

LE RISQUE ROUTIER À MOTO



LE RISQUE ROUTIER MOTO

- Moins de 2% du trafic ; 20% des tués.
- 1/4 d'accident corporel ; 40% sans tiers (en solo).
- En 2011, 6200 blessés hospitalisés, 760 décès.
- 20 fois plus de risque d'être tué, à kilométrage égal.

ACCIDENTS MORTELS À MOTO

- 1/3 seul.
- 2/3 en rase campagne.
- 9/10 sur route sèche.
- 93% sont des hommes.
- 1/5 à moins de 25 ans.
- Les 6 premiers mois sont les plus dangereux.



GRAVITÉ

- Le motard est sans carrosserie. Il n'a donc aucune protection efficace.
- La gravité augmente avec la vitesse.
- Lésions les plus graves : la tête, les membres inférieurs, la colonne vertébrale.

COMPORTEMENT EN PRÉSENCE D'UN ACCIDENT

- Protéger l'accident, c'est protéger les victimes.
- Alerter les secours rapidement : 112.
- Secourir et réconforter les victimes sans aggraver leur état par des soins non maîtrisés.
- Gestes dangereux : donner à boire à un blessé, déplacer un blessé, enlever le casque d'un motard.



112

CAS D'ACCIDENTS LES PLUS CARACTÉRISTIQUES

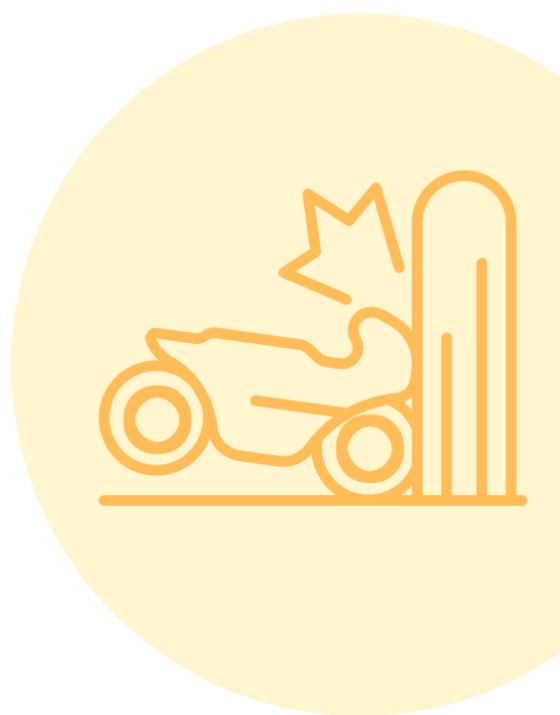
ACCIDENTS EN COLLISION



- À 50 km/h = chute de 3 étages.
- À 100 km/h = chute de 12 étages.
- Choc entre 2 véhicules, les vitesses s'additionnent.
- Les accidents en collision résultent le plus souvent :
 - une faible expérience de la conduite ;
 - un trop grand attachement au statut prioritaire ;
 - une vitesse inadaptée à la situation.
- En intersection.
- Changement de direction inapproprié de l'automobiliste.
- Manœuvre de dépassement au moment où l'automobiliste tourne.
- Non-respect des distances de sécurité.
- Inattention ou excès de confiance lors du freinage.
- Dépassement mal anticipé, non-respect des vitesses, mauvaise visibilité.

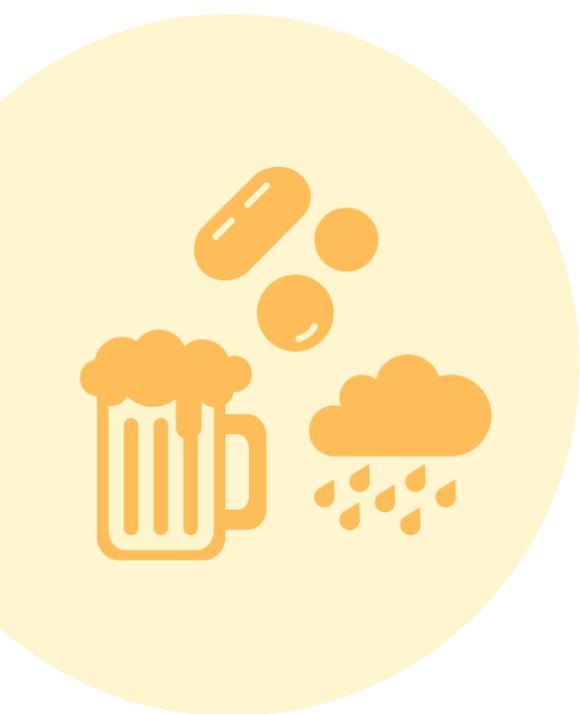
ACCIDENTS EN SOLO

- Les accidents en solo résultent le plus souvent :
 - d'une faible expérience de la conduite ;
 - d'une vitesse trop élevée ;
 - d'une conduite à risques ;
 - d'erreurs de conduite qui sont difficilement récupérables.
- Vitesse trop élevée en entrée de virage avec perte de contrôle.
- Perte d'adhérence au freinage : manque de maîtrise du véhicule.
- Guidonnage en ligne droite.
- Perte de contrôle suite à un écart.



SOURCE : ASRM

LES FACTEURS DE RISQUES EN MOTO



LES FACTEURS DE RISQUES

- L'alcool.
- Les drogues (x14 avec l'alcool).
- La vitesse excessive.
- La fatigue.
- L'illusion de la visibilité.
- L'inexpérience.
- L'état de la chaussée.
- La météo.
- L'état du véhicule.

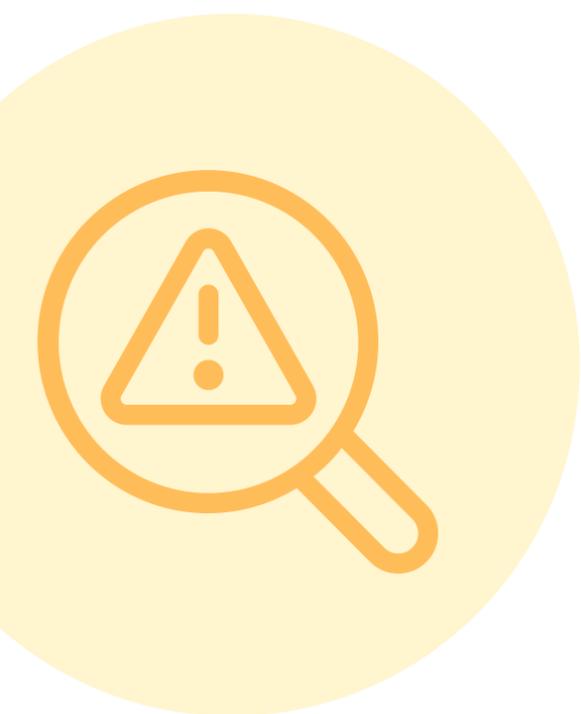
LES FACTEURS AGGRAVANTS

- La présence d'obstacles fixes.
- La faiblesse de la protection ou son absence.
- L'équipement mal adapté (sac à dos, chaussures de ville...).



SOURCE : ASRM

PRISE DE CONSCIENCE DES RISQUES

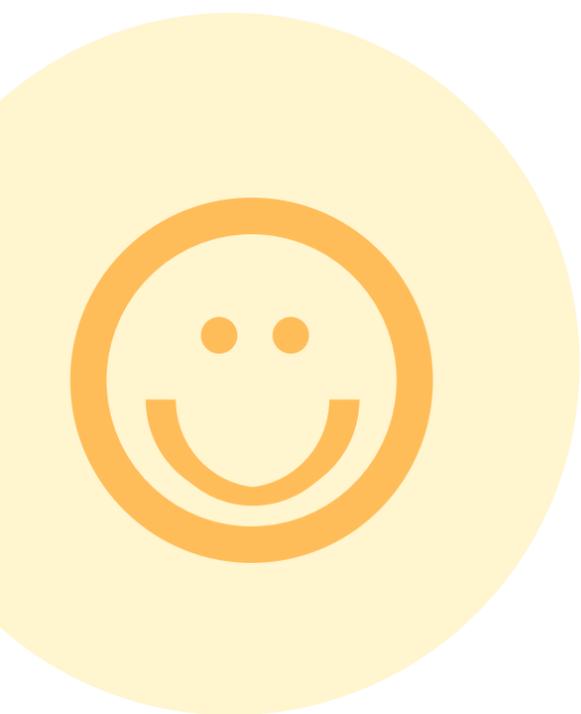


PRISE DE CONSCIENCE DES RISQUES

- Tâche complexe, recherche de sensations, absence de carrosserie, font que les motocyclistes sont plus impliqués dans les accidents de la route.
- Chacun doit prendre conscience des risques occasionnés par une conduite inadaptée.
- Chaque motocycliste a sa propre perception du risque qui est subjective.

LES PROFILS TYPES DE MOTOCYCLISTES

- Prise de risque délibérée, méconnaissance du risque ou inconscience du risque, chaque motocycliste peut se classer selon sa conduite dans un groupe.
- Il existe 2 groupes dispersés en 5 profils qui sont répartis à peu près équitablement de 20 % chacun.

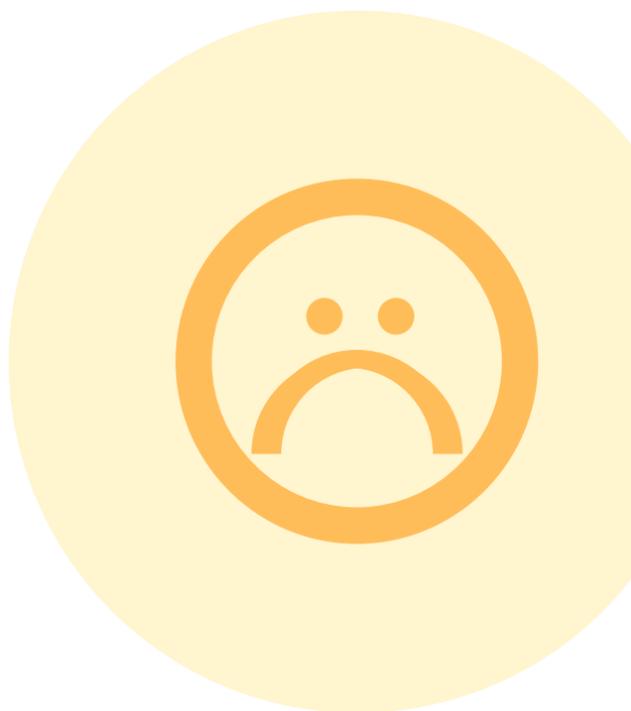


LA CONDUITE PRUDENTE

- 1er groupe :
 - les modérés.
 - les stressés.
 - les sereins.

LA CONDUITE À RISQUE

- 2ème groupe :
 - les sportifs.
 - les transgressifs.



LA CONDUITE PRÉVENTIVE (1)

ANTICIPATION

- Savoir reconnaître les indices d'une situation dangereuse et anticiper pour l'éviter.
- Se méfier aux endroits où il existe un risque de conflit avec les autres usagers.
- Rester toujours vigilant à l'égard des usagers qui nous entourent.
- Utiliser les rétroviseurs en permanence.

ADAPTATION DE LA VITESSE

- La capacité d'accélération de la moto peut surprendre les autres : j'adapte l'allure pour pouvoir réagir en cas d'obstacle imprévu.
- Environ 50 usagers sont tués tous les ans, suite à un accident contre une moto.

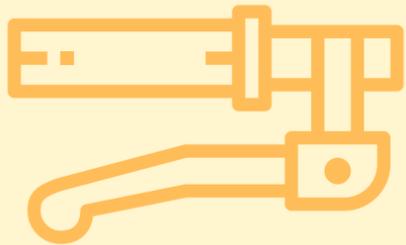
VOIR ET ÊTRE VU

- Se rendre visible : feux de croisement allumés le jour comme la nuit : vêtements clairs, bandes réfléchissantes, équipement complémentaire de sécurité.
- Se placer correctement pour être toujours vu des autres.
- Savoir regarder et anticiper les dangers.

RESPECT DES DISTANCES DE SÉCURITÉ

- La distance de sécurité, c'est 2 secondes au moins.
- Se ménager de l'air, c'est pouvoir réagir à temps.
- La distance de sécurité est aussi latérale : dépassement d'un cycliste, ouverture de portière : 1,50 m au moins.

LA CONDUITE PRÉVENTIVE (2)

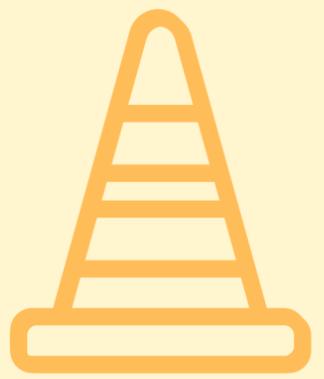


SAVOIR FREINER

- Freiner en virage ou moto inclinée : danger.
- Ne pas bloquer la roue avant.
- Éviter de bloquer la roue arrière.
- Savoir répartir le freinage.

LA MANŒUVRE D'ÉVITEMENT

- Maîtriser l'évitement pour éviter un freinage d'urgence.



SOURCE : ASRM