

La sécurité des motocyclistes du point de vue du bpa

Source

Schweizerische Beratungsstelle
für Unfallverhütung bfu
Laupenstrasse 11
CH-3008 Bern

Tel. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
E-mail info@bfu.ch
Internet www.bfu.ch

Personne à contacter
Stefan Siegrist

Les réactions au rapport du bpa en faveur d'une politique de sécurité routière et des entretiens ultérieurs avec la CI Motards ont révélé que la position du bpa requérait des explications, d'après de nombreux motocyclistes. Aussi le bpa souhaite-t-il exposer sa position.

1. La sécurité à moto aujourd'hui

- La moto se caractérise par un risque d'accident élevé en termes absolus et par kilomètre parcouru.
- Les accidents de moto, en hausse, représentent 20% des accidents graves de la circulation, alors que la moto ne correspond qu'à 11,7% de l'effectif des véhicules à moteur et à 3% à peine des kilomètres parcourus par l'ensemble des véhicules à moteur.
- En raison de l'absence de zone déformable, les motocyclistes comptent parmi la catégorie des usagers de la route vulnérables.
- 37% des accidents de moto avec blessés sont des pertes de maîtrise; dans 63% des cas environ, il s'agit de collisions.
- La majorité des pertes de maîtrise (98%) et 40% des collisions sont dues à un mauvais comportement de la part des motocyclistes, soit 52% en tout. Par conséquent, 48% des accidents de moto sont imputables à des tiers, la proportion grimant même à 60% pour les collisions.
- Les ventes et la puissance massique moyenne en hausse ainsi que la libéralisation des conditions d'accès («débutants» à partir de 25 ans) pourraient conduire à une nouvelle hausse des accidents de moto.
- Aucune mesure efficace n'est prévue, susceptible de recueillir une majorité et permettant de diviser par deux le nombre d'accidents de moto graves.

2. Approche et principes du bpa pour déterminer les mesures efficaces et réalisables

- La liberté de choisir son moyen de transport ne doit pas être restreinte.
- La nécessité d'agir découle de la fréquence, de la gravité et des causes d'accidents.
- L'utilité d'une mesure doit être perceptible et, le cas échéant, définie sur des bases scientifiques (critères: potentiel de vies sauvées, efficacité, faisabilité, degré de respect).
- Les mesures économiques doivent être préférées à celles présentant un mauvais rapport coûts-bénéfices.

3. Mesures possibles

- Une réduction du nombre d'accidents est possible par le biais d'améliorations dans tous les domaines (sécurité des véhicules, infrastructure, législation, contrôles, formation et sensibilisation).
- Des mesures de sécurité passives visant l'amortissement des forces vives (p. ex. zone déformable) n'étant envisageables qu'au cas par cas (p. ex. renforcement des glissières de sécurité), il faut principalement réduire le potentiel énergétique en régulant les vitesses (respect des prescriptions et adaptation à la situation concrète).
- A moyen terme, les principales mesures spécifiques sont:
 1. Assainir les points noirs et combler les lacunes en matière d'infrastructure
 2. Effectuer des contrôles de vitesse

3. Renforcer la réglementation relative au permis de conduire (âge minimum, permis de conduire gradué, perfectionnement obligatoire)
 4. Promouvoir la sécurité active des motos
 5. Réaliser des campagnes de sensibilisation (adressée aux motocyclistes et aux automobilistes).
- En outre, les motocyclistes peuvent bénéficier de mesures visant l'ensemble des usagers de la route (p. ex. amélioration des secours, contrôles spontanés de l'alcoolémie dans l'haleine).

4. Activités en cours du bpa visant à renforcer la sécurité des motocyclistes

- Conseil en technique de la circulation:
 - Prise en compte des aspects sécuritaires pour les motocyclistes en cas de recours aux couvercles de regard (coulée ou asphalte; utilisation en dehors de la chaussée)
 - Protection contre les obstacles dangereux hors localité à côté de la chaussée (arbres, poteaux, panneaux de signalisation)
 - Vérification lors de l'utilisation de glissières de sécurité (nécessité? utilisation d'amortisseurs ou nouveaux dispositifs anti-encastrement)
 - Soutien de la police de la circulation (UR, GL, SZ, GR) lors d'actions durant la saison de la moto, avec des affiches et des signalisations spéciales
 - Analyse de l'accidentalité sur les routes particulièrement appréciées des motocyclistes (ex. col du Klausen sur mandat du canton)
 - Contact avec les commissions de la VSS pour que les exigences des motocyclistes soient prises en compte (VSS = Association suisse des professionnels de la route et des transports)
- Chaque année, remise d'affiches, destinées aux motocyclistes, à la police, qui les pose en particulier hors localité et sur les routes de montagne
- Chaque année, envoi d'une feuille d'information sur la sécurité à moto à l'ensemble des marchands de motos et des moniteurs de Suisse
- Soutien de la formation à la conduite en deux phases (entrée en vigueur: 1^{er} décembre 2005).
- Collaboration au sein du comité d'experts «formation continue» du Conseil de la sécurité routière, en particulier dans les commissions concernant la moto

5. Activités prévues du bpa visant à renforcer la sécurité des motocyclistes

- Analyse de l'évolution et des causes des accidents
- Présentation détaillée de la sécurité des motocyclistes et analyse des moyens de prévention (dossier de sécurité sur mandat du Fonds de sécurité routière)
- Participation dans des commissions d'experts spécifiques de la VSS, p. ex. le groupe «sécurité passive», ce qui permet d'exposer les exigences en matière de sécurité, notamment la protection des motocyclistes
- Prise en compte de toutes les exigences en matière de sécurité, y c. celles des motocyclistes lors de l'examen systématique des normes quant aux aspects sécuritaires (nouveau groupe d'experts «sécurité» de la VSS; présidence du bpa)