



GROS PLAN SUR LA SÉCURITÉ À MOTO



MotorCycle Council



Ce guide est publié conjointement par l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) et le MotorCycle Council (MCC).

Le MotorCycle Council est une alliance stratégique de toutes les fédérations belges concernées par les motards. Celles-ci sont actives dans les secteurs les plus divers:

ASSOCIATIONS D'UTILISATEURS

- FBVA (Fédération Belge des Véhicules Anciens), www.fbva.be
- Fedemot, www.fedemot.be
- Motorcycle Action Group, www.mag.be

ÉCOLES ET INSTRUCTEURS DE CONDUITE

- BARTC, (Belgian Advanced Rider Training Centers), www.bartc.be
- FBIM (Fédération Belge des Instructeurs moto), ipms@skynet.be
- FAA (Fédérations des Auto-écoles Agréées), www.faa.be
- Federdrive (Fédération des Auto-écoles professionnelles de Belgique), www.fab-info.be

SPORT MOTOCYCLISTE

- FMB (Fédération Motocycliste belge) www.fmb-bmb.be

INDUSTRIE

- FEBIAC, Fédération belge de l'industrie de l'automobile et du cycle, www.febiac.be
- Federmoto, (Confédération du Commerce et de la Réparation automobiles et des Secteurs), www.federauto.be

MOBILITÉ ET SERVICES

- Touring, www.touring.be
- VAB, www.vab.be

Le MotorCycle Council lance des initiatives destinées à promouvoir la sécurité et l'utilisation de deux-roues motorisés.

MOTORCYCLE COUNCIL (MCC)

Boulevard de la Woluwe 46, boîte 6 - 1200 Bruxelles
Tél.: 02/ 778 64 00 - Fax: 02/ 762 81 71

E-mail: svc@febiac.be
www.moto.be

Cette brochure a été imprimée en mars 2012. Son contenu correspond aux données disponibles à cette date.

Graphic Design: Altagraphic

Prix par exemplaire: 2,50 euros - Egalement disponible en français
Mars 2012- D/2012/0779/47

Éditeur responsable: K. Genoe, chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - www.ibsr.be

1 UNE MOTO EN ORDRE 3

- Les pneus
- Les freins

2 5 L'ÉQUIPEMENT DU MOTARD

- Le cuir
- Le tissu
- Le casque
- Les gants
- Les bottes

3 LA MOTO BIEN EN MAIN 9

- Rouler avec un passager
- Rouler avec des bagages

4 11 LA CONDUITE DÉFENSIVE...

- La vigilance
- L'anticipation
- Voir et être vu
- La maîtrise
- Les facteurs d'influence

5 5 L'APPLICATION DU CODE DE LA ROUTE 25

6 27 LES SITUATIONS DANGEREUSES

7 LA FORMATION CONTINUE 35

“Le jour où l’on peut se dire motard accompli est demain”

Quoi de plus agréable, lors de vos temps libres, qu’une balade à moto lors d’une belle journée ensoleillée ! Quel plaisir de ressentir cette indescriptible impression de liberté, ces sensations lors des accélérations ou dans les virages... Par ailleurs, la moto constitue de plus en plus une solution à la mobilité individuelle dans nos villes encombrées. Les embouteillages sont, en effet, beaucoup moins gênants pour les motards que pour les automobilistes et, en plus, les deux-roues ne connaissent pratiquement pas de problèmes de parking.

Rouler à moto, c’est vraiment génial. Autant faire en sorte que ça le reste et c’est pourquoi il est essentiel de veiller à l’aspect “sécurité”. En effet, si la moto présente de nombreux avantages dans la circulation, elle a aussi quelques inconvénients. Ainsi, le motard ne représente qu’une mince silhouette dans la circulation et l’espace qu’il occupe sur la route le rend moins visible. L’obligation pour les deux-roues motorisés de circuler en permanence avec le feu de croisement allumé est un point positif, mais s’avère insuffisant, d’autant plus que la distance à laquelle ils se trouvent, leur vitesse et leurs puissantes accélérations sont souvent sous-estimées, même si celles-ci sont adaptées à leur environnement routier.

Il est donc essentiel que le motard mette tout en oeuvre pour se rendre visible des autres usagers. Par ailleurs, s’il veut continuer à rouler à moto pendant de longues années, il devra s’investir dans ce qu’on appelle la “conduite défensive ou anticipative”. Un chapitre de cette brochure lui est donc consacré.

Cet ouvrage est essentiellement axé sur l’aspect “sécurité”. Nous nous sommes appliqués à informer le motard des situations qu’il peut subitement rencontrer dans la circulation et de ce qu’il faut faire, soit pour les éviter, soit pour en sortir sans y laisser des plumes.

Enfin, notre but est également de faire un clin d’oeil sympa aux conducteurs de voitures et de véhicules utilitaires afin d’attirer leur attention sur les problèmes spécifiques des motards dans la circulation, sans pour autant adopter un ton moralisateur.

Bonne route !



UNE MOTO EN ORDRE

Cette brochure traite avant tout de la sécurité des motards. Nous ne nous attarderons dès lors pas sur les aspects techniques du véhicule. Au moment de l'achat de votre moto, tenez compte du poids de l'engin que vous avez repéré et de votre propre taille. Il est important que votre moto soit maniable et que vous puissiez poser vos deux pieds au sol. Lisez attentivement le manuel de l'utilisateur rédigé par le fabricant. Le choix d'une moto est très personnel. Toutes les motos ont cependant une chose en commun: elles sont entretenues avec amour et soin. Et ce n'est pas un luxe car, en tant que motard, votre vie dépend de l'état technique de votre véhicule. Grâce à un entretien régulier auprès d'un concessionnaire agréé, votre moto restera en parfait état de fonctionnement. Un carnet d'entretien en ordre en augmentera par ailleurs la valeur.

En tant que motard, vous êtes vulnérable dans la circulation. Contrôlez, avant chaque sortie, si vos phares, vos feux stop et vos clignotants fonctionnent correctement.

LES PNEUS

On ignore souvent que le contact avec le sol assuré par les pneus d'une moto n'est que de quelques cm². Par temps sec et chaud, un pneu dont la profondeur des rainures est devenue insuffisante peut encore donner une adhérence acceptable, mais ce même pneu conduira à la catastrophe dès que le sol est mouillé¹. Or dans notre pays, les averses (223 jours par an) surviennent généralement à l'improviste...

Les rainures d'un pneu neuf ont en moyenne une profondeur de 4 à 6 mm à l'arrière et de 4 à 5 mm à l'avant. Cette profondeur est surtout importante par temps de pluie car c'est par ces rainures que l'eau sur la route est évacuée sous le pneu. Or, si ces rainures ne sont pas assez profondes, elles n'arrivent pas à évacuer l'eau. Dans le premier virage, c'est alors le dérapage... Le contrôle de l'usure d'un pneu se fait le plus facilement via les témoins d'usure coulés dans la plupart des pneus. Si ces témoins indiquent que les pneus sont usés, n'hésitez pas: remplacez-les immédiatement.

Etre équipé de bons pneus est essentiel, mais les gonfler à la bonne pression est encore mieux. En effet, des pneus sous-gonflés déstabilisent la moto, surtout dans les virages, et rendent la direction lourde et imprécise.

1. L'art. 81.4.1 du code de la route impose une profondeur des rainures d'au moins 1,6 mm. Cette disposition n'est manifestement pas assez stricte pour les pneus de motos.



En plus, le sous-gonflage d'un pneu le fait anormalement chauffer, provoquant ainsi une usure prématurée, surtout si on roule à vitesse élevée. Lorsqu'on circule avec un passager et/ou des bagages, il est indiqué d'augmenter la pression. Les pressions de pneus correctes sont mentionnées dans le manuel de l'utilisateur de votre moto. Si ce n'est pas le cas, adressez-vous à votre vendeur. Vérifier au moins une fois par mois la pression des pneus (à froid) n'est certainement pas un luxe.

LES FREINS

Il est évident que les freins de votre moto doivent se trouver dans un état impeccable. La majorité des machines est actuellement équipée de freins à disques - souvent deux disques à l'avant et un à l'arrière - dont les plaquettes portent un témoin d'usure. Une fois celui-ci sérieusement entamé, le remplacement des freins ne peut plus se faire attendre. Cette usure est évidemment fonction de la manière de rouler et du type de plaquettes. Une plaquette trop usée peut par ailleurs endommager très sérieusement le disque de frein.

Un nombre croissant de marques proposent des systèmes de freinage combiné qui répartissent la pression de freinage entre la roue avant et la roue arrière. Lorsque le frein avant est actionné, un système électronique va également actionner le frein arrière afin de maximaliser la capacité de freinage et de stabiliser la moto. L'ABS (système antiblocage) permet quant à lui d'éviter les glissades en empêchant les roues de se bloquer. Quel que soit leur niveau d'expérience, la plupart des motards peuvent et osent freiner plus fort avec l'ABS, et ce même sur sol humide ou glissant. Le système ABS est appelé à se généraliser sur les motos, tout comme ce fut le cas pour les voitures. De nombreux motards estiment pouvoir se passer de cette assistance au freinage. En situation d'urgence, on a pourtant le réflexe de freiner brusquement et de bloquer les freins.

Par temps de pluie, la présence d'eau entre les plaquettes et les disques diminue l'efficacité du freinage. Tenez-en compte pour évaluer la distance d'arrêt. Il existe un truc pour maintenir, malgré la pluie, un bon degré d'efficacité des freins à disques: les "sécher" à intervalles réguliers en freinant légèrement, tantôt de l'avant, tantôt de l'arrière. Pour freiner correctement, en sécurité et suffisamment fort, il convient, dans un premier temps, de solliciter progressivement les freins et non pas de les serrer directement à fond. Ensuite, on peut progressivement renforcer la pression de freinage et freiner en toute sécurité.

Parfois, il est moins dangereux d'éviter un obstacle que de vouloir essayer de s'arrêter à tout prix. En appliquant correctement la "technique du regard", il est possible d'échapper à une situation d'urgence. Concentrez-vous non pas sur l'obstacle que vous tentez d'éviter mais sur la voie de secours que vous allez emprunter. Vous trouverez de plus amples informations sur la technique du regard dans les chapitres qui suivent. Pour effectuer une manœuvre d'évitement, il faut cependant relâcher totalement les freins. Ce n'est que lorsque la moto s'est redressée que l'on peut à nouveau freiner en toute sécurité.



L'ÉQUIPEMENT DU MOTARD

En cas d'accident ou de chute, le pilote d'une moto entre directement en contact avec l'obstacle et/ou le sol. Le motard est, par ailleurs, directement exposé aux frasques météorologiques. La seule protection dont il dispose, dans un cas comme dans l'autre, est un bon équipement. C'est pourquoi, il doit toujours porter un casque, des gants, une veste à manches longues et un pantalon ou une combinaison ainsi que des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles. Cet équipement est obligatoire, quelle que soit la saison. Il est indispensable de consacrer une partie de votre budget moto à l'achat d'un équipement adéquat. Si vous utilisez votre moto à des fins professionnelles, vous pouvez déduire ces frais à 100 % (en fonction du nombre de kilomètres parcourus pour les déplacements professionnels et pour les déplacements entre votre lieu de travail et votre domicile).

Il est plus facile pour le motard de choisir son équipement lorsqu'il connaît l'usage qu'il compte faire de sa moto. Ainsi, s'il rêve de grandes randonnées avec des étapes de 600 à 800 km par jour, une solide combinaison (composée de deux pièces) qui protège des intempéries et dans laquelle il se sent bien est un must. En effet, la capacité de réaction du motard diminue sensiblement s'il a froid ou s'il est mouillé. Si, par contre, le motard utilise sa machine pour de courtes distances en ville, une veste imperméable avec une doublure amovible fera l'affaire à moindre prix. Dans les deux cas, il devra trancher entre le cuir et le tissu. Des combinaisons très aérées sont également commercialisées afin d'aider le motard à affronter les chaleurs estivales tout en conservant un maximum de protection.



LE CUIR

Depuis le début de la pratique de la moto, le cuir est la matière choisie par les pilotes pour sa résistance à l'abrasion et au déchirement. Même s'il n'est pas imperméable, le cuir reste inégalé de nos jours. Lors de l'achat, veillez à ce que ce soit un vrai "cuir moto" ayant au moins 1 mm d'épaisseur. Il offrira en effet la meilleure protection contre les brûlures ou écorchures que provoquerait une chute sur un sol dur.

LE TISSU

Les vêtements en tissu sont généralement faits de cordura résistant à l'abrasion. Les meilleurs sont même munis d'une membrane étanche et respirante. Ce type de vêtements est intéressant car il ne doit pas être accompagné d'une combinaison contre la pluie et peut servir été comme hiver. Il présente également un autre avantage: il est nettement moins lourd que le cuir. Pour rouler toute une journée sous la pluie, il n'y a que la combinaison imperméable qui tiendra le motard au sec et qui a l'avantage de sécher rapidement.

LE CASQUE

Vu qu'il doit protéger la tête en cas de chute, il est soumis à de nombreux tests sévères avant d'être homologué et de se voir décerner le label de la norme européenne. Ce label, reconnaissable grâce à la marque CE, figure dans tous les casques agréés et représente un gage de sécurité, quel que soit le prix du casque (principalement déterminé par son design et ses caractéristiques aérodynamiques).



Le jet



L'intégral modulable



L'intégral

Il existe deux types de casque: le jet et l'intégral. Chacun comporte des avantages et des inconvénients. Le jet (voir photo) est plus léger, aéré et offre un grand angle de vision. Par contre, il est plus désagréable à porter sous la pluie ou par temps froid. L'intégral (voir photo) offre une meilleure protection, mais est plus lourd et plus chaud. En outre, il offre une vision plus limitée du trafic. Il existe aussi des casques intégraux sur lesquels la mentonnière peut être relevée (voir photo). C'est un type de casque que l'on rencontre assez souvent à l'heure actuelle. Ils sont très pratiques mais moins confortables que les intégraux traditionnels.

Faites-vous conseiller par un professionnel lors de l'achat d'un casque, mais la décision finale vous revient car c'est vous qui devrez le porter et vous êtes donc le mieux placé pour savoir quel casque vous sied. Optez, en tout cas, pour un produit de qualité et tenez surtout compte de la visibilité du casque et de la qualité de la visière. Pour garantir votre sécurité, votre casque doit parfaitement s'ajuster à la tête sans la compresser. Il se peut cependant qu'un casque neuf serre un peu au début, mais il va légèrement se relâcher à l'usage.

Un motard a tout avantage à être visible dans la circulation. Pour ce faire, il est important d'opter pour un casque qui se voit de loin. Blanc, jaune, orange ou rouge: ces couleurs vous permettront de ne pas passer inaperçu. La présence d'une bande réfléchissante représente un plus indéniable mais, bien souvent, le meilleur moyen d'accroître sa visibilité est de revêtir une chasuble rétro réfléchissante.

S'il est important d'être vu, il est également indispensable de bien voir. C'est pourquoi il faut choisir un casque avec une visière de bonne qualité et relativement épaisse, mais sans qu'elle ne déforme la vision. Traitez-la comme le reste du casque, c'est-à-dire avec soin, afin d'éviter qu'elle se raye. Nettoyez-la à l'eau tiède, avec un savon doux.

Enfin, voici encore deux points importants:

1. Nous déconseillons la visière fumée, certes pratique par temps ensoleillé, mais dont l'usage dans notre pays est risqué vu le changement rapide des conditions atmosphériques. En plus, il existe toujours un risque d'être surpris par la tombée de la nuit et d'être obligé de rentrer dare-dare. Dès lors...
2. Lorsque le casque encaisse un choc important, celui-ci est absorbé par sa partie interne qui se déforme. Le casque devient alors inutilisable, même s'il semble intact. Il faut donc absolument remplacer tout casque qui a subi une chute ou un accident ! C'est pourquoi il est préférable de ne pas suspendre le casque au guidon. En cas d'utilisation intensive, mieux vaut changer de casque tous les 3 ans environ. Le revêtement intérieur s'use et le casque ne tient plus bien sur la tête. Les rayons UV altèrent également ses propriétés.



LES GANTS

Voici un équipement indispensable, renié par bien des motards sous prétexte qu'il fait trop chaud ou que cela les gêne. Pourtant, de fins gants en cuir ne sont pas si désagréables à porter, même en été, et offrent une meilleure protection que la peau. Même lors d'une simple glissade à faible vitesse, ce sont souvent les mains qui entrent d'abord en contact avec le sol.

LES BOTTES OU LES BOTTILLONS

Tout comme les gants, cette partie de l'équipement est très utile pour votre sécurité. Pourtant, de nombreux motards les négligent. Or, des bottes (ou des bottillons) protègent le pied, la cheville et le tibia en cas de chute et absorbent une partie du choc en cas d'impact latéral.

En cas de fortes pluies, des surbottes en plastique permettent de garder les pieds au sec.



La bonne position de conduite qui détermine le confort et contribue à la sécurité est celle dans laquelle le pilote se sent bien pour contrôler sa moto en toutes circonstances. On la définit comme suit: genoux contre le réservoir, pieds parallèles à la moto, le corps et les bras décontractés (afin de guider les mouvements de la machine) et les mains sur le guidon. Les bras et les poignets doivent être légèrement pliés. Toutes les commandes doivent se trouver dans le prolongement des mains et des pieds pour être actionnées sans perte de temps le cas échéant.

Devez-vous garder en permanence un ou deux doigts sur la manette de frein, y placer les quatre doigts ou garder simplement la main sur la poignée ? Les avis divergent. Il est toutefois certain que l'on peut réagir plus rapidement quand les doigts sont déjà posés sur la manette. Certains affirment que le fait de garder constamment un ou deux doigts sur la manette de frein empêche celle-ci d'aller jusqu'au bout à cause des deux autres doigts présents sur la poignée. À l'inverse, d'autres refusent de laisser en permanence quatre doigts sur la manette car ils redoutent un freinage trop puissant provoquant le blocage de la roue avant. Nous pensons toutefois que ce désagrément peut être évité par un réglage correct de l'écartement de la manette.

ROULER AVEC UN PASSAGER

Circuler à deux sur une moto demande de la pratique et une certaine adaptation. Le passager doit être détendu et simplement suivre les mouvements de la machine. Il ne doit en aucun cas se pencher de manière brusque et inattendue vers l'intérieur ou l'extérieur. Il est plus facile de conduire avec un passager qui suit le tracé de la route. Ainsi, il peut mieux anticiper les virages et les freinages. Le passager doit bien être conscient du fait qu'il peut changer de position dans une ligne droite, mais certainement pas dans un virage. Il doit également avoir toujours les pieds sur les repose-pieds.



Il peut se tenir aux poignées à l'arrière ou à la taille du conducteur. Veillez toutefois à ce que votre liberté de mouvement ou votre capacité de conduite ne soit pas entravée. Si votre passager vous enlace, vous êtes tous deux en contact étroit et formez un tout avec la machine. Vous remarquerez donc plus rapidement si votre passager a tendance à s'endormir. Deux personnes sur une moto, c'est aussi plus de poids et, par conséquent, une plus grande distance de freinage.

Pour des raisons évidentes de sécurité, vous ne pouvez plus circuler avec un enfant de moins de trois ans sur une moto. Les enfants de trois ans ou plus et de moins de huit ans peuvent prendre place uniquement sur une moto de max. 125 cc, à condition d'être transportés dans un dispositif de retenue pour enfants adapté. À partir de huit ans, ils peuvent circuler sur toutes les motos.

En voulant épater, par une conduite irresponsable, la personne qui vous fait confiance en prenant place derrière vous, vous obtiendrez à coup sûr le résultat contraire: le passager sera totalement figé et la machine deviendra difficile à conduire, parfois à la limite du déséquilibre. Roulez calmement, en maîtrisant votre engin et sans mouvements inattendus. Débrayez tranquillement et évitez de freiner brusquement. Si la moto n'est pas équipée d'un interphone, il est intéressant d'établir un code de communication entre le pilote et son passager.

ROULER AVEC DES BAGAGES

Tout comme le poids du passager, les bagages peuvent influencer le comportement de la machine. Si celle-ci est équipée de valises rigides, cela facilitera le chargement: on peut répartir le poids de manière égale entre les deux coffres en prenant soin de placer les objets les plus lourds dans le bas. Tenez compte du poids à ne pas dépasser pour chaque valise.

Une sacoche de réservoir (souvent modulable en hauteur) est également pratique car elle se place près du centre de gravité de la moto².

Si les valises et le sac de réservoir ne suffisent pas, il est possible de placer une petite valise supplémentaire sur le porte-bagages ("top case") ou d'arrimer un sac en forme de boudin sur la partie arrière de la moto en veillant à ne pas dépasser la largeur de celle-ci (± 75 cm) afin de ne pas nuire à la maniabilité³.

Finalement, après avoir vérifié la pression des pneus et la suspension en fonction du poids total, nous conseillons de procéder à un essai (passager et bagages) quelques jours avant le départ. Pensez aussi à régler les phares par rapport au chargement.

2. Si la sacoche est fixée sur le réservoir par des aimants, prenez la précaution de ne pas y mettre des cartes de banque magnétiques car elles seront très rapidement démagnétisées et donc inutilisables, ce qui est très désagréable en voyage.
3. L'art. 46.5 du code de la route autorise une largeur maximale, chargement compris, d'1,25 m pour les motos, ce que nous déconseillons toutefois, surtout pour de longs déplacements.



4

LA CONDUITE DÉFENSIVE

Tout le plaisir que procure la pratique de la moto ne doit pas faire oublier au pilote qu'il est vulnérable et qu'il n'a pas de zone déformable ni de ceinture. La densité du trafic, l'état de la route, la visibilité, les conditions atmosphériques, l'état physique personnel... sont autant de facteurs qui influencent la conduite. La conduite défensive implique que vous essayez de prévoir, délibérément et en toute connaissance de cause, les situations dans le trafic afin d'adapter votre comportement en fonction des circonstances.

Elle implique une conduite responsable et consciente:

- en évitant de commettre des fautes;
- en étant conscient de ses capacités (imparfaites) de perception et de conduite;
- en tenant compte du comportement et des possibilités limitées des autres usagers;
- en tentant d'évaluer en permanence les circonstances de conduite.

Dans l'absolu, la conduite défensive permet aux conducteurs, de quelque véhicule que ce soit, de prévoir la majorité des situations conflictuelles qui peuvent se présenter, d'en évaluer le risque et de les résoudre en appliquant la technique défensive correcte.

Certains motards pensent à tort que la conduite défensive, c'est rouler comme un "grand-père". Or, la conduite défensive, c'est davantage un art et une attitude. Elle englobe la vigilance, l'anticipation, le fait de "voir et d'être vu", la maîtrise de la moto, l'état physique du pilote et le respect du code de la route. Vu son importance, ce dernier point fera l'objet d'un chapitre à part.

LA VIGILANCE

Le motard doit être parfaitement conscient des circonstances dans lesquelles il se déplace et en évaluer le degré de risque.



En ville aux heures de pointe, par exemple, vous devez constamment garder un oeil sur le trafic environnant: tant devant qu'à côté et derrière lui (c'est pourquoi il importe de régler correctement les rétroviseurs). Sinon, vous serez rapidement confronté à des situations délicates et imprévisibles. Mieux vaut, dès lors, redoubler d'attention.

Si la capacité d'accélération de votre moto vous procure d'agréables sensations, elle peut également vous mettre en danger. Tenez compte du "temps mort" aux feux de signalisation: n'appuyez pas directement sur la manette des gaz lorsque vous arrivez à un carrefour où le feu vient de passer au vert pour vous. Il se pourrait qu'une voiture venant dans l'autre direction tente encore de passer au feu orange avant qu'il ne vire au rouge. Ce serait l'accident garanti au milieu du carrefour. Vérifiez si la route est libre à gauche et à droite avant de vous engager.

Tel un joueur d'échecs, le motard doit se poser des questions quant aux intentions des pièces adverses qui l'entourent, et aussi y répondre:

- Suis-je à une distance suffisante par rapport à celui qui me précède au cas où il devrait ralentir et s'arrêter ?
- Suis-je visible par le conducteur du poids lourd qui circule à ma gauche et dont l'intention est de se rabattre vers la droite ?
- Le conducteur stationné à droite ne risque-t-il pas de quitter sans autre indication son emplacement ?...

Il existe de nombreux exemples, pas uniquement en trafic urbain. En fait, le motard doit constamment faire attention à un tas de choses.

Regardez loin devant vous, choisissez bien votre position sur la route, gardez les voitures à l'oeil et soyez toujours prêt à réagir. La route est à vous...

L'ANTICIPATION

Anticiper, c'est prévoir ce qui peut arriver et adapter son comportement à temps. L'anticipation est, en quelque sorte, la boule de cristal du motard. C'est en anticipant qu'il peut se mettre à l'abri des mauvaises surprises de plus en plus nombreuses dans la circulation et dont les exemples sont illimités:

- **jeune enfant seul sur un trottoir** = réaction imprévisible;
- **véhicule en stationnement avec un conducteur derrière le volant** = brusque manoeuvre pour quitter l'emplacement ou ouverture de la portière;
- **signaux lumineux de circulation** = se tenir sur ses gardes en prévision d'un changement de phase;
- **virage sans visibilité** = adaptation de la vitesse;
- **route prioritaire avec carrefour en vue** = l'usager qui doit céder la priorité vous a-t-il remarqué ?



VOIR ET ÊTRE VU

D'un conducteur roulant de manière défensive, on attend qu'il "scanne" en quelque sorte la route, c'est-à-dire qu'il la scrute très attentivement pour observer ce qui bouge ou ce qui pourrait bouger et en fonction de quoi il réagira de manière adéquate.

Par ailleurs, il a tout intérêt à être visible, même dans des conditions défavorables. Rouler avec le feu de croisement allumé est d'ailleurs une obligation légale dans notre pays depuis 1984 (motos et cyclomoteurs classe A et B). Tout comme pour le casque, un équipement et une moto aux couleurs vives permettront au motard d'être vu à temps. La plupart des accidents avec des automobilistes sont dus au fait que ces derniers n'ont pas vu le deux-roues ou l'ont aperçu trop tard. Ce n'est pas intentionnel de leur part: ils sont habitués aux voitures et ne remarquent pas d'emblée les motos qui sont beaucoup plus petites et souvent rapides.



Enfin, les poids lourds et les voitures ont des angles morts dans lesquels vous devez éviter de vous trouver. Positionnez-vous de manière telle que vous apercevez le conducteur dans son rétroviseur. Vous êtes alors certain qu'il peut également vous voir.

Contrairement aux automobilistes, les motards ne sont pas obligés de tenir leur droite. Ils peuvent se positionner aux 2/3 de la largeur de leur bande de circulation afin d'avoir une meilleure vue du trafic et d'être mieux remarqués par les automobilistes dans leur rétroviseur intérieur.

LA MAÎTRISE

Être pleinement attentif à la circulation demande une grande maîtrise de la moto. Il faut notamment connaître à fond tous les aspects (comment freine-t-elle par temps sec et sur une route mouillée...) et pouvoir manipuler toutes les commandes (clignotants, avertisseur sonore...) sans cesser d'observer le trafic.

LE FREINAGE

Le facteur "maîtrise" comprend également la connaissance des possibilités de freinage de la moto, engin qu'on n'arrête pas en un clin d'oeil. C'est pourquoi nous traitons du freinage dans ce contexte. Des deux freins dont est équipée une moto, le frein avant (souvent deux disques) est le plus efficace et doit donc être le plus sollicité. Le frein arrière, lui, sert de ralentisseur et de stabilisateur. Selon une formule lapidaire, on répartit cette utilisation comme suit: 2/3 le frein avant, 1/3 le frein arrière.

Prenons le cas d'un freinage en catastrophe que l'on peut définir comme un arrêt d'urgence devant un obstacle qu'on ne peut éviter. Il est certain qu'en anticipant sur le déroulement du trafic, on évite d'avoir recours au freinage appuyé (et c'est mieux ainsi). Il arrive toutefois que des circonstances se présentent où le motard n'a pas d'autre solution que de "tout fermer". Freiner dans une situation d'urgence, ce n'est pas uniquement serrer à fond la poignée de frein. C'est pourquoi nous conseillons vivement aux débutants de s'entraîner pour acquérir cette technique de sécurité. Ils se rendront ainsi compte des réactions de leur machine et verront également combien la distance d'arrêt est parfois longue.



Pour obtenir votre distance d'arrêt, vous devez additionner la distance de réaction (distance que vous parcourez encore entre le moment où vous apercevez l'obstacle et le moment où vous commencez à freiner) et la distance de freinage. On considère en moyenne que le temps de réaction équivaut plus ou moins à 1 seconde. Pendant ce temps, vous avez déjà parcouru une distance considérable. En effet, à 50 km/h, vous avez déjà fait 14 mètres environ avant d'avoir touché les manettes de frein. À 120 km/h, vous avez parcouru plus de 33 mètres ! En outre, à partir du moment où vous actionnez les freins, vous parcourez encore une certaine distance avant de vous arrêter complètement, c'est la distance de freinage.

Il en résulte que plus vous allez vite, plus la distance entre votre véhicule et celui qui vous précède doit être grande.

Ainsi, prenons l'exemple d'une moto roulant à 120 km/h et qui doit subitement freiner devant un obstacle. Le calcul de la distance de freinage se fait sur la base de la formule suivante :

$$S = V^2 : 2a$$

$S = (120.000 \text{ m} / 3600 \text{ sec})^2 : (2 \times 8 \text{ m}) = 1111,1 : 16 = 69,4 \text{ m}$. À cela s'ajoute la distance de réaction (33,3 m), ce qui nous donne **102,7 m** pour la distance d'arrêt !

La rigueur de ce calcul surprendra plus d'un conducteur. Pourtant, cette distance s'allongera encore sur sol mouillé ou en cas de distraction du pilote.

Vous trouverez ci-dessous (à titre d'information) un éventail de quelques distances de freinage et d'arrêt sur sol sec, en cas de situation d'urgence:

Vitesse	Distance parcourue pendant le temps de réaction	Distance de freinage	Distance d'arrêt
20 km/h	5,6 m	1,9 m	7,5 m
30 km/h	8,3 m	4,3 m	12,6 m
40 km/h	11,1 m	7,7 m	18,8 m
50 km/h	13,9 m	12,1 m	26 m
60 km/h	16,7 m	17,4 m	34,1 m
80 km/h	22,2 m	30,9 m	53,1 m
100 km/h	27,8 m	48,2 m	76 m
120 km/h	33,3 m	69,4 m	102,7 m
150 km/h ⁴	41,7 m	108,5 m	150,2 m
160 km/h ⁴	44,4 m	123,5 m	167,9 m
180 km/h ⁴	55,0 m	156,3 m	206,3 m
200 km/h ⁴	55,5 m	192,5 m	248 m

S = distance en mètres

V = vitesse en m/sec

a = ralentissement de 8 m/sec² (celui-ci ne peut être atteint qu'avec des freins et pneus en excellent état et en utilisant une technique de freinage correcte).

4. Les vitesses supérieures à 120 km/h sont bien évidemment interdites par le code de la route et sont uniquement mentionnées à titre informatif afin de bien mettre en évidence la longueur de la distance d'arrêt.

Par ailleurs, il est évident que la distance de freinage est influencée par les facteurs suivants:

- la manière de freiner;
- l'état des freins;
- l'état des pneus et leur pression;
- l'état du revêtement du sol;
- la maîtrise de la moto;
- le système ABS⁵;
- la suspension.

Voici quelques conseils pratiques à propos du freinage.

- Évitez à tout prix le blocage de la roue avant. Dès l'instant où celle-ci se bloque à la suite d'une sollicitation trop brutale, relâchez immédiatement la pression sur la manette, sinon c'est la chute...
- Le blocage de la roue arrière est également à éviter car il réduit fortement l'efficacité du freinage. (Il est toutefois moins lourd de conséquences si la roue avant reste directionnelle et continue à tourner).
- En cas de mauvaise adhérence (gravier, sable, pavés glissants...): frein arrière uniquement.
- Essayez toujours de freiner lorsque la moto est dans un plan vertical, donc pas dans un virage où la machine est inclinée car elle se redressera immédiatement, ce qui vous fera aller tout droit dans le décor⁶.
- Lorsqu'une file ralentit brusquement, il est préférable de freiner dans un premier temps de manière énergique et d'atténuer ensuite l'action en fonction de la distance qui vous sépare du véhicule qui vous précède, plutôt que de faire le contraire et de risquer alors de ne pas vous arrêter à temps.
- Lors de la descente d'un col, n'abusez pas des freins car cela fera chauffer les disques et augmenter la température de l'huile de la commande hydraulique, ce qui entraîne un freinage mou et inefficace.
- La tenue de route d'une moto équipée du système ABS ne varie pas lorsqu'on freine sur route mouillée, mais la distance d'arrêt est plus longue.

Lors de l'acquisition d'une nouvelle moto, il est peut-être intéressant d'envisager un système de freinage combiné et puissant, éventuellement en combinaison avec un ABS (partiel).

5. ABS ou Anti-lock Braking System. Ce système, qu'on trouve sur quelques machines, évite le blocage des roues, mais peut allonger la distance de freinage par temps sec.
6. Ce redressement de la moto peut être démontré lorsqu'on la pousse à la main en formant une figure de 8. En freinant brusquement avec le frein avant, la moto se redresse immédiatement (l'aide d'un assistant lors de cet exercice n'est pas inutile, surtout si la moto est lourde). Si, malgré tout, vous devez freiner dans une courbe, utilisez le frein arrière.

LA TECHNIQUE DU REGARD

La technique du regard joue un rôle important dans la maîtrise de la moto. En effet, l'endroit où le regard se pose est celui vers lequel vous vous dirigez. Le réflexe à acquérir en présence d'un obstacle (on y arrive par l'entraînement) est de regarder la trajectoire à prendre pour l'éviter. Cette technique de l'évitement est souvent préférable au freinage en catastrophe.

On trouve une autre application de cette technique dans la manière de négocier un virage: après avoir balayé d'un coup d'oeil rapide la route à l'entrée du virage - question de s'assurer de l'absence de débris gênants -, vous devez porter le regard loin vers la sortie de la courbe que vous découvrez au fur et à mesure que la moto avance; le virage se négocie alors sans autre effort.

LE VIRAGE

Comme il n'y a pas de routes sans virages, le motard doit nécessairement disposer d'une bonne technique dans ce domaine. En effet, à cause de la force centrifuge⁷, un véhicule qui roule trop vite dans un virage sortira de la route.

Sur un circuit, on peut facilement regarder loin devant soi. Sur la voie publique, par contre, il n'est pas toujours possible de voir la totalité d'un virage. Vous devrez choisir la trajectoire idéale non pas en fonction de la vitesse maximale mais en fonction de la visibilité dans le virage.

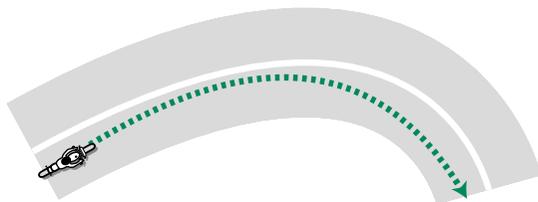
Avec une bonne technique du regard et de l'expérience, il devient facile de négocier correctement n'importe quel virage à condition de subordonner la vitesse à la sécurité. Assis de manière décontractée, c'est-à-dire en gardant les genoux en contact avec le réservoir, en penchant le corps afin



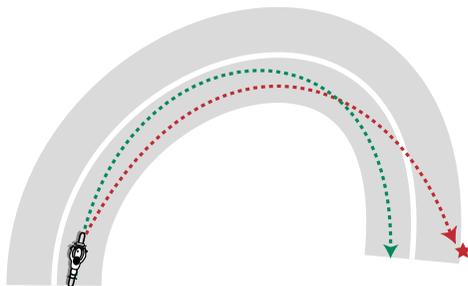
7. La force centrifuge est déterminée par la masse et la vitesse de la moto ainsi que par le rayon du virage. Plus celui-ci est petit (= virage serré), plus il faudra tenir compte de l'état de la route (sec ou mouillé), de la nature du revêtement (tarmac, béton, pavés, gravier...) et des pneus (profil, composition, usure).

de guider la moto dans la trajectoire correcte à l'aide des hanches et en appuyant le pied (poids du pilote) sur le repose-pied intérieur, vous devez négocier le virage dans le bon rapport, c'est-à-dire celui qui assure le meilleur couple à la moto.

- Avant d'amorcer un virage à droite, placez-vous à gauche sur votre bande de circulation (pour un virage à gauche, c'est évidemment l'inverse), vous conserverez ainsi plus longtemps une trajectoire droite et une meilleure vue de la courbe à négocier (voir figure ci-dessous).



- Si votre vitesse est trop élevée, freinez avant de commencer à virer. En effet, une fois la trajectoire choisie, il n'existe que peu de possibilités de la corriger dans le virage.
- Évitez de devoir lâcher les gaz, rétrograder et débrayer, car cela déstabilise la moto.
- En regardant loin devant vous et en observant les arbres et les réverbères, vous pouvez bien souvent anticiper la fin du virage bien à l'avance.
- Si vous devez quand même freiner dans un virage (tracteur sur la route), utilisez tout d'abord votre frein arrière. Si vous ne freinez pas suffisamment fort, débrayez et utilisez votre frein avant avec précaution. Appliquez la technique du regard (regardez également à côté de l'obstacle) pour pouvoir continuer à guider votre moto, même si elle a tendance à se redresser.
- Réaccélérez seulement quand la sortie est en vue. En effet, dans un virage qui devient de plus en plus serré, vous risquez de sérieux problèmes (voir figure ci-dessous).



- Dès l'entrée d'un virage, déplacez votre regard en avançant jusqu'au point où vous allez sortir de la courbe.

LA MANOEUVRE D'ÉVITEMENT

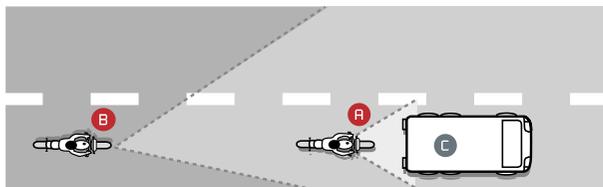
Parfois, il vaut mieux éviter un obstacle que de freiner juste devant lui. Évitez à tout prix de freiner lorsque vous effectuez votre manoeuvre car vous risquez de glisser. Veillez tout d'abord à ralentir – freiner – avant de relâcher le frein et d'effectuer votre manoeuvre d'évitement. La technique du contre-braquage est souvent enseignée dans les formations continues à la conduite : pour effectuer une manoeuvre d'évitement à gauche, vous devez pousser sur la poignée de gauche et pour effectuer une telle manoeuvre à droite, vous poussez sur la poignée de droite.

LE DÉPASSEMENT

Avant tout dépassement, vous devez d'abord vous intéresser à ce qui se passe derrière vous. Pour ce faire, il ne suffit pas de regarder dans les rétroviseurs: un rapide coup d'oeil par-dessus l'épaule gauche juste avant le début de la manoeuvre permet de vous assurer qu'un autre conducteur n'est pas en train de vous dépasser.

Avant de commencer le dépassement, il est important d'évaluer correctement la vitesse des véhicules qui vous précèdent et celle de ceux qui arrivent en face afin d'effectuer le dépassement en sécurité. La règle d'or est de s'abstenir en cas de doute et surtout de ne pas compter sur la "collaboration" d'autres usagers. Retenez bien que, lors d'un dépassement, il n'y a aucune place pour la témérité !

Une fois que vous êtes certain de ne mettre personne en danger et en fonction de la circulation en sens opposé ainsi que des dispositions du code de la route, vous pouvez entamer le dépassement après avoir marqué votre intention à l'aide des dignotants. Avant d'entamer un dépassement, vous devez vous assurer de pouvoir le faire en un temps très court. Veillez également à respecter la distance de sécurité avant de dépasser. La position correcte avant d'entamer un dépassement se situe à une certaine distance derrière le véhicule à dépasser, comme illustré par la figure ci-dessous. Le motard A - trop près du véhicule utilitaire ou poids lourd - a une vue beaucoup plus restreinte que B qui respecte la distance de sécurité. Alors que A, pour dépasser C, sera obligé de basculer sa moto, B effectuera le dépassement via une trajectoire moins brusque puisqu'il a déjà accéléré sur sa bande de circulation. Son dépassement prendra aussi moins de temps et sera donc deux fois plus sûr.



Le dépassement de poids lourds sur autoroute par temps de pluie pose souvent quelques problèmes aux motards. L'eau soulevée par la douzaine de roues ou plus du camion forme un tel écran que la visibilité est réduite à quelques mètres alors que le camion roule souvent à une vitesse proche de 90 km/h. Le motard se trouve devant un dilemme: ou bien il reste derrière le poids lourd qui, par sa superficie arrière, lui coupe toute visibilité, ou bien il décide d'effectuer un dépassement à travers l'écran d'eau pour retrouver une visibilité meilleure au bout d'environ 5 à 6 secondes.

ROULER PAR MAUVAIS TEMPS: GRAND VENT, ROUTES GLISSANTES, ÉPAIS BROUILLARD

S'il est possible de circuler dans de telles conditions (sauf en cas de verglas), nous décourageons de telles sorties, essentiellement parce que la visibilité est réduite tant pour le motard que pour les autres conducteurs. Par grand vent, redoublez de prudence et adaptez votre vitesse ! Ce sont surtout les bourrasques qui sont dangereuses car elles risquent de pousser brusquement le motard hors de sa trajectoire et de le refouler vers la berme centrale ou contre le flanc d'un poids lourd.

En cas de verglas annoncé par la météo, un motard intelligent laisse sa machine au garage. En effet, il ne restera pas longtemps en équilibre sur la route, quoi qu'il fasse.

Par journée d'épais brouillard, le même conseil est évidemment valable⁸: outre le risque de ne pas être visible, le motard voit lui-même très peu.

LA POSITION DANS LA CIRCULATION

La position que le motard occupe sur la route doit lui assurer un bon champ de vision, tout en le rendant en même temps bien visible des autres usagers. Le code de la route l'autorise, dès lors, à se positionner aux 2/3 de la largeur de la bande de circulation.

- Accordez une attention particulière à votre position lorsque vous prenez un virage.
- En maintenant une distance de sécurité suffisante par rapport au véhicule qui vous précède, vous améliorez votre champ de vision.
- En cas de ralentissement (formation de files...) ou d'arrêt (feu rouge, stop...), veillez à rester hors de la trajectoire de freinage du véhicule qui vous suit.

REMONTER UNE FILE

La remontée d'une file favorise la mobilité et évite qu'elle ne s'allonge inutilement. Cette pratique de plus en plus courante est désormais autorisée et réglementée par le code de la route. Désormais, vous pouvez circuler plus rapidement entre deux bandes de circulation ou files de véhicules immobilisés ou qui se déplacent à vitesse modérée.

- B.** Nous déconseillons absolument de sortir en cas de brouillard relativement épais. Non seulement l'éclairage arrière non renforcé d'une moto est insuffisant pour être bien visible, mais en plus, le brouillard se déposant sur la visière oblige le pilote à l'ouvrir, ce qui a comme conséquence que le brouillard s'incruste aussi à l'intérieur de l'écran ! Si, en outre, le motard porte des lunettes, c'est l'enfer !



Lorsque les véhicules dépassés sont à l'arrêt, le problème du dépassement ne se pose de toute façon pas car, conformément au code de la route (art. 16), le dépassement concerne des véhicules en mouvement. Dans ce cas de figure, vous vous déplacez simplement parmi des véhicules à l'arrêt.

Si les véhicules circulent lentement, le code de la route stipule désormais que ce n'est plus considéré comme un dépassement. Mais il faut pour cela respecter des conditions de vitesse strictes : dans ce cas, vous ne pouvez pas rouler à plus de 50 km/h et l'écart entre votre vitesse et celle de la file ne peut être supérieur à 20 km/h.

En outre, sur les autoroutes et les routes pour automobiles, vous devez rouler entre les deux bandes situées le plus à gauche.



F9 Route pour automobiles



Gardez néanmoins à l'esprit que cela reste périlleux en raison de la visibilité limitée (angle mort dans le rétroviseur des autres usagers). Veillez à ce que l'écart entre votre vitesse et celle de la file soit le moins grand possible (la différence de vitesse ne peut pas être supérieure à 20 km/h, comme le code de la route le précise). La sécurité réciproque ne peut être garantie que si les véhicules dépassés roulent à allure modérée. À partir d'une certaine vitesse (supérieure à 50 km/h), on peut difficilement demander aux automobilistes d'accorder davantage d'attention à ce qui se passe dans leur rétroviseur qu'à ce qui se passe devant eux. Par ailleurs, de grands écarts de vitesse entraînent des distances de freinage plus longues et des vitesses de collision plus élevées.

Le genre de situation que tout motard souhaite ne jamais vivre. Il est dès lors conseillé de réintégrer sa place dans la file dès que les voitures se remettent en route. Le gain de temps est surtout lié au fait que vous pouvez continuer à avancer et pas tellement à la vitesse. Utilisez vos clignotants pour indiquer que vous souhaitez vous rabattre. Attention, ce faisant, vous effectuez une manoeuvre. Vous êtes obligé de céder la priorité. Ne perdez pas de vue non plus que lorsqu'un « trou » se crée dans une file de voitures, les automobilistes ont tendance à tenter de l'occuper et à changer parfois brusquement de bande.

A l'approche d'une file, vérifiez dans vos rétroviseurs si des voitures vous suivent. Ralentissez progressivement et attirez l'attention des automobilistes derrière vous en signalant votre présence au moyen de vos feux de détresse ou de votre feu stop. Lorsque vous rejoignez la file, essayez de prendre place entre les voitures, et non derrière. Une voiture résistera mieux à un choc éventuel que votre moto.

OÙ NE POUVEZ-VOUS ABSOLUMENT PAS ROULER ?

N'empruntez jamais les bandes d'arrêt d'urgence, les bandes balisées en vue de travaux, les zones hachurées ni les zones asphaltées entre la berme centrale et la ligne blanche matérialisant le bord gauche de l'autoroute. Ce genre de comportement est asocial et inacceptable. Par ailleurs, des débris pourraient causer une crevaison ou une chute.

LA CONDUITE EN GROUPE

Faire de la moto est bien souvent une activité sociale qui se pratique entre amis ou dans un club. Pour éviter une chute impliquant plusieurs motards, limitez le groupe ou scindez-le en sous-groupes de 5 à 6 pilotes. De cette manière, vous aurez ainsi tendance à ne pas vous dépasser (consciemment ou inconsciemment) sans arrêt. Les courses de motos se pratiquent sur un circuit, pas sur la voie publique au détriment des autres usagers. Donc:



- Déterminez à l'avance la place de chacun dans le groupe, de manière à éviter les dépassements et les risques inutiles. Dans un groupe, les pilotes les moins expérimentés prennent généralement place à l'avant du groupe. À l'arrière, un effet "accordéon" se produit facilement, et il faut régulièrement rouler plus vite pour rattraper le groupe.
- Pour assurer à tous une bonne visibilité sur la route, le premier roule aux 2/3 de sa bande de circulation, le deuxième au tiers, le troisième de nouveau aux 2/3 et ainsi de suite.
- La distance entre les motards dépend de la vitesse à laquelle ils circulent et de l'endroit où ils se trouvent: en agglomération, ils doivent se placer plus près les uns des autres que sur autoroute.
- Tout arrêt du groupe se fait, pour des raisons évidentes de sécurité, en dehors de la circulation, sur un accotement ou un parking. Lors d'une manoeuvre, ne suivez pas aveuglément le motard qui vous précède. Vérifiez bien si la voie est libre.

La législation routière prévoit des capitaines de route pour escorter les groupes de motards. Les groupes de 15 à 50 motards peuvent être accompagnés par deux capitaines minimum. Les groupes de plus de 50 motards doivent quant à eux obligatoirement être accompagnés par 2 capitaines au moins.



Âgés de 25 ans au moins, ces derniers doivent porter un vêtement rétroréfléchissant, avec la mention "capitaine de route" en lettres noires sur le dos, et être en possession d'un disque représentant le signal C3 (blanc à bord rouge). Un des capitaines de route au moins peut arrêter la circulation sur les voies transversales durant la traversée du groupe aux carrefours sans signaux lumineux, à l'aide du disque. L'accompagnement d'un groupe représente une grande responsabilité. Ne jouez pas le "capitaine de route" sans y être correctement préparé. Quelques centres de formation à la conduite d'une moto dispensent une formation spécifique.

FACTEURS D'INFLUENCE

Pour pouvoir conduire de manière défensive, anticiper ce qui pourrait se produire et avoir de surcroît la réaction correcte, le motard (tout comme d'ailleurs les autres usagers de la route) doit avoir les idées claires.

En cas de grande fatigue, de nervosité, de distraction ou de dépression, mieux vaut éviter de prendre la route vu les conséquences d'un tel état pour soi-même et pour autrui.

Il en va de même du stress qui diminue les facultés d'observation et les réflexes. Faire de la moto, c'est aussi se détendre. Vous n'avez rien à prouver à qui que ce soit. Profitez de ce moment de détente et laissez le stress et l'agressivité derrière vous. Il est, par ailleurs, reconnu que la consommation de drogues et de certains médicaments a un effet néfaste sur le comportement au volant. Sans oublier l'alcool qui augmente aussi le risque d'accident...

ENTENTE RÉCIPROQUE MOTARDS-AUTOMOBILISTES

Motards et automobilistes doivent tenir compte les uns des autres afin de garantir leur sécurité sur la route. C'est pourquoi il est intéressant de connaître les frustrations de chacun et de pouvoir, ainsi, les anticiper. Une enquête réalisée par l'IBSR en 2005 révèle que les motards sont particulièrement inquiets au sujet du comportement des automobilistes.

Principales sources d'irritation des motards:

- ouverture subite d'une portière;
- les automobilistes qui ne leur laissent pas suffisamment d'espace ou qui les frôlent;
- les automobilistes qui n'utilisent pas leurs clignotants pour indiquer qu'ils changent de bande.

Inversement, les automobilistes sont irrités par les comportements suivants de la part des motards:

- slalom entre les voitures;
- se rabattre sans utiliser les clignotants;
- dépasser sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur les zones hachurées;
- forcer le passage dans une file.

Il revient aux automobilistes et aux motards d'en tenir compte.

APPLICATION DU CODE DE LA ROUTE

Le code de la route est un ensemble de dispositions légales qui régissent la circulation des piétons, des véhicules... sur la voie publique. Ses articles déterminent les droits et obligations de chacun. Il s'agit, en quelque sorte, d'une convention tacite entre les différentes parties qui participent à la circulation.

Ainsi, le motard qui circule sur une chaussée équipée du signal B17 (voir ci-après) sait qu'au carrefour suivant, la priorité de droite est applicable: il peut donc s'attendre à ce que l'usager arrivant à sa gauche lui cède le passage. S'il aborde un carrefour avec une signalisation lumineuse tricolore et que le feu est au vert dans la direction qu'il suit, il sait qu'il est autorisé à le franchir et qu'en principe, la route ne lui sera pas coupée par un conducteur venant de sa droite ou de sa gauche.

Il s'agit d'exemples relativement simples qui illustrent bien le fait que le trafic est régi à tout instant par la législation routière. Sans celle-ci, il serait pratiquement impossible et certainement très dangereux de circuler sur la voie publique.

Certains signaux routiers sont particulièrement importants pour la sécurité du motocycliste, raison pour laquelle ils sont reproduits ci-dessous:



A1

Virage dangereux.



A1

Double virage ou succession de plus de deux virages.



A13

Cassis ou dos d'âne.



A14

Dispositif(s) surélevé(s).



A15

Chaussée glissante.



A17

Projections
de gravillons.



A27

Traversée
de gros gibier.



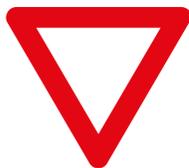
A37

Vent latéral.



A51

En cas de travaux, des stries
(revêtement rainuré) peuvent
déséquilibrer les motards.



B1

Céder le passage.



B17

Carrefour où la priorité de droite
est applicable.



C35

À partir du signal jusqu'au
prochain carrefour, interdiction
de dépasser par la gauche un
véhicule attelé ou un véhicule
à plus de 2 roues.



C37

À partir du signal, jusqu'au prochain
carrefour, interdiction aux conducteurs de
véhicules ou trains de véhicules affectés
au transport de choses, dont la masse
maximale autorisée dépasse 3500 kg, de
dépasser par la gauche un véhicule attelé
ou un véhicule à plus de deux roues.



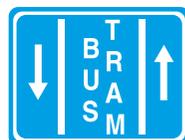
C7

Accès interdit aux
conducteurs de
motocyclettes.



F17

Bande bus



F18

Site spécial franchissable

Vous pouvez circuler sur ces sites lorsque le symbole d'une moto est indiqué sur le signal même ou sur un panneau additionnel. Ce symbole peut également être répété au sol.

Cette analyse est tirée d'une grande étude européenne, MAIDS (MotorCycle Accident In-Depth Study), qui a été réalisée à l'initiative de l'ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles), avec le soutien de la Commission européenne et de divers instituts de recherche. Elle vise à mieux comprendre et à améliorer la sécurité des motards.

Après des années au cours desquelles on ne disposait d'aucune étude scientifique sur les causes des accidents de moto, ce rapport pourra désormais servir de base pour l'élaboration de mesures destinées à diminuer le nombre de victimes. L'étude MAIDS sur les accidents de motos et de cyclomoteurs a été réalisée au cours de la période 1999-2000 en France, en Allemagne, en Italie, aux Pays-Bas et en Espagne. Au total, 921 accidents ont fait l'objet d'un examen sur place, portant sur près de 2000 paramètres. Les accidents ont été reconstitués, des témoins interrogés, des véhicules examinés et des données médicales analysées.

Les principaux résultats de l'enquête MAIDS sont les suivants:

- La cause de 50 % des accidents de moto est imputable à une erreur humaine de la part d'un automobiliste. Ne pas avoir aperçu le motard ou alors trop tard constitue le facteur principal (70 %). Les causes en sont un manque d'attention de l'automobiliste, des obstacles qui gênent momentanément la vue et le plus petit gabarit d'une moto, qui fait qu'on la remarque moins. Les automobilistes qui roulent également à moto commettent généralement moins ce genre d'erreur.



- Dans 37 % des cas, la première cause de l'accident est une erreur humaine de la part du conducteur du deux-roues motorisé, que ce soit un manque d'attention ou une certaine inaptitude. Les examinateurs ont constaté qu'il faut parfois posséder des aptitudes qui ne sont pas testées dans le cadre de l'examen pratique pour l'obtention du permis de conduire. Il arrive aussi que le motocycliste n'ait tout simplement pas remarqué l'autre véhicule ou ait pris une décision inappropriée (action inadéquate pour éviter l'accident). Dans 13 % des cas, le conducteur du deux-roues a pris une décision inappropriée.
- La vitesse, tant avant l'accident qu'au moment de l'impact, est généralement (dans 70 % des cas) inférieure à 50 km/h. Il y a relativement peu d'accidents où une vitesse excessive a été un élément dans la cause de l'accident; 18% seulement des accidents se produisent à une vitesse manifestement inférieure ou supérieure à la vitesse du trafic environnant.
- Lors d'accidents, les collisions avec des voitures sont les plus fréquentes (60 %). Une deuxième cause importante est l'infrastructure routière, soit lors d'accidents impliquant uniquement le motard, soit lors d'une tentative pour éviter la collision avec un autre véhicule.
- 90 % des accidents sont provoqués par des obstacles situés devant le motocycliste (arbres, autres véhicules, etc.).
- Préalablement à l'accident, 73 % des motards tentent de faire une manoeuvre d'évitement; mais 32 % d'entre eux perdent alors le contrôle de leur véhicule.
- Des motocyclistes possédant moins de 6 mois d'expérience ont été impliqués dans 24 % des accidents. 29 % d'entre eux possédaient une expérience insuffisante. Ce pourcentage s'élève à 6,4 % seulement pour les motocyclistes ayant plus de 8 ans d'expérience. En général, les motocyclistes plus expérimentés sont moins souvent la cause primaire d'accidents.
- La plupart des accidents se produisent dans un environnement urbain.
- Moins de 1 % des accidents sont dus à une défaillance technique du deux-roues motorisé.

Les tendances qui s'en dégagent sont les suivantes:

- La plupart des collisions entre motards et autres usagers de la route sont des accidents latéraux où la voiture tourne à gauche et coupe la trajectoire du motocycliste;
- Il existe un réel problème de visibilité, non seulement dans le sens d'être vu à temps par les autres conducteurs, mais aussi de l'être en tant que motard, c'est-à-dire avec le comportement qui lui est généralement propre: démarrages inattendus et puissants, vitesse plus élevée. Toutefois, le motard peut contribuer de plusieurs manières à se rendre plus visible dans le trafic:
 - en occupant une position correcte sur la route;
 - en portant un équipement qui le rend facilement identifiable dans le trafic.

- La vitesse accroît non seulement le risque d'accidents mais également leur gravité. Le motard doit absolument apprendre à anticiper et à exécuter les manoeuvres qui sauvent: freinage d'urgence, technique de l'évitement (conduite défensive)...

Ces compétences peuvent être testées lors d'une formation à la conduite. Vous trouverez les adresses de ces centres de formation à la fin de la brochure.

Il est clairement établi que les motards expérimentés:

- sont moins impliqués dans des accidents car ils conduisent de manière défensive;
- parviennent plus facilement à éviter les situations d'urgence en appliquant les techniques adéquates.

INFRASTRUCTURE

L'enquête MAIDS indique que 3,6 % des accidents de moto sont imputables à un mauvais entretien de la route ou à une infrastructure inadaptée pour les motocyclistes.



Surtout par temps de pluie, la plus grande prudence s'impose en cas de:

- marquage au sol glissant;
- plaques d'égouts glissantes;
- adhérence insuffisante sur le revêtement routier (pavés, klinkers, ponts en bois ou métalliques).

Les chaussées mal entretenues peuvent elles aussi s'avérer dangereuses:

- formation de rainures;
- nids de poules, fissures, affaissement;
- débris, boue, feuilles mortes, gravillons, flaques d'huile;
- réparations à l'aide de brai.

Les motards doivent être particulièrement attentifs à la signalisation routière indiquant d'éventuels problèmes:

- travaux;
- ralentisseurs;
- virages serrés;
- etc.

Il faut veiller à limiter le nombre d'obstacles sur la chaussée ou le long de celle-ci. Ceux-ci doivent par ailleurs être conçus de manière à ce que les motards puissent les éviter par une manœuvre d'urgence et à limiter la gravité de l'accident en cas de choc (cf. barrière de protection sous les rails de sécurité).

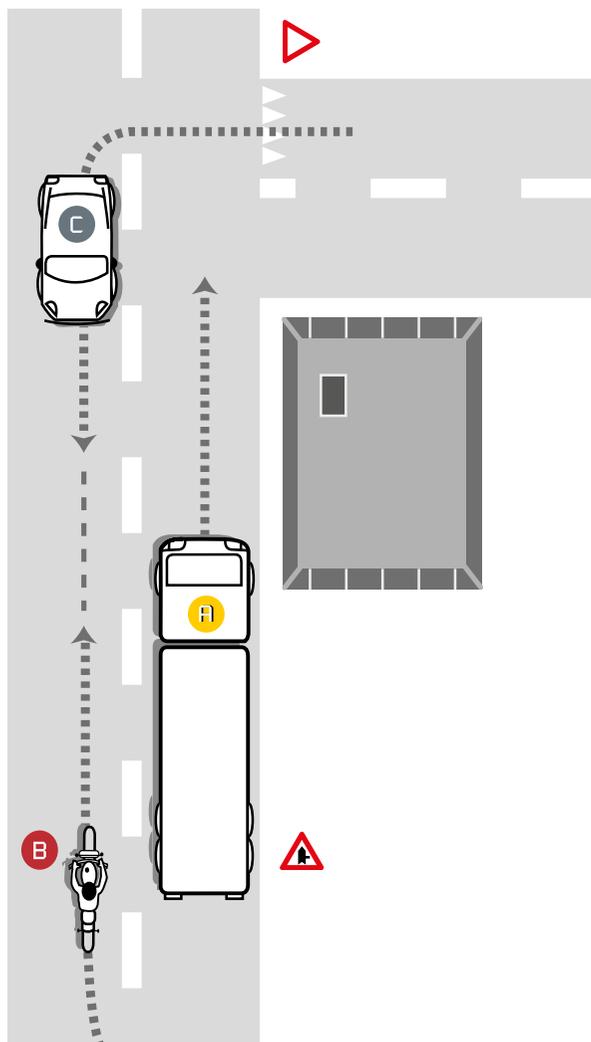
Nous terminerons ce chapitre par 7 exemples de situations dangereuses et leurs commentaires.

EXEMPLE 1

Le poids lourd (A) circule sur une chaussée à deux bandes de circulation, le long de laquelle se trouve le signal B 15. Le motard (B) estime que sa vue est entravée par la présence du camion et, la voie étant libre, il entame un dépassement. D'une voie à droite équipée d'un signal B 1 débouche un véhicule (C) qui traverse la première bande de circulation et tourne à gauche. Le conducteur de ce véhicule doit céder le passage au poids lourd A, mais a estimé, en fonction de la distance et la vitesse de A, qu'il pouvait effectuer sa manœuvre en sécurité. En effet, en dehors de A, il n'a aperçu aucun autre usager sur la voie publique. Il a donc traversé la chaussée et tourné à gauche pour se placer sur la bande qui lui est réservée. Il se trouve alors nez à nez avec le motard B qui, en pleine accélération, effectue le dépassement de A.

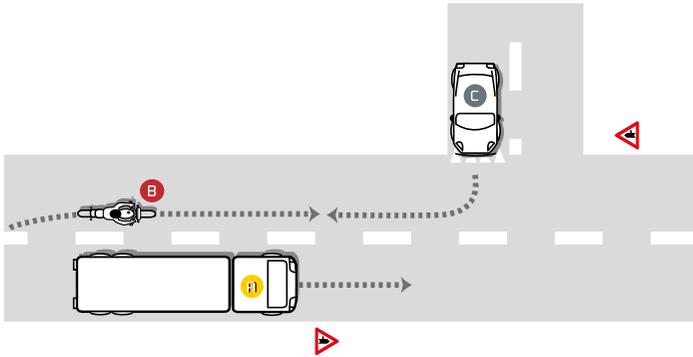
Le conducteur du véhicule A, assis en hauteur et ayant une bonne vue sur ce qui est en train de se dérouler, pourra, peut-être, en faisant fonctionner son avertisseur sonore, capter

l'attention des conducteurs B et C pour éviter que le pire ne se produise. Ce scénario est un exemple typique d'anticipation dans le contexte de la conduite défensive. En effet, par prudence, il est préférable de ne jamais dépasser dans un carrefour, même dans les cas où c'est autorisé.



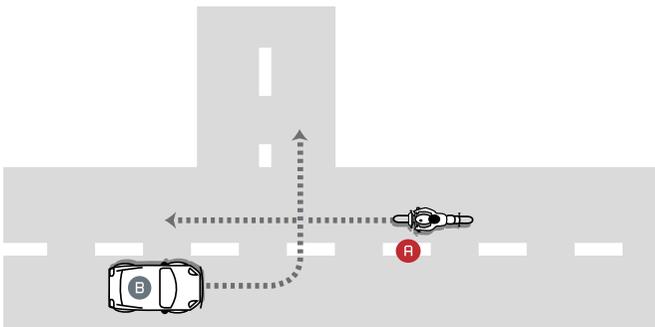
EXEMPLE 2

La situation est presque analogue à celle de la figure 1, mais le véhicule C débouche à gauche d'une route secondaire et tourne ensuite à droite vers le motard B qui effectue le dépassement de A. À l'instar de ce qui se passait dans l'exemple précédent, la voiture n'est pas visible pour B avant qu'il ne commence le dépassement du poids lourd A. En conservant une distance de sécurité suffisante, le motard améliore sa visibilité mais son salut devra encore venir de l'attention que le conducteur du poids lourd porte, par le biais de ses rétroviseurs, à ce qui se passe derrière et à côté de lui. Ici également, à l'aide de son avertisseur sonore, il pourra tenter d'attirer l'attention des autres conducteurs.



EXEMPLE 3

La moto A et l'auto B se rapprochent l'une de l'autre, venant de directions opposées. L'automobiliste évalue mal la vitesse du motocycliste et estime avoir encore suffisamment de temps pour tourner dans une rue latérale. Il coupe la route du motocycliste qui continuait tout droit.

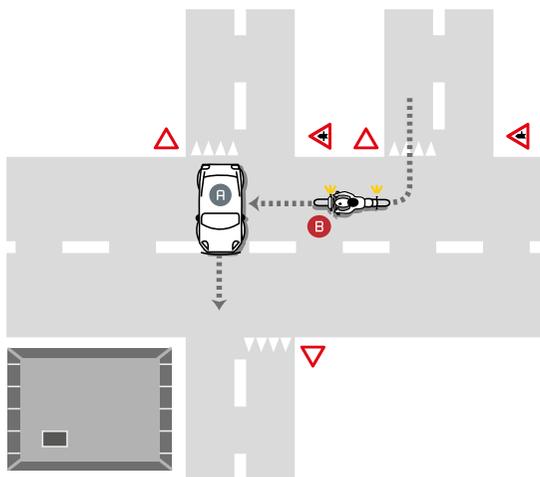


EXEMPLE 4

Veillez au fonctionnement des clignotants ! En effet, très peu de motos sont équipées de clignotants qui s'éteignent une fois le virage ou le déplacement terminé.

L'usager A voit arriver une moto B dont le clignotant de droite est allumé. Il en conclut que le motard a l'intention de tourner dans cette direction et traverse le carrefour...

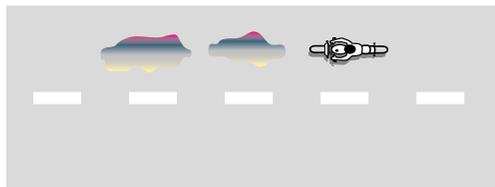
Comme il s'agissait d'un oubli du motard et que celui-ci a en réalité l'intention de poursuivre sa route tout droit (il bénéficie de la priorité), sa trajectoire risque de s'arrêter involontairement dans le flanc gauche de la voiture A.



EXEMPLE 5

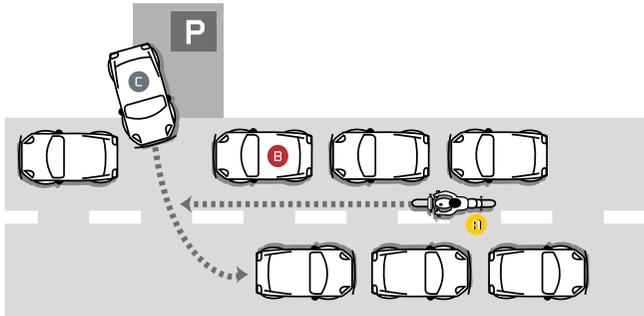
Parfois, la route donne l'impression d'avoir été "coloriée" en certains endroits. En fait, il s'agit de taches qui ont presque les mêmes couleurs qu'un arc-en-ciel.

Méfiez-vous: ce sont des traces de mazout qui, avec l'humidité, rendent la route extrêmement glissante.



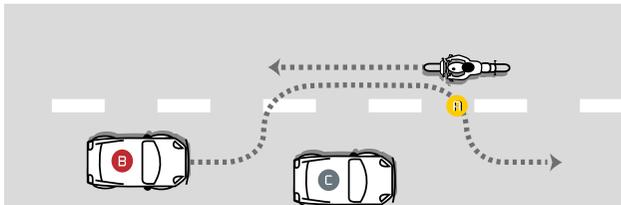
EXEMPLE 6

Le croquis ci-dessous illustre un piège type pour le motard: une file de véhicules, tantôt à l'arrêt, tantôt en mouvement (mais à vitesse réduite) est remontée réglementairement par le motocycliste A. A la sortie d'un parking situé sur la droite, la voiture B s'immobilise pour céder le passage au conducteur de la voiture C qui, à cause de la densité de trafic, risquait de devoir attendre très longtemps avant de pouvoir passer. Le conducteur de la voiture C jette un rapide coup d'œil à droite, s'avance sur la chaussée avec l'intention de tourner à gauche et risque de percuter la moto...



EXEMPLE 7

Le motocycliste A occupe de manière réglementaire les 2/3 de la largeur de sa bande de circulation. Une voiture B qui arrive dans la direction opposée tente d'éviter une voiture C stationnée le long de la route qu'elle emprunte. Les automobilistes pensent souvent à tort que le motocycliste va se rabattre à droite pour leur céder le passage.



Vous trouverez ci-dessous les coordonnées de 11 centres qui dispensent une formation continue aux motocyclistes.

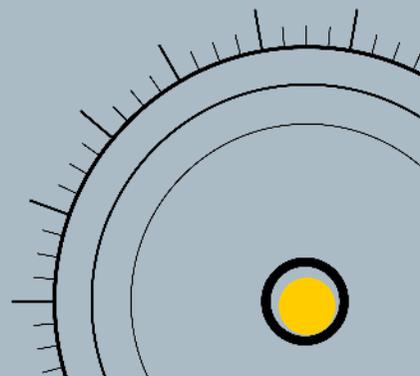
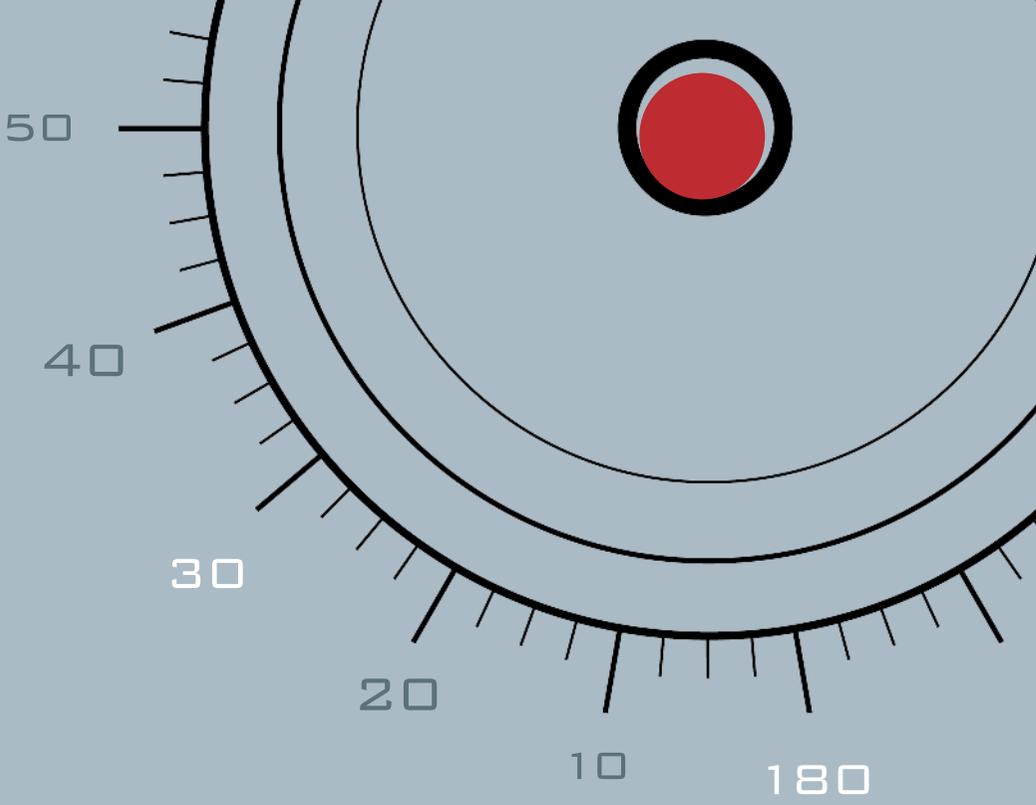
Ils offrent un large éventail de formations: de l'initiation simple au perfectionnement à la conduite sur circuit en passant par le perfectionnement destiné aux motards en possession de leur permis et ayant déjà quelque expérience. Celles-ci ont pour objectif commun d'améliorer les capacités de conduite et la perception de la circulation du motard, ce qui, au bout du compte, est tout profit pour sa sécurité.

Petit à petit, avec la prudence nécessaire et tenant compte de l'expérience grandissante au fil des kilomètres, chaque motard se bonifie. Les formations permanentes ou continues sont dispensées par des instructeurs spécialisés, qui disposent d'un vaste terrain d'exercices sur lequel ils peuvent montrer et inculquer les techniques de la conduite défensive à moto.

1. **Centrum voor Motorbeheersing**
Tomveld 23, 3700 Tongeren
Tél.: 0479 42 42 00
E-mail: info@motorbeheersing.com
www.motorbeheersing.com
2. **VZW Stam Education**
Vloeikensstraat 33, 2220 Hulshout
Tél.: 0495 24.48.09
E-mail: info@stameducation.be
www.stameducation.be
3. **Kortrijkse rijsschool**
Koning Leopold I straat 14, 8500 Kortrijk
Tél.: 056-21 60 80
www.kortrijkserijschool.be



4. **Centrum voor motoropleiding Dirk**
Folletlaan 208, 1780 Wemmel
Tél.: 02-460 51 58 - 0475 73 85 93
E-mail: info@motoropleiding.be
www.motoropleiding.be
5. **Aktief.be**
Keetberglaan 1b, 9120 Melsele
Tél.: 03 20 20 100
E-mail: aktief@thinkmediamagazines.be
www.aktief.be
6. **Détour is a division of: JARIN cvba,**
Bornestraat 305, 3012 WILSELE
Tél.: 0473 89 50 63
E-mail: info@detour.be
www.detour.be
7. **Perfect Driving**
Beukenstraat 129 (secrétariat), 1630 Linkebeek
Tél.: 0475 95 43 97
E-mail: info@perfectdriving.be
www.perfectdriving.be
8. **Rijschool Traffix**
Kappellelaan 97, 1860 Meise
Tél.: 02 270 00 00
E-mail: info@motorschool.be
www.rijschooltraffix.be
9. **Verkeersopleidingscentrum Brugge**
Kleine Pathoekweg 4-10, 8000 Brugge
Tél.: 050 31 58 66
E-mail: info@voc-brugge.com
www.voc-brugge.com
10. **Ecole Peugeot de maîtrise automobile**
Rue de l'Industrie 22, 1400 Nivelles
Tél.: 067 21 09 24
Avenue des Alliés 91, 4960 Malmédy
Tél.: 080 79 97 77
E-mail : info@maitriseautomobile.com
www.automobielbeheersing.com
11. **MRV Motorrijvaardigheid Vlaanderen**
Tél.: 0498 10 55 95
E-mail: m.r.v@telenet.be
www.m-r-v.be





Le marché de la moto est plus que jamais florissant en Belgique. De plus en plus de gens découvrent le plaisir du deux-roues motorisé, soit pour se déplacer dans nos villes encombrées, soit pendant leur temps libre.

En raison de sa vulnérabilité dans la circulation, il est primordial pour le motard d'être bien (in)formé. C'est pourquoi l'Institut Belge pour la Sécurité Routière et le MotorCycle Council ont décidé de collaborer à l'élaboration de ce guide. Il donne un aperçu des principaux aspects d'une conduite sûre. Une attention particulière est accordée à l'équipement et à la formation et des conseils pratiques sont dispensés dans le but de rendre la conduite plus sûre et plus agréable.

En un mot comme en cent, il s'agit d'un must pour tous les adeptes des deux-roues motorisés qui prennent leur sécurité au sérieux.

