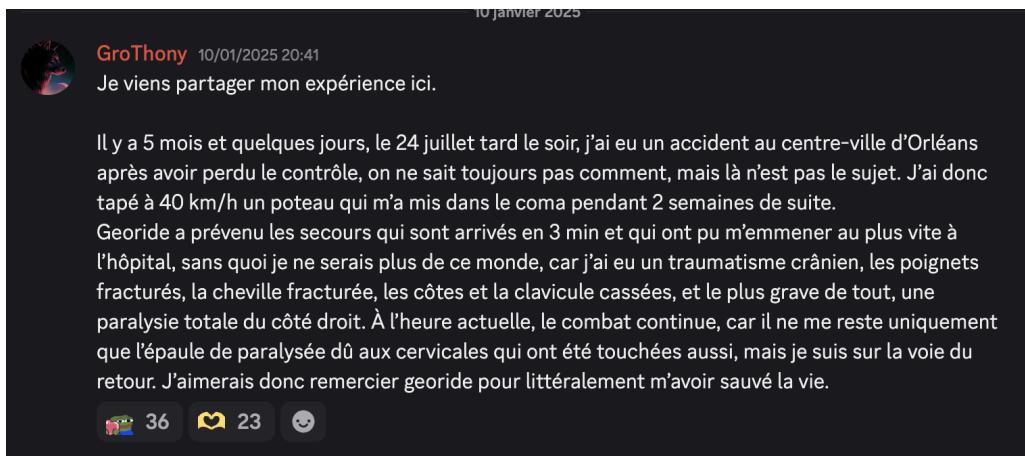


FIGURE 16 – Témoignage d'un utilisateur de Georide sur le Discord de l'application réservé pour la communauté

L'application mobile fournit des statistiques détaillées sur les performances du véhicule et des alertes en cas de vol ou de panne. Georide propose également des fonctionnalités de partage de trajet, des notifications sur l'entretien de la moto comme le graissage de chaîne renforçant ainsi la

sécurité et la convivialité de l'expérience de conduite.

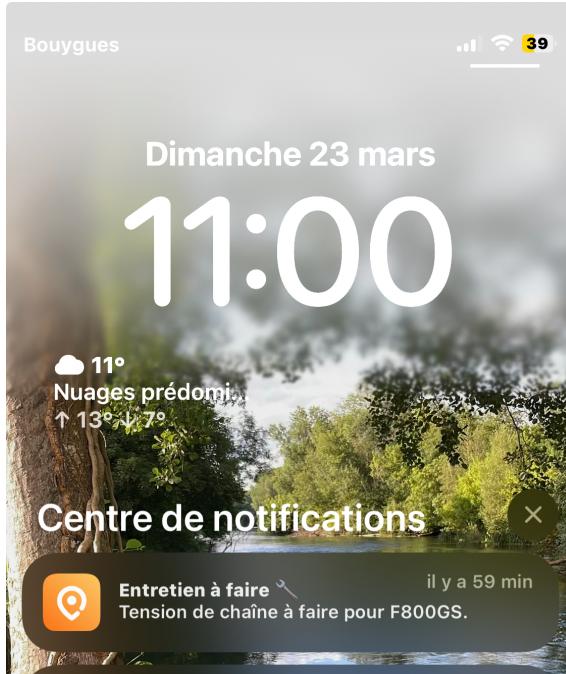


FIGURE 17 – Exemple de notification de l'application Georide

Pour des motos qui n'ont pas l'option, il est possible d'y ajouter "Live Weel" qui permet de surveiller la pression et la température des pneus. Cela permet de réduire les risques de crevaison.

Des dispositifs de communication sans fil sont également disponibles pour les motards. Des marques comme Sena et Cardo[8] proposent des systèmes de communication mains libres qui permettent aux motards de rester connectés tout en conduisant. Ces appareils se fixent sur le casque et offrent des fonctionnalités telles que la communication intercom, la musique en streaming et les appels téléphoniques. Ils sont compatibles avec les smartphones et les systèmes de navigation, améliorant ainsi la sécurité et le confort des motards sur la route. Les dernières mise à jour concernent la détection de collision. Concernant le Packtalk Pro de chez Cardo, il est équipé de capteurs qui permettent de détecter une chute et d'envoyer un message d'urgence à un contact prédéfini.

D'autres technologies sont plus accessibles comme celle qui est liée au téléphone. En effet, il existe des applications mobiles qui permettent de suivre son trajet, de partager sa position en temps réel et de recevoir des alertes en cas de danger. Ces applications sont souvent gratuites et faciles à utiliser et peuvent être prises en charge par les assurances : c'est le cas de Liberty Rider [19]. Cette application utilise les capteurs du smartphone pour détecter les chutes et envoyer automatiquement un message d'alerte à un contact d'urgence. Elle propose également des fonctionnalités de navigation, de partage de trajet et de statistiques de conduite, améliorant ainsi la sécurité et la convivialité de l'expérience de conduite. D'autres applications comme Calimoto, 68 Degrés sont également disponibles et offrent des fonctionnalités similaires pour les motards.

Pour des motos plus modernes, par exemple, BMW propose des motos connectées[4]. La moto est équipée de l'option « Connectivity » qui permet de connecter le smartphone à la moto via Bluetooth. L'écran TFT affiche les informations de navigation, les appels téléphoniques et la musique en streaming. La moto peut également être contrôlée via l'application mobile BMW Motorrad Connected, offrant des fonctionnalités de suivi, de maintenance et de partage de trajet. Ces technologies améliorent la sécurité et le confort des motards en leur permettant de rester connectés tout en conduisant. Concernant les systèmes ADAS des motos[12], il y a des systèmes de freinage ABS,⁸ de contrôle de traction et de suspension électronique qui sont de plus en plus

8. Évite le blocage des roues.

courants sur les motos modernes. Ces technologies améliorent la stabilité, la maniabilité et la sécurité des motards en ajustant automatiquement les paramètres du véhicule en fonction des conditions de conduite. "De plus, tous les ADAS sur les voitures ne sont pas compatibles et ne seront pas d'une grande utilité sur les motos." d'après l'article de Moto-Net [12]. D'après une étude britannique, la technologie ADAS permet de réduire de 20 à 30%[17] les accidents de la route. Cependant, ces systèmes ne sont pas encore généralisés sur les motos et leur efficacité dépend de leur intégration et de leur compatibilité avec les spécificités de la conduite à deux-roues. La technologie équivalente à ADAS et ARAS⁹ est en cours de développement pour les motos et devrait être déployée dans les prochaines années. Selon Geoff Liersch, président de la division Deux-roues et sports motorisés chez Bosch, "nous voulons améliorer la sécurité sans retirer le plaisir de la conduite"[6]. Le système ARAS utilise des radars avant et arrière qui communiquent en permanence avec l'Unité de contrôle du moteur (ECU) et divers capteurs.

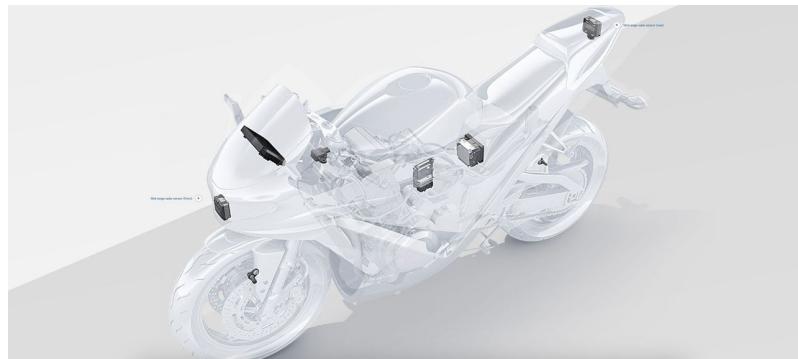


FIGURE 18 – Moto avec la technologie ARAS

Les radars adaptatifs, déjà utilisés dans l'automobile, font progressivement leur apparition sur les motos haut de gamme. Ce système utilise des capteurs radar pour :

- Maintenir une distance de sécurité avec les véhicules qui précèdent.
- Avertir le conducteur en cas de risque de collision.
- Ajuste le freinage en fonction de l'inclinaison.
- Adapter automatiquement la vitesse et la distance de freinage.
- Détection d'angles morts.

Des constructeurs comme Ducati, BMW et KTM intègrent désormais ce type de radar sur certains modèles, améliorant ainsi l'expérience de conduite, notamment sur autoroute.

Plusieurs nouvelles aides et alertes sont en cours de développement pour les motos. Parmi elles, on retrouve :

- Group Ride Assist : Aide à la conduite en groupe.
- Régulateur de vitesse adaptatif + Stop and Go : Maintien automatique de la distance de sécurité.
- Emergency Brake Assist : Freinage d'urgence en cas de risque de collision.

9. Advanced Rider Assistance System

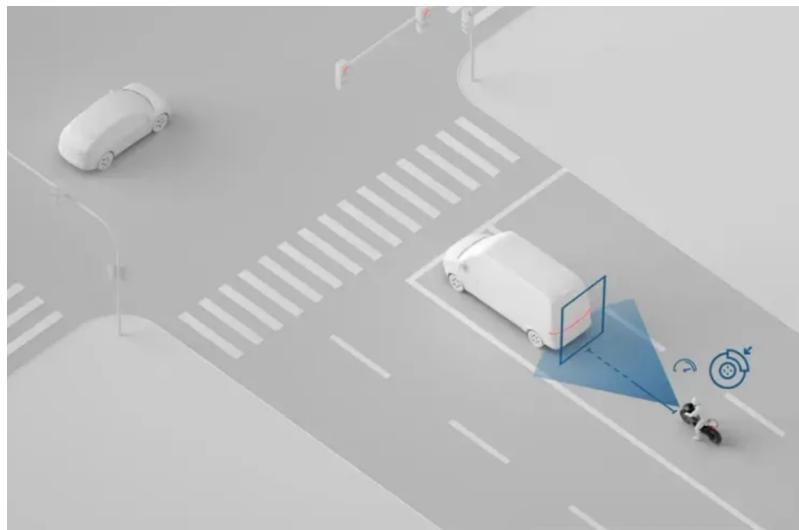


FIGURE 19 – Moto avec la technologie ARAS pour un freinage d'urgence

- Rear Collision Warning : Déetecte si un véhicule s'approche trop près par l'arrière et active les feux de détresse en cas de risque de collision.

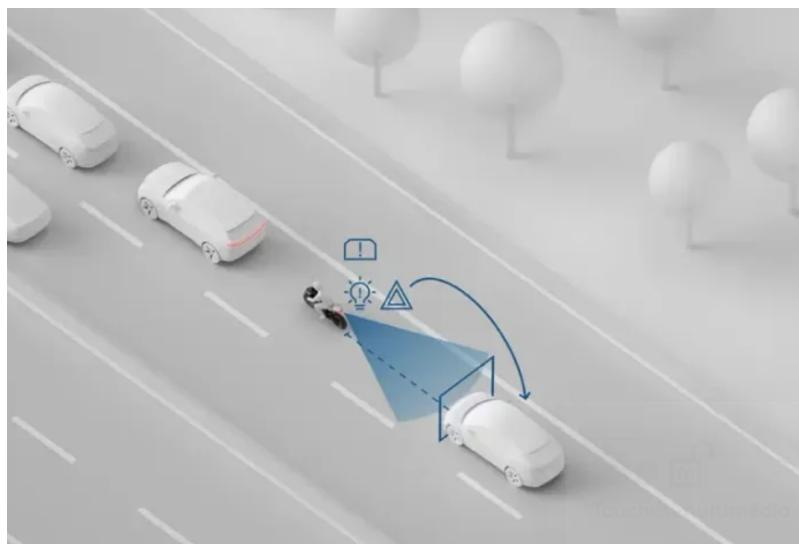


FIGURE 20 – Moto avec la technologie ARAS pour alerter en cas de collision arrière

"L'objectif est d'avoir cette technologie pour une dizaine d'euros par moto. Cela pourrait réellement avoir un impact significatif sur la réduction des accidents." d'après Geoff Liersch.

Les motos autonomes sont en cours de développement, avec des prototypes. BMW Motorrad a présenté lors du Consumer Electronic Show 2019 (CES) à Las Vegas [21] un modèle de moto autonome capable de se déplacer sans pilote. Ce prototype, basé sur la BMW R 1200 GS, utilise des capteurs et des caméras pour détecter son environnement et naviguer en toute sécurité. Il est capable de démarrer, d'accélérer, de freiner et de tourner sans intervention humaine. Ce modèle intègre des technologies avancées telles que la conduite autonome, la connectivité et l'intelligence artificielle. Il est équipé de capteurs et de caméras pour détecter l'environnement et ajuster automatiquement la conduite en fonction des conditions de circulation. La moto est également dotée d'un système de stabilisation qui permet de maintenir l'équilibre même à l'arrêt, offrant ainsi une expérience de conduite plus sûre et plus confortable.



FIGURE 21 – Moto R1300 GS autonome de BMW (2019)

L'intégration de ces technologies dans les motos modernes montre que l'innovation continue d'évoluer pour protéger les motards. Entre les radars adaptatifs, la gestion des gaz en cas de perte d'adhérence et l'ABS spécifique, ces avancées offrent une meilleure stabilité, un freinage plus efficace et une anticipation des dangers sur la route. L'avenir pourrait encore voir l'émergence de nouvelles solutions, comme la communication V2X (Véhicule à Tout) pour améliorer l'interaction entre motos, voitures et infrastructures routières.

Avec ces innovations, la moto de demain ne sera pas seulement plus rapide et plus performante, mais surtout plus sûre et plus intelligente.

4.2.3 L'exploitation des données pour les motos

Avec l'essor des technologies embarquées et connectées, les motos modernes génèrent un volume croissant de données, dont l'analyse permet d'améliorer la sécurité, la maintenance et l'expérience de conduite. Selon Bosch, les systèmes d'assistance basés sur le radar pourraient prévenir un accident de moto sur six [5], en réagissant plus rapidement que le pilote dans des situations critiques.

Des projets comme Dymoa (Cerema) exploitent les données collectées lors des trajets réels pour mieux comprendre les risques propres aux deux-roues et adapter les politiques de sécurité routière. Dans le cadre de mon alternance chez Kappa Santé, une entreprise spécialisée dans le traitement de données de santé sensibles, la protection des données personnelles est une priorité absolue. Des formations obligatoires sur le RGPD sont mises en place afin de sensibiliser les employés à ces enjeux. Cette exigence de rigueur en matière de sécurité m'a permis de mieux appréhender les enjeux liés à la collecte et à l'utilisation des données dans d'autres domaines, comme celui des motos connectées. Il est donc essentiel que les données générées par ces véhicules soient traitées avec le même niveau d'exigence : elles doivent être anonymisées, sécurisées et utilisées de manière responsable afin d'éviter toute fuite ou dérive dans leur exploitation.

4.2.4 Limitations des technologies IoT actuelles pour les motos

Le progrès côté deux-roues est très intéressant et évolue. La Verge TS Ultra est une moto électrique [18] haut de gamme intégrant des technologies avancées pour assurer une sécurité maximale à son pilote. Présentée lors du CES 2024, cette superbike est équipée du système Starmatter Vision, qui comprend six caméras et deux radars haute résolution, offrant une vision à 360 degrés de son environnement. Grâce à l'intelligence artificielle et au machine learning, la TS Ultra analyse en temps réel les risques potentiels et alerte le conducteur, notamment lors des changements de voie. Un écran agrandi sur le réservoir affiche des informations claires, comme la vue arrière lors de l'activation du clignotant. Côté performances, la moto dispose d'une batterie de 20,2 kWh alimentant un moteur de plus de 204 chevaux, permettant une accélération de 0 à 100 km/h en 2,5 secondes et une vitesse maximale limitée à 200 km/h. L'autonomie annoncée est de 375 km en conditions optimales, avec une recharge rapide possible en 25 minutes. La Verge TS Ultra est disponible à partir de 54 880 euros. Les technologies qu'embarquent les motos sont à la pointe mais

coûtent très chères et ne sont pas encore accessibles à tous.

Yamaha, en collaboration avec Netflix, a donné vie à la moto futuriste Y/AI [29] , initialement imaginée dans la série animée "Tokyo Overdrive". Cette moto, inspirée de la Yamaha YZR-M1 du MotoGP présente un design avant-gardiste avec des roues sans rayons semi-transparentes émettant une lueur bleue en mouvement. Son moteur est dissimulé dans la structure reliant les roues, offrant une esthétique épurée. Les guidons, fixés sur les côtés des fourches avant et reliés par une arche, renforcent son allure futuriste. Ce prototype a été exposé au Motor Expo 2024 en Thaïlande, illustrant la vision de Yamaha sur l'intégration de l'intelligence artificielle dans les motos de demain. Avec Mr Arioui, nous avons également abordé le sujet des motos électriques. Prenons l'exemple des voitures électriques. D'après le site Ilek [10], le moteur électrique "Celui-ci est capable de fournir un couple instantané pour des accélérations fluides et dynamiques". Les voitures électriques ont les mêmes comportements que les motos électriques. Elles sont puissantes, réagissent instantanément. Leur couple¹⁰ est élevé. À la suite d'un échange avec Monsieur Arioui, il en ressort que les motos électriques ont un comportement totalement différent des motos thermiques. En effet, la puissance est instantanée et il n'y a pas de temps de latence entre l'accélération et la réaction de la moto. Cela demande une adaptation du motard. Lors d'une étude présentée lors de la 3ème réunion [7] à Nantes, il a été démontré que les usagers de motos électriques trouvent que les motos d'une cylindrée équivalente à 125 cm³ sont seraient égales à celle d'un 600 cm³. La question soulevée est la suivante : "Faudrait-il un permis spécifique pour les motos électriques ?". Il est remonté également que la plupart des motards utilisent le mode éco pour limiter la puissance, le couple de la moto que pour limiter sa consommation.

De plus, le poids de la batterie est important et cela change totalement le comportement de la moto. Ce sont des points à prendre en considération pour la technologie de demain.

D'après une étude réalisée par « The American Automobile Association (AAA) »[11] en Janvier 2022, il y a 85% de la population interrogée exprime leur inquiétude, leur peur face à la technologie des voitures autonomes. En effet, cette technologie doit encore faire ses preuves à la population bien que des résultats soient prometteurs.

De plus, les médias et les réseaux sociaux ont un impact important sur la perception de la technologie des voitures autonomes. Les accidents impliquant des voitures autonomes sont largement médiatisés et suscitent des débats sur la sécurité et la fiabilité de ces véhicules. Les constructeurs automobiles et les autorités doivent donc communiquer de manière transparente et pédagogique pour rassurer les usagers et favoriser l'adoption de ces technologies. Les réseaux sociaux nous informent en temps réel des événements qui se déroulent dans notre pays ou à travers le monde. Récemment, j'ai lu un article[22] daté du jeudi 1er août 2024, relatant un incident survenu en avril dernier. Il s'agit d'un motocycliste de 28 ans, percuté par une voiture en conduite autonome, une Tesla Model S de 2022. Selon les données recueillies, la voiture aurait effectué une embardée après avoir perçu un bruit, ce qui a conduit à la collision. Le fabricant rappelle que ces véhicules ne sont pas entièrement autonomes et que le conducteur doit toujours être prêt à reprendre le contrôle en cas de problème. Selon l'Administration de la sécurité routière des États-Unis, 75 autres accidents impliquant des voitures autonomes ont été recensés. La semaine dernière, Elon Musk, PDG de Tesla, a déclaré que d'ici la fin de l'année, les systèmes de "conduite autonome" devraient être capables de fonctionner sans la supervision constante de son conducteur.

Même si l'évolution et le progrès de cette technologie impressionnent et présentent de bons résultats, elle montrent de nombreuses limites et n'est pas encore au point. Quels sont les limites et les dangers ?

10. Plus un moteur est coupleux (qui possède du couple), plus sa capacité à tirer le poids total de la voiture ou d'une moto sera grande.

4.3 Conclusion

Bien que l'IoT offre de nombreuses opportunités pour améliorer la sécurité et l'efficacité des transports, il présente également des limites et des défis à relever. Ces limites peuvent liées à la technologie, la réglementation, la sécurité et à la confidentialité des données.

Chaque pays a sa propre réglementation et il est difficile de mettre en place une norme commune. Les constructeurs doivent donc s'adapter à chaque marché et respecter les lois en vigueur.

La sécurité des données est un enjeu majeur pour les véhicules connectés. Les données collectées par les capteurs et les systèmes embarqués peuvent être sensibles et nécessitent une protection adéquate contre les cyberattaques et les violations de la vie privée.

Enfin, l'interopérabilité entre les différents systèmes et véhicules est essentielle pour garantir une communication efficace et une coordination optimale entre les usagers de la route. Les technologies IoT offrent des solutions pour relever ces défis, mais leur mise en œuvre nécessite une collaboration étroite entre les constructeurs, les autorités et les utilisateurs pour garantir une mobilité plus sûre, plus intelligente et plus durable. Pour conclure, chaque véhicule a des besoins spécifiques et le défi est de trouver des solutions adaptées à chaque type de véhicule. Les technologies IoT offrent des opportunités pour répondre à ces enjeux.

5 Mémoire

[Commentaire: Idées en cours ainsi que re formulation]

Plusieurs IoT existent sur les voitures et fonctionnent parfaitement sur les motos comme l'angle mort, l'ABS, l'anti-patinage, le contrôle de traction, etc. Cependant, il existe des différences notables entre les deux types de véhicules. Dans cette partie, je vais me consacrer sur l'analyse de la route et l'optimisation des trajectoires.

5.1 Pratique de la route - Analyse comparative des besoins de sécurité entre voitures et motos

[Commentaire:

Analyse des différences fondamentales : protection physique, stabilité, visibilité, comportements routiers.

- Quelles fonctionnalités IoT des voitures sont difficilement transférables ?
- Quelles fonctionnalités sont transférables mais nécessitent adaptation ?
- Mise en évidence des lacunes spécifiques aux motos.]

[Commentaire: reformulation à faire] Ayant également la casquette d'un usager de la route, j'ai pu expérimenter, pratiquer le deux roues sous plusieurs aspects :

- Les trajets quotidiens,
- Les balades entre ami(e)s,
- Les road trip de plus d'une dizaine de jours (environ 200 à 300 kms par jour), en montagne.

Après plus de 35 000 kms en deux ans, voici les quelques points que j'ai pu observer dans mon entourage. Le danger des trajets quotidiens, c'est en effet la routine. Les usagers connaissent par coeur la route, mais les dangers sont toujours présents (conditions de route, autres usagers...). Concernant les balades entre amis, l'effet de groupe à tendance à surestimer ses capacités. Des vitesses excessives peuvent être atteintes, des mauvaises prises de décisions à la suite d'action de certaines personnes peuvent être prise... L'analyse personnelle du motard peut être faussée. Enfin les road trip, c'est beaucoup de fatigue. La fatigue augmente le temps de réaction. Il faut absolument avoir toutes ses capacités pour pouvoir réagir à toutes situations. La plupart des usagers lorsque la route est mouillé, la prudence est au maximal (vitesse réduite, peu d'angle, anticipation).

[Commentaire: idée : montrer que c'est complexe] Voici des illustrations des trajectoires de sécurité. C'est un thème qui est très abordé par la sécurité routière, les gendarmes ainsi que les usagers des deux-roues.



FIGURE 22 – Trajectoire de sécurité utilisée sans obstacle

L'objectif ici est de s'ouvrir la visibilité

Voici maintenant la trajectoire idéale dès qu'il y a un autre usager sur la route.

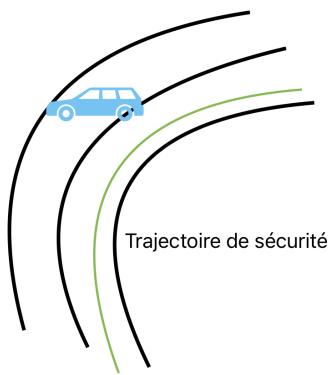


FIGURE 23 – Trajectoire de sécurité utilisée avec un autre usager

Instinctivement, le motard va se rapprocher à l'extérieur du virage pour s'éloigner du danger. Que se passe-t-il si la route ne le permet pas. Ci-dessous le même virage avec des obstacles, des dégradations de la route qui rend l'impossibilité la trajectoire parfaite ou ne permet pas de continuer la trajectoire en toute sécurité représenté en bleu.

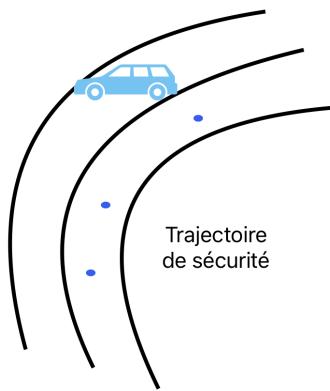


FIGURE 24 – Autre configuration de la route avec plusieurs autres dangers

Ajoutons maintenant la trajectoire idéale :

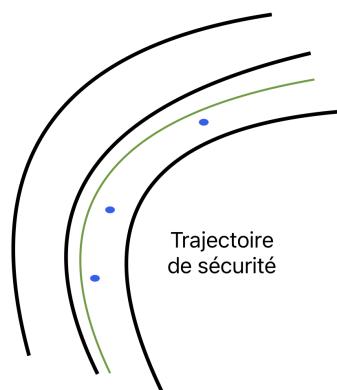
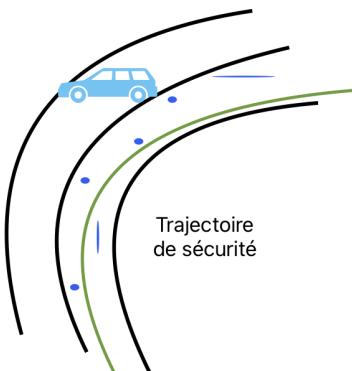


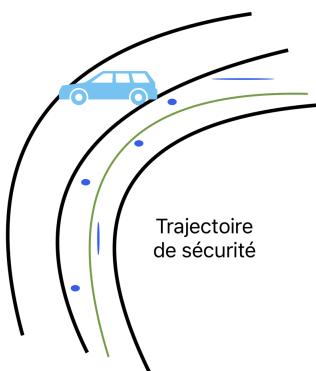
FIGURE 25 – Trajectoire de sécurité utilisée avec des dangers sur la route

Cette trajectoire permet d'améliorer l'adhérence des pneus, cependant, elle expose fortement au danger pouvant arriver en face. En effet, si un véhicule arrive en face, le motard n'a pas le temps de réagir et de se décaler. Il est donc important de prendre en compte les conditions de la route, la visibilité et les autres usagers pour adapter sa trajectoire. Pour pouvoir ajuster la trajectoire, la vitesse de déplacement est à prendre en compte. En effet, plus la moto va vite et plus la trajectoire sera difficile à ajuster.

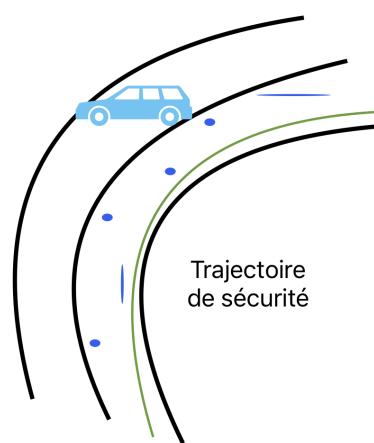
Voici d'autres exemples avec plusieurs solutions, avec chacune leur avantages et inconvénients.



(a) Trajectoire possible 1



(b) Trajectoire possible 2



(c) Trajectoire possible 3

FIGURE 26 – Autres exemples de trajectoires de sécurité

Commentons :

- La trajectoire 1 est la plus sécurisée. Elle permet de s'éloigner de la voiture arrivant en face. Cependant, une vitesse trop élevée ne permettra de se rabattre à l'intérieur du virage comme nous l'indique la trajectoire verte.
- La trajectoire 2 est plus risquée, car elle rapproche le motard du danger. Ce virage peut être passé plus vite car on observe une belle courbe.
- La trajectoire 3 est relativement correcte. Elle éloigne du danger arrivant en face, cependant, rester trop vers le bas côté peut être dangereux. En effet, si un obstacle (mauvais état du bas côté, animal...) se trouve sur le bas côté, le motard n'a pas le temps de réagir et de se décaler. De plus, la visibilité est très réduite.

Pour conclure sur ces schémas, il existe beaucoup de solutions mais peu adaptée spécifiquement au motard. Certains sont plus "casse-coup" que d'autres, l'expérience... C'est un vecteur à prendre en compte.

[À faire: ajout des réponses d'une enquête partagé sur les réseaux, expériences etc...]

[À faire: Ouverture sur la complexité + énonciation des différents vecteurs]

Le défi ici c'est de pouvoir adapter la trajectoire en temps réel, en fonction de la vitesse, de l'angle d'inclinaison, des conditions de la route et des autres usagers. Les technologies IoT peuvent jouer un rôle clé dans cette adaptation en fournissant des données en temps réel sur l'environnement et en permettant une communication entre les différents usagers de la route. La meilleure trajectoire sera celle où le motard se sentira le plus en sécurité. Cela dépend de son expérience, de ses capacités cependant il y a beaucoup de possibilités.

Le plaisir de conduire une moto réside dans la sensation de liberté qu'elle procure. Cependant, cette liberté s'accompagne de responsabilités, notamment en matière de sécurité. Les technologies IoT peuvent contribuer à améliorer cette sécurité tout en préservant le plaisir de conduite.

Adapter l'IOT représente un défis car il faut prendre en compte de nombreux paramètres (environnement, comportement des usagers, etc.) et s'assurer que les solutions proposées sont adaptées à chaque situation.

5.2 Étude critique des technologies IoT existantes (voitures vs motos)

[Commentaire:

avec un regard critique et des cas concrets.

Analyse de cas réels où les technologies IoT ont été adaptées à la moto (Airbags connectés, gilets intelligents, casques IoT, etc.).

Freins techniques : taille réduite, alimentation électrique, exposition météo, vibrations, etc.]

5.3 Propositions d'adaptations technologiques

[Commentaire:

• Systèmes de communication V2X (Vehicle-to-Everything) pour motos : miniaturisation, portabilité, est ce que cela est possible ? les conditions.

• Capteurs embarqués sur la moto et sur le pilote (gilet, casque, smartphone).

• Intégration d'IA pour la détection du risque en temps réel : freinage d'urgence, angle d'inclinaison, anticipation de collision. => à voir

• Systèmes d'alerte connectés avec autres usagers (voitures, infrastructures).

• Possibilité d'un écosystème IoT dédié aux motos, interopérable avec celui des voitures.
=> à voir si ca existe déjà]

5.4 Étude de faisabilité et limites

[Commentaire:

• Quels obstacles (coût, poids, énergie, connectivité, acceptabilité des motards) à l'implémentation ?

• Quelles pistes pour la recherche ou le développement industriel ?

• (une maquette fonctionnelle, un prototype conceptuel, ou même une étude de cas simulée)

• ouverture défi environnemental]

5.5 Apport personnel et positionnement

[Commentaire:

• proposer qqch de nouveau ou différemment par rapport à l'existant. • Une vision d'ensemble : comment la réflexion contribue à combler le fossé technologique entre sécurité voiture vs moto.]

Références

- [1] ACTIROUTE, *Quel est le nombre de motards en France ?* Français. adresse : <https://permisdeconduire.actiroute.com/categories/moto/permis-a/nombre-de-motards>.
- [2] « ADAS (Advanced Driver Assistance System) - Les aides à la conduite des véhicules, » rapp. tech. adresse : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/equipement-de-la-voiture/adas>.
- [3] S. AHMED ALI, *Synthèse d'un observateur neuro-adaptatif hybride pour l'estimation de la dynamique latérale d'un véhicule autonome terrestre*, Français, IBGBI, juill. 2024.
- [4] BMWMOTORRAD, « L'ASSISTANT DE PASSAGE DE RAPPORTS AUTOMATIQUE (ASA), » rapp. tech. adresse : <https://www.bmw-motorrad.fr/fr/engineering/automated-shift-assistant.html>.
- [5] BOSCH, « Advanced Rider Assistance Systems (ARAS), » rapp. tech. adresse : <https://www.bosch-mobility.com/en/solutions/assistance-systems/advanced-rider-assistance-systems-2w/>.
- [6] « Bosch dévoile son nouveau système radar pour motos : freinage, assistance et prévention des accidents, » rapp. tech., 2024. adresse : <https://www.mobilite-verte.com/news/article-1422.html>.
- [7] A. BOUBEZOUL, *3ème réunion plénière du projet*, Nantes, 30 juin 2024.
- [8] CARDYO, « Packtalk Pro, » rapp. tech. adresse : <https://cardosystems.com/fr/products/packtalk-pro>.
- [9] DDRUID, « Tout savoir sur les capteurs IoT, » rapp. tech., 2023. adresse : <https://ddruid.io/capteurs-iot/>.
- [10] P. ECUVILLON, « Performance des voitures électriques : Puissance, autonomie et durabilité, » rapp. tech., nov. 2024. adresse : <https://mieux-consommer.ilek.fr/mobilite/performance-voiture-electrique/#:~:text=Puissance%20des%20voitures%C3%A9lectriques%20%3A%20kW%20et%20chevaux&text=Contrairement%20aux%20voitures%20thermiques%2C%20o%C3%B9B9,courante%20sur%20les%20mod%C3%A8les%20standards..>
- [11] E. EDMONDS, « Consumer Skepticism Toward Autonomous Driving Features Justified, » Anglais, rapp. tech., déc. 2022. adresse : <https://newsroom.aaa.com/2022/05/consumer-skepticism-toward-active-driving-features-justified/>.
- [12] EXPERTMOTO, « Moto : Systèmes d'aide à la conduite (ADAS) les plus courants, » rapp. tech., nov. 2020. adresse : <https://motards.net/articles/accessoires-moto/moto-adas/>.
- [13] Y. FRISONI, « ADAS Sensors and Computing Hardware for 360° perception, » rapp. tech. adresse : <https://conti-engineering.com/areas-of-expertise/automotive/adas/>.
- [14] *La révolution de l'IoT dans l'industrie automobile*, jan. 2025. adresse : <https://objenious.com/blogpost/iot-dans-lindustrie-automobile/>.
- [15] « Le cheminement de la donnée, » rapp. tech. adresse : <https://www.innovauto.org/systemes-embarques/le-cheminement-de-la-donnee>.
- [16] N. LE GENNEC, « Machine Learning et Véhicule autonome : le défi d'une gouvernance des données personnelles automobiles, » thèse de doct., déc. 2023.
- [17] D. LEFEVRE, « ARAS ou les systèmes d'aides à la conduite spécifiques au motard, » rapp. tech., déc. 2022. adresse : <https://motards.net/articles/accessoires-moto/moto-adas/>.
- [18] A. LENOIR, *Cette moto électrique promet une sécurité maximale grâce à l'IA*, Français, jan. 2024. adresse : <https://www.phonandroid.com/cette-moto-electrique-promet-une-securite-maximale-grace-a-lia.html>.
- [19] LIBERTYRIDER, « Liberty Rider, » rapp. tech. adresse : <https://liberty-rider.com/fr>.
- [20] LUXOFT, « The present and future of autonomous driving : how do cars interact with roads and signs ? » Rapp. tech., mai 2023. adresse : <https://www.joberty.com/blog/the-present-and-future-of-autonomous-driving-how-do-cars-interact-with-roads-and-signs/>.

- [21] B. MOTORRAD, « L'innovation de A à Z, » rapp. tech., 2024. adresse : <https://www.bmw-motorrad.fr/fr/engineering/innovation/innovation.html>.
- [22] A. NAME, « Title of the article, » *Journal de Québec*, 2024, Accessed : 2024-08-01.
- [23] L. PARISIEN, *Le radar Lidar Scala de Valeo, l'œil des voitures autonomes*, Français, juill. 2019. adresse : <https://youtu.be/qfuVpTghT-w>.
- [24] RIDER, « Exploration de l'Internet des objets (IOT) dans les applications pour motos, » rapp. tech., 2025. adresse : <https://web.ridingmoto.com/fr/L%27Internet-des-objets-dans-les-applications-pour-motos/>.
- [25] L. sécurité ROUTIÈRE, « Accidentalité routière 2023 en France, » Français, rapp. tech., mai 2024.
- [26] L. sécurité ROUTIÈRE, « La trajectoire de sécurité, » rapp. tech. adresse : <https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-moto/mieux-conduire-moto/la-trajectoire-de>.
- [27] I. SYSTEMM, « Qu'est-ce qu'un capteur connecté IoT ? » Rapp. tech., oct. 2022. adresse : <https://www.ip-systemes.com/quest-ce-quun-capteur-connect-iot.html>.
- [28] « Taille du marché mondial de l'IoT automobile, prévisions 2022 – 2032., » rapp. tech., juin 2023. adresse : <https://www.sphericalinsights.com/fr/reports/automotive-iot-market>.
- [29] K. TEXIER, *Quand l'intelligence artificielle (IA) et Yamaha redéfinissent la moto du futur*, Français, déc. 2024. adresse : <https://www.motoplanete.com/actualite-moto/articles/18335/quand-l-intelligence-artificielle-ia-et-yamaha-redefinissent-la-moto-du-futur/page.html>.