



Communiqué de presse

Vernier/Ostermundigen, le 12 septembre 2024

Localisation en cas de vol : les systèmes de localisation des deux-roues testés par le TCS

En Suisse, 48'000 vols de vélos conventionnels et électriques ont été signalés l'année dernière. Les systèmes électroniques peuvent aider en cas de vol de vélo. Lors du test de différents modèles de suivi, le TCS a constaté des disparités considérables, notamment au niveau des possibilités de localisation. La prudence est de mise avec les systèmes qui ne sont pas utilisables en Suisse.

Un bon antivol de vélo peut protéger contre le vol et est surtout important pour l'assurance. Mais si un deux-roues vient à disparaître, un système de localisation peut aider à le retrouver. Après tout, il n'y a pas que des vélos électriques, mais aussi des vélos traditionnels dans des segments de prix de plus en plus élevés, que l'on ne veut pas laisser s'envoler si facilement. En fait, selon les statistiques policières de la criminalité, plus de 48'000 vols de vélos, électriques ou non, ont été signalés en Suisse en 2023, et la tendance est à la hausse.

GPS ou traçage social

Le TCS a testé neuf modèles de suivi différents qui fonctionnent par GPS ou via le traçage social. Un traceur GPS peut recevoir des signaux de satellites par l'intermédiaire d'un récepteur GPS et ainsi communiquer sa position. Il est équipé d'une carte SIM et connecté à un réseau mobile. Les données de localisation sont ainsi envoyées au smartphone, qui indique via l'application où se trouve le deux-roues. Pour certains traceurs, le prix d'achat comprend les frais annuels pour un certain temps. Mais ensuite, comme pour un contrat de téléphone portable, des frais courants sont appliqués, ce dont il faut tenir compte lors de l'achat.

Le traçage dit « social » ne fonctionne pas par satellite, mais grâce à la reconnaissance de balises ou « tags » via des téléphones qui se trouvent à proximité par hasard, et dont le système Bluetooth est activé (Bluetooth à basse consommation, BLE). En raison de la dépendance des balises vis-à-vis d'autres téléphones, le traçage fonctionne très bien dans une zone densément peuplée, mais si la balise est située dans un parking souterrain ou dans une zone avec très peu de passage, il y a peu de chances d'aboutir à une localisation. En revanche, à l'exception des batteries, il n'y a pas de frais courants pour les balises.

L'important est de savoir si un traceur peut envoyer la position et, le cas échéant, avec quel niveau de précision. Ainsi, les produits ont été testés dans la cave d'un immeuble résidentiel, au sous-sol d'un parking souterrain, le long d'une route principale, sur une aire d'autoroute et enfin dans une zone sans couverture téléphonique. Le test montre que, quelle que soit la situation, un traçage n'est pratiquement possible qu'avec des traceurs pour vélos électriques montés de manière fixe dans le boîtier du moteur. Pour le montage, il convient de faire appel à un spécialiste.

D'inutilisable à excellent

Lors du test, la possibilité de localisation a été considérée comme le critère le plus important, avant le temps de montage, la traçabilité en temps réel ou la discrétion du dispositif. Les modèles « BikeTrax » de Powunity et « ConnectModule » de Bosch eBike Systems ont été évalués comme « excellents ». Leur point fort est surtout la localisation très fiable dans toutes les situations de test et le fait qu'il était difficile de les repérer dans le boîtier du moteur. Le modèle « Track and Protect » d'IT'S MY BIKE a également obtenu la note « très recommandé ». Avec des réserves toutefois, car il ne peut pas être monté sur tous les vélos électriques et sa localisation n'était pas tout à fait précise dans certaines situations.

Les balises Bluetooth, comme l'Apple AirTag ou le SmartTag2 de Samsung, atteignent certes des résultats acceptables dans les zones densément peuplées, mais échouent complètement dans les lieux isolés. C'est le « Bike-Tracker » d'Invoxia qui a enregistré la localisation la plus mauvaise. Dans l'ensemble, ce modèle reçoit quand même la mention « recommandé », car il est facile à monter et à utiliser. Il convient toutefois de noter que ce produit ne fonctionne qu'en Suisse.



Deux des neuf traceurs initialement inclus dans le test, à savoir « Tk906 » de Tkstar et « GPS Fahrrad Tracker » de Swisstrack, n'ont même pas pu être mis en service, car ils ne fonctionnent que via le réseau GSM, qui est désactivé en Suisse.

En cas de vol, le TCS recommande d'informer systématiquement la police et de ne pas s'occuper soi-même du traçage.

Recommandations du TCS lors de l'achat d'un système de traçage

- Les vols sont avant tout évités avec un bon antivol.
- Ne pas acheter de traceurs qui fonctionnent sur le réseau GSM (réseau 2 G).
- Vérifier au préalable s'il est possible d'installer un traceur sur le vélo électrique (espace suffisant dans le boîtier du moteur).
- Les systèmes basés sur le traçage social (AirTag, SmartTag2) peuvent localiser un vélo dans des zones habitées. S'il n'y a pas de téléphone à proximité, aucun signal n'est envoyé.
- Il convient de tenir compte des coûts annuels.

Contact

Laurent Pignot, porte-parole du TCS
Tél. 058 827 27 16 | 076 553 82 39 | laurent.pignot@tcs.ch
www.presetcs.ch, www.flickr.com

Touring Club Suisse – toujours à mes côtés.

Depuis sa fondation en 1896 à Genève, le Touring Club Suisse est au service de la population suisse. Il est synonyme de sécurité, durabilité et liberté de choix en matière de mobilité personnelle et il est actif tant au niveau politique que social. À travers ses 1900 collaborateurs et 23 Sections régionales, le plus grand club de la mobilité de Suisse propose un large éventail de prestations et services liés à la mobilité, l'assistance, la santé et les activités de loisirs à ses quelque 1,6 millions de membres. Une prestation d'assistance est fournie toutes les 70 secondes. Chaque année, 200 patrouilleurs accomplissent quelques 359'000 interventions de dépannage sur les routes suisses et permettent de reprendre la route immédiatement dans plus de 80 % des cas. La centrale d'assistance ETI effectue en moyenne 57'000 interventions, dont près de 3200 évaluations médicales et 1200 rapatriements par an. TCS Swiss Ambulance Rescue est le plus grand acteur privé dans le secteur des secours d'urgence et du transport sanitaire en Suisse avec 50 véhicules, 17 bases logistiques et plus de 35'000 interventions par année. Les centres de protection juridique traitent 42'000 affaires juridiques et fournissent près de 10'000 renseignements juridiques. Depuis 1908, le TCS s'engage pour la sécurité routière en Suisse en développant des outils pédagogiques, des campagnes de sensibilisation et de prévention, en testant les infrastructures de mobilité et en conseillant les autorités. Le TCS distribue chaque année près de 110'000 baudriers et 90'000 gilets aux enfants, afin que la mobilité des plus petits soit sécurisée. Les centres de conduite forment 42'000 participants par an, toutes catégories de véhicules confondues. Avec 33 campings et environ 950'000 de nuitées touristiques, le TCS est le leader du camping en Suisse. L'Académie de la mobilité du TCS étudie et projette les transformations dans le secteur des transports, comme la mobilité verticale par drone ou la mobilité partagée, par exemple avec le projet «carvelo» qui compte 400 vélos-cargo électriques et 40'000 utilisateurs. Le TCS est cosignataire de la feuille de route mobilité électrique 2025.