

#1 Le risque routier moto / Comportement en présence d'un accident

- **Le risque routier moto**

Statistiques annuelles : ~ 5 500 blessés, ~ 600 tués. Soit ~ 20% des tués pour seulement ~ 2% du trafic, ou ~ 25× fois plus de risque d'accident mortel.

- **Les accidents mortels à moto**

Environ 1/3 en solo ; le plus souvent en rase campagne, sur route sèche ; très majoritairement des hommes, plutôt jeunes.

L'inexpérience est un facteur important.

- **Gravité**

Un choc à 50 km/h équivaut à une chute d'environ 3 étages. Les motocyclistes pratiquent souvent des vitesses plus élevées.

Lésions les plus graves : tête, colonne vertébrale, membres inférieurs.

- **Comportement en présence d'un accident**

Protéger, alerter, secourir.

#2 Cas d'accidents les plus caractéristiques

Un choc à 50 km/h équivaut à une chute d'environ 3 étages. En collision, les vitesses s'ajoutent

- **Accidents en collision les plus caractéristiques**

Environ 2/3. Causes typiques : mauvaise détection par les autres usagers, d'où refus de priorité ; expérience insuffisante, vitesse excessive.

Les plus caractéristiques : (1) refus de priorité par un automobiliste en intersection, (2) automobiliste de sens contraire change de direction et coupe la route, (3) automobiliste dépassé par le motard change de direction et coupe la route, (4) collision d'un véhicule à l'arrêt devant, (5) collision par l'arrière à l'arrêt, (6) collision frontale en dépassement.

- **Accidents en solo les plus caractéristiques**

Environ 1/3. Causes typiques : expérience insuffisante, vitesse excessive, conduite à risque (excès de confiance).

Les plus caractéristiques : (1) perte de contrôle en virage, (2) perte d'adhérence au freinage, (3) guidonnage en ligne droite, (4) perte de contrôle suite à un écart.

#3 Les facteurs de risque à moto

- **Les facteurs de risque**

Alcool (1 accident mortel sur 5 lié à l'alcool), drogues.

Vitesse excessive (difficulté à réagir à temps, champ visuel diminué, risque de perte d'adhérence en virage).

Fatigue (réflexes diminués, perte d'équilibre).

Illusion de visibilité, difficulté à être détecté.

Inexpérience et excès de confiance en soi.

État de la chaussée, météo, état du véhicule.

- **Les facteurs aggravants**

Protection inadaptée (p.ex., casque mal fixé).

#4 Prise de conscience des risques

- **Les profils types de motocyclistes**

Groupes grosso modo de même taille : « modérés », « stressés », « sereins », « sportifs », « transgressifs ».

- **La conduite prudente**

- **La conduite à risque**

#5 La conduite préventive

- **Anticipation**

Prévoir, imaginer ce qui peut ou va arriver.

Se méfier des situations à conflits (intersections).

Regard : loin, large, utilisation rétroviseurs.

Communiquer.

- **Adaptation de la vitesse**

Adaptation à la route, les circonstances, mais surtout à la visibilité.

Éviter de surprendre les autres usagers par l'accélération.

- **Voir et être vu**

Attention au placement (angles morts, véhicules sans vitre arrière).

- **Respect des distances de sécurité**

Aussi latéralement.

- **Savoir freiner**

- **La manœuvre d'évitement**

#6 L'équipement

- **Le casque**

Obligatoire pour conducteur et passager. Doit être conforme aux normes européennes (marquage E) ou françaises (NF).

Doit être bien ajusté et bien fixé. Souvent éjecté en cas d'accident grave.

Ne jamais acheter d'occasion (chocs invisibles). À remplacer après tout choc.

- **La tenue**

Danger des tenues légères synthétiques.

- **Les gants et les chaussures**

Gants obligatoires pour conducteur et passager. Doivent être conformes aux normes européennes (marquage CE + pictogramme moto).

Chaussures protégeant la cheville.

#7 Les éléments mécaniques liés à la sécurité

- **Les pneumatiques**

À surveiller en permanence.

Le sous-gonflage entraîne un risque d'éclatement, une mauvaise stabilité et une usure plus rapide. Le sur-gonflage entraîne surtout une usure plus rapide.

- **Les freins**

Doivent être en parfait état. Surveiller le niveau de liquide frein, l'état des disques et plaquettes. Liquide à changer tous les 2 ans environ.

L'ABS diminue les risques de chute mais ne change pas la distance de freinage.

- **Les feux**

Feux de croisement ou feux diurnes obligatoires en permanence.

À vérifier quotidiennement, notamment les clignotants.

- **Les niveaux**

Freins, huile moteur, liquide refroidissement, carburant.

Risque de serrage moteur en cas de défaut d'huile.

- **Les modifications techniques**

Autorisation nécessaire pour modifier : échappement, transmission, cylindrée, diamètre des roues, ajout d'un side-car.

#8 L'assurance

- **L'assurance obligatoire**

Responsabilité civile (assurance « aux tiers »).

Protège les autres usagers (mais aussi le domaine public).

- **Les assurances facultatives**

Exemples : individuelle conducteur, dommages collisions, vol-incendie, « tous risques », défense-recours.

- **Les conséquences d'un défaut d'assurance**

Délit (passible de prison, forte amende, suspension ou annulation du permis, confiscation du véhicule), mais aussi nécessité de payer les dommages.

- **Les cas de refus de payer par l'assureur**

Domage volontaire, fausse déclaration, permis invalide, état d'ébriété.

#9 L'alcool, les stupéfiants

- **L'alcool**

Responsable d'environ 1/5 des accidents mortels.

- **L'alcoolémie**

À vérifier avec un éthylotest.

Seuil légal 0.5 g/L, seulement 0.2 g/L en permis probatoire. Seuil délictuel 0.8 g/L.

Une dose standard d'alcool est 0.2 g/L. Les effets se font sentir en environ 1/2 à 1 heure. Puis l'alcoolémie baisse d'environ 0.1 g/L/h, pas moyen de l'accélérer.

- **Les effets**

Perceptions altérées, réflexes amoindris, mauvaise évaluation des risques, agressivité.

- **Le cannabis**

Perceptions altérées, réflexes très amoindris, mauvaise évaluation des risques.

Risque d'accident mortel doublé.

Effets combinés avec l'alcool encore plus graves.

- **Les médicaments**

Effets très variés. Signalés par trois niveaux de pictogrammes (être prudent, demander conseil, ne pas prendre le volant).

- **Les sanctions**

Retrait de 6 points, immobilisation du véhicule, amende ; et si délit : suspension ou annulation du permis voire prison.

#10 La fatigue, la route de nuit

- **La fatigue**

Difficulté à rester concentré. Symptômes : picotements des yeux, raideur de la nuque, regard qui se fige. Effets : réflexes amoindris, gestes moins efficaces.

- **La somnolence**

Difficulté à rester éveillé. Symptômes : bâillements, paupières lourdes. Effets : forte envie de dormir, voire, micro-sommeils. Tentation de prendre des risques pour arriver plus tôt.

Risque d'accident démultiplié.

- **Solutions**

Partir reposé, manger équilibré, ne pas boire d'alcool, adopter une bonne position de conduite, adapter sa vitesse, faire des pauses régulières.

- **La route de nuit**

Fatigue accrue. Vision et visibilité moins bonne. Illusion de sécurité parce que trafic plus faible.

Environ 1/3 des tués à moto le sont la nuit.

#11 Vitesse et freinage

- **Vitesse en mètres par seconde**

- **Le temps de réaction**

- **L'énergie cinétique**

- **La distance de freinage**

- **Les distances d'arrêt et la vitesse**

- **Freinage et réaction de la moto**

Transfert de poids vers l'avant ; la fourche avant s'enfonce. Freiner en partie du frein arrière pour limiter le phénomène.

- **Freinage et dérapage**

Manœuvre difficile en urgence, risque de chute important.

Risque de blocage de roue, que l'ABS permet d'éviter.

#12 Stabilité et trajectoire

- L'effet gyroscopique
- Le contre-braquage
- La force centrifuge
- L'évitement
- Les virages à moto

Adapter sa vitesse avant l'entrée en virage en fonction de la visibilité, du rayon du virage, de l'état du sol.

Placement d'abord à l'extérieur pour la découverte, puis plonger vers l'intérieur (point de corde).
