

Trafic motocycliste

La moto jouit d'une grande popularité, mais n'est pas sans dangers. Par kilomètre parcouru, le risque d'être grièvement ou mortellement blessé dans un accident est environ 20 fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les occupants de voitures de tourisme. Pour que la prévention des accidents porte ses fruits, elle nécessite des mesures alliant efficacité, économicité et applicabilité.

Problématique

28% des dommages corporels graves liés aux accidents de la route enregistrés par la police en Suisse sont à mettre sur le compte des motocyclistes. La police dénombre chaque année plus de 5000 motocyclistes blessés, dont quelque 1500 grièvement, et environ 90 tués. En tenant compte des blessés non recensés, on obtient même le chiffre de 15 000 blessés annuels. Si le risque d'accident rapporté à l'exposition a baissé fortement et sans discontinuer chez les motocyclistes dans les années 80 et 90, cette tendance ne s'est pas poursuivie durant la dernière décennie, contrairement notamment à l'évolution des accidents chez les automobilistes. Des mesures s'imposent donc de toute urgence pour améliorer la sécurité du trafic motocycliste.

Méthode et but

Le dossier de sécurité du bpa se veut un ouvrage de référence sur la sécurité des usagers de deux-roues motorisés (à l'exception des cyclomoteurs). Il présente l'accidentalité des motocyclistes et formule des recommandations en vue d'un travail de prévention ciblé, sur la base d'une analyse systématique du risque pour les facteurs suivants: a) les motocyclistes eux-mêmes, b) les motocycles, c) les conducteurs des véhicules antagonistes dans les collisions, d) les véhicules antagonistes, e) l'infrastructure routière et f) les équipements de protection.

Résultats

Sur la base de la littérature examinée, il s'est avéré que la majeure partie des accidents de moto est essentiellement due au facteur humain, à savoir aux motocyclistes eux-mêmes et



aux conducteurs des véhicules antagonistes potentiels. Puisque les automobilistes ne perçoivent souvent que trop tardivement voire pas du tout le trafic deux-roues motorisé, des mesures ciblées (p. ex. dans le cadre de la formation de base à la conduite et des cours de perfectionnement) doivent améliorer la perception mutuelle. Pour les motocyclistes, comme pour tous les autres usagers de la route d'ailleurs, une conduite préventive constitue la meilleure stratégie sécuritaire. L'adoption d'une vitesse adéquate, en particulier, permettrait d'éviter nombre de pertes de maîtrise et de collisions. Une infrastructure routière adaptée au trafic motocycliste est une autre condition

essentielle à la sécurité des motards. Au plan de la technique des véhicules, l'obligation d'équiper les motocycles d'un système antiblocage (ABS), notamment, pourrait se traduire par un réel gain de sécurité, mais n'est réalisable que de concert avec l'UE. Pour ce qui est des véhicules antagonistes potentiels, l'industrie automobile devrait poursuivre ses efforts en faveur de la protection des usagers de la route autres que les automobilistes en l'axant davantage sur la sécurité des motocyclistes. Si les vêtements de protection permettent rarement d'éviter des blessures fatales, ils préviennent souvent des blessures légères ou de gravité moyenne.

Mesures vivement recommandées pour améliorer la sécurité des motocyclistes

Traiter le thème du trafic motocycliste dans la formation de base (théorique, pratique) des conducteurs de voitures de tourisme et des motocyclistes, ou dans les cours de perfectionnement (p. ex. illustrer les spécificités du trafic motocycliste par des expériences pratiques ou sur des simulateurs de conduite)

Renforcer les contrôles de vitesse chez les motocyclistes (idéalement avec des postes d'interception, mais important personnel nécessaire) en combinaison avec des campagnes de communication sur ces contrôles

Introduire le 0,0 pour mille pour tous les conducteurs novices

Soutenir les faiseurs d'opinion (associations motocyclistes, revues spécialisées) dans leurs efforts de sécurité ciblés

Mettre en place un système d'incitation (primes d'assurance) pour diffuser les systèmes antiblocages (ABS) et les systèmes de freinage intégral (CBS) sur les motocycles

Promouvoir la mise en œuvre correcte de la formation à la conduite en deux phases

Sensibiliser les ingénieurs et les planificateurs au cours de leur formation de base de même que lors de leurs formations complémentaires/cours de perfectionnement (idéalement obligatoires) quant à la sécurité routière en général et à des thèmes spécifiques aux motocyclistes

Etablir les road safety audits comme phase standard des projets routiers

Réaliser des road safety inspections mettant l'accent sur les objets au bord de la chaussée impliqués dans les collisions et sur les dommages du revêtement routier

Mieux prendre en compte les besoins du trafic motocycliste dans les normes VSS

S'assurer, au niveau fédéral, que les législations cantonales et communales sur les constructions (routières) contiennent des dispositions stipulant que l'infrastructure routière doit correspondre à l'état actuel de la technique

Collaborer au sein de comités de normalisation internationaux pour optimiser l'effet protecteur du casque

Convaincre les motocyclistes de l'importance des vêtements de protection (protection corporelle, contre les influences météorologiques, visibilité) par des formes de communication directes et indirectes; les encourager à faire un trajet d'essai avant d'acheter un casque ou des vêtements de protection

Collaborer avec les associations motocyclistes pour insister, dans les revues spécialisées, sur les différences de qualité des vêtements de protection

Conclusions

Des mesures éducatives, répressives, concernant la technologie des véhicules et l'infrastructure routière sont nécessaires à la réduction des blessures graves dans le trafic motocycliste croissant. Le facteur humain joue un rôle central dans la prévention des accidents. Les bases d'une prise de conscience adéquate des risques par les motocyclistes et les conducteurs des véhicules antagonistes potentiels doivent être posées lors de la formation de base à la

conduite et des cours de perfectionnement. La conduite sûre d'une moto nécessite des compétences spécifiques et de l'expérience dans leur mise en œuvre. La surveillance du droit en vigueur doit permettre de réprimer les motocyclistes à la recherche d'expériences limites sur les routes publiques. Une infrastructure conforme aux normes est une condition certes nécessaire mais nullement suffisante pour assurer la sécurité du trafic motocycliste.

Source: Walter E, Cavegn M, Scaramuzza G, Niemann S, Bächli-Biétry J. Motorradverkehr. Berne: bpa – Bureau de prévention des accidents; 2009. Dossier de sécurité 05 du bpa, avec résumé en français.

© bpa/FSR 2009, reproduction souhaitée avec mention de la source

Editeur et contact:

bpa – Bureau de prévention des accidents, case postale 8236, CH-3001 Berne
Tél. +41 31 390 22 22, fax +41 31 390 22 30, info@bpa.ch, www.bpa.ch

Esther Walter
Tél. +41 31 390 22 03, e.walter@bpa.ch