

!

!

**Les Analyses du Centre Jean Gol**



**Analyse : Pour une meilleure sécurité des motards**

**Amaury De Saint Martin**

**Janvier 2017**

Administrateur délégué : Richard Miller

Directrice : Laurence Glautier

Directeur scientifique : Corentin de Salle

Avec le soutien de la



Avenue de la Toison d'Or 84-86  
1060 Bruxelles

Tél. : 02.500.50.40

[cjg@cjg.be](mailto:cjg@cjg.be)

## Résumé

La sécurité des motards a toujours été une préoccupation majeure du Mouvement réformateur qui reste à l'écoute des différentes associations de défense des intérêts des motards. L'importance de la moto comme moyen de locomotion ne fait que croître avec les années et il est indéniable que les motos représentent un atout majeur en termes de mobilité. Il est malheureusement constaté que la sécurité des motards sur nos routes reste largement insuffisante en raison des nombreux accidents graves qui les touchent. En 2014, ce sont en effet 66 motards qui sont décédés des suites d'un accident sur nos routes et 2950 qui ont été blessés dans de telles circonstances.

Les motards sont des usagers de la route particulièrement vulnérables et il est essentiel que les infrastructures soient adaptées à leurs besoins. Les aménagements routiers à venir doivent être pensés et conçus pour les motards. De très nombreux accidents sont causés par un état défectueux de nos routes qui ne sont pas entretenues comme elles devraient l'être. Les équipements sont également primordiaux et ce, en raison d'une évolution technologique importante des deux roues motorisées. Enfin, le comportement même des motards doit aussi faire l'objet d'améliorations conséquentes au moyen, par exemple, d'une formation accrue.

La présente analyse préconise donc des solutions permettant d'améliorer la sécurité d'usagers trop souvent oubliés dans les questions relatives à la mobilité.

## Introduction

Les usagers de la route doivent compter sur un nombre important des deux roues qui représentent un moyen de transport économiquement intéressant. Dans les grandes villes, la moto est également devenue le moyen le plus approprié pour éviter les embouteillages, ce qui explique son succès.

Cependant, si les motos peuvent constituer un moyen de transport plutôt pratique et agréable, elles restent particulièrement vulnérables en cas d'accidents. En effet, le motocycliste est tout aussi vulnérable qu'un piéton ou un cycliste à la différence qu'il roule sur un engin dont les performances sont comparables à celles d'une voiture. Conduire une moto n'est pas à la portée de tous et il est plus qu'urgent de sensibiliser aussi bien ceux qui veulent acquérir un deux roues motorisé que les motards eux-mêmes, trop souvent en manque de formation.

Si un effort doit être fait en termes de formation et de comportement, d'autres facteurs extérieurs cette fois au comportement même du motard, expliquent la survenance de certains accidents parfois très graves. L'un de ces facteurs est l'infrastructure qui, tant en Région bruxelloise qu'en Région wallonne s'avère souvent inadaptée aux deux roues motorisés. Il est un fait que l'état de nos routes en Belgique est particulièrement mauvais par rapport à d'autres pays européens. Ce facteur est essentiel dans la compréhension des accidents de motos et est bien souvent pointé du doigt par les associations de motards.

Une première partie abordera la question des causes principales des accidents de motos. Cette partie se référera principalement à plusieurs sources dont une étude récemment publiée par l'IBSR (Institut belge de la sécurité routière). Les 3 parties suivantes sont des axes de réflexion traitant respectivement de l'infrastructure, de l'équipement et du comportement. Une cinquième et dernière partie exposera différentes pistes de réflexion pour améliorer la sécurité des motards.

---

## 1. Quelles sont les principales causes des accidents de moto ?

### 1.1. La vulnérabilité des motocyclistes

. La vulnérabilité des motocyclistes ressort des statistiques d'accidents<sup>1</sup>. Selon l'étude de l'IBSR, il apparaît que « si les motocyclistes ne parcourent que 1% du nombre total de voyageurs-kilomètres, ils représentent néanmoins 6% de tous les blessés légers, 11% de tous les blessés graves et 12% de tous les tués dans la circulation. Cela signifie que le nombre de motocyclistes tués sur les routes est 12 fois plus élevé que ce que à quoi l'on pourrait s'attendre sur la base du nombre de kilomètres parcourus »<sup>2</sup>. En d'autres termes, statistiquement parlant, les motards sont susceptibles de subir des accidents de manière beaucoup plus fréquentes que ça ne l'est chez les automobilistes.

Autre indice flagrant, la faible diminution du nombre de décès au cours de la dernière décennie. Toujours selon l'étude de l'IBSR, les motocyclistes représentent le type d'usagers « dont le nombre de tués dans la circulation a le moins diminué en 2010 par rapport à 2001 (...). Le risque de décès des motocyclistes n'a baissé que de 42% alors que les risques de décès des conducteurs de camion, de voiture et de camionnette ont respectivement diminué de 60%, 49% et 57% »<sup>3</sup>. La différence est par conséquent importante...

Pour rappel, si la situation est telle en Belgique, c'est également le cas dans d'autres pays européens dont la France où les statistiques en termes de sécurité routière sont plutôt catastrophiques depuis les années 2013-2014<sup>4</sup>. Le gouvernement français vient d'ailleurs d'annoncer un nouveau train de mesures qui concerneront directement les motards. En effet, alors qu'ils ne représentent qu'environ 3% du trafic, les motards paient un lourd tribut sur l'autel des accidents mortels en France avec environ 20% des personnes tuées sur la route<sup>5</sup>. Le gouvernement français a donc l'intention de mettre en place des mesures fortes dont l'obligation d'un contrôle technique lors de la revente, le port obligatoire de gants homologués ou sept heures d'entraînement minimum en moto-école pour piloter une moto de plus de 56 chevaux<sup>6</sup>.

### 1.2. A quel type de motard avons-nous à faire ?

Dans l'échantillonnage utilisé pour l'étude IBSR, plusieurs points peuvent être relevés<sup>7</sup> :

- Premièrement, près d'un accident sur trois est un accident impliquant un motocycliste seul ; deux sur trois une collision entre un motocycliste et un autre usager.
- Deuxièmement, dans presque 60% des cas, c'est le motocycliste qui est l'initiateur de l'accident.

---

<sup>1</sup> P. Temmerman, M. Roynard, Rapport de recherche sur les mesures de comportement de la vitesse des motos en Belgique, IBSR, 2015.

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> N. Grumel, art. Mesures visant les motards. La sécurité routière met le turbo en 2016, dans [www.motomag.com](http://www.motomag.com), 6 janvier 2016.

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> Idem.

<sup>7</sup> H. Martensen, M. Roynard, Analyse approfondie des accidents graves et mortels impliquant des motocyclistes. Rapport final, IBSR, 2013.

- Troisièmement, pratiquement tous les conducteurs de motos sont des hommes et 33% conduisaient une moto sportive. Par rapport au groupe représentatif des motocyclistes, la catégorie « moto sportive » est surreprésentée dans les accidents. Elle est également plus souvent impliquée dans des accidents mortels que dans des accidents avec blessés graves. Par ailleurs, en termes de comportement, les motocyclistes conduisant une moto sportive étaient pour la plupart en excès de vitesse, ce qui semble malheureusement logique...
- Quatrièmement, en termes d'infrastructure et d'environnement, les résultats sont plus complexes qu'on ne le croit. Si les problèmes liés à la chaussée sont clairement surreprésentés dans les accidents impliquant un motocycliste seul et « soulignent le risque spécifique lié à d'importantes dégradations telles que des trous dans la route », ces problèmes sont cependant peu fréquents comparés aux problèmes de comportement.

En d'autres termes, le profil type du motard qui a un accident est celui d'un motard isolé, initiateur de l'accident, de sexe masculin et dont l'accident sera souvent lié à son propre comportement.

### 1.3. Quels sont les profils d'accidents ?

L'étude IBSR dégage plusieurs profils dont les principaux sont les suivants<sup>8</sup> :

- La moto en perte de contrôle : comme mentionné précédemment, l'accident est souvent causé par un motocycliste seul dont le comportement sera la cause principale. La majorité des causes constatées sont la vitesse, la conduite sous influence et l'inexpérience. En clair, le revêtement de la route et les autres aspects de l'infrastructure sont secondaires par rapport au comportement même du motard.  
**Ce profil peut être principalement lié au comportement et secondairement à l'infrastructure.**
- L'autre usager ne voit pas la moto : un usager qui veut s'insérer dans le trafic ou qui veut tourner, ne remarque pas le motocycliste et lui coupe la route. Dans ce cas-ci, le manque d'attention de l'autre usager représente la cause principale de l'accident, avec la vitesse du motocycliste comme facteur aggravant.  
**Ce profil peut être principalement lié à l'équipement et secondairement au comportement.**
- La moto est insuffisamment visible lors d'un dépassement : la manœuvre de dépassement peut avoir été correctement exécutée mais du fait que le motocycliste était en train de dépasser, il n'a pas été remarqué par un autre usager.  
**Ce profil peut être principalement lié à l'équipement et secondairement au comportement.**
- La moto circule sur une mauvaise voie : dans ce cas-ci, si la moto circule sur une mauvaise voie, il s'agit d'une erreur d'appréciation du motocycliste et est causée par son propre comportement. La faute aura pour incidence d'entraîner une perte de contrôle de la moto sur un revêtement parfois mauvais.  
**Ce profil peut être principalement lié au comportement et secondairement à l'infrastructure.**

---

<sup>8</sup> Idem.

Que dégager de ces profils d'accidents ? Il apparaît évident que la majorité des accidents impliquant des motocyclistes sont liés au comportement même des conducteurs. Bien sûr le manque de visibilité du motard (équipement pas assez visible pour les autres usagers) ou le revêtement défectueux de nos routes sont aussi des facteurs importants. Il est toutefois aisé de constater que sur le plan comportemental, de gros efforts doivent encore être réalisés. La vitesse tout comme la banalisation d'une situation potentiellement dangereuse ou la mauvaise anticipation du comportement de l'autre usager sont les facteurs les plus importants. Ce problème de comportement induit dès lors une politique de sensibilisation et de formation auprès des conducteurs souvent mal préparés à conduire ce type de véhicule.

## **2. Les problèmes liés aux infrastructures**

### **2.1. Des routes wallonnes dans un état pitoyable<sup>9</sup>**

La Wallonie compte aujourd'hui quelque 80.200 km de routes répartis comme suit : autoroutes : 870 km ; routes régionales : 6.970 km ; routes provinciales : 715 km et routes communales : 71.730 km. Avec ses 16.844 km<sup>2</sup> de superficie, la Wallonie détient le réseau routier le plus dense de tous les Etats membres de l'Union européenne. Or, les prévisions indiquent que pour le transport de personnes, la Wallonie sera vite confrontée d'ici 2030 à une augmentation de 30% du nombre total de passagers-kilomètres et pour le transport de marchandise, à une augmentation de 60% des tonnes-kilomètres parcourus. Malheureusement, le sous-investissement chronique dans l'entretien ordinaire dont souffrent nos routes depuis de nombreuses années a considérablement dégradé le réseau routier wallon à tel point que les crédits alloués à l'entretien extraordinaire ne suffisent même pas à faire face à la dégradation annuelle.

Il est d'ailleurs frappant que l'administration wallonne elle-même reconnaisse son inaction dans ses notes stratégiques, faisant le constat selon lequel « les dépenses d'investissements de maintien de capacité des infrastructures sont actuellement négligées en Wallonie faute de crédits budgétaires, ce qui entraîne un vieillissement accéléré de nos chaussées. Cet état est évidemment perceptible par tous les usagers de notre réseau »<sup>10</sup>.

Que dire également des montants faramineux d'indemnités que la Région wallonne a dus rembourser ces deux dernières années ?! La Wallonie a en effet été condamnée à payer presque 3.200.000 € d'indemnités en 2014 à des citoyens lésés par le mauvais état des routes dans le sud du pays<sup>11</sup>. En effet, des citoyens mettent parfois la responsabilité de la Région wallonne en cause à la suite d'accidents de roulage ou de tout autre dommage subi par leur véhicule estimant que celle-ci a manqué à ses obligations de sécurité et d'entretien de la voirie ou pour tout autre manquement... !

Enfin, même les professionnels du secteur des voiries se rendent compte de la nécessité de trouver des solutions rapides et efficaces. En 2014, la Fédération wallonne des entreprises de travaux de voirie (FWEV) avait lancé une campagne de sensibilisation « Sauvons nos routes » et ce, avec le soutien de la Confédération Construction, afin d'inciter un maximum de citoyens à signaler le

<sup>9</sup> Une campagne pour dénoncer l'état déplorable des routes en Wallonie, dans Le Vif, novembre 2014.

<sup>10</sup> Art. Etat des routes en Wallonie : déjà plus de 3 millions d'Euros d'indemnisation, dans Dossier Dernière Heure, 2 décembre 2014.

<sup>11</sup> Idem.

mauvais état des routes et d'alerter les pouvoirs politiques sur les conséquences du gel des investissements dans l'entretien et la rénovation des routes en Wallonie<sup>12</sup>. Selon la FWEV, ceux-ci ont diminué de 40% en deux ans... « En l'absence d'investissements, les routes continueront à se dégrader et les entreprises du secteur devront faire face à une vague de licenciements faute de travaux à effectuer. Sans reprise, un ouvrier sur trois perdra son emploi à partir de l'année 2016 » avertit la FWEV<sup>13</sup>. Celle-ci réclame entre autre des budgets stables pour l'entretien des voiries et une politique de relance économique basée sur l'entretien des infrastructures publiques.

A l'heure actuelle, plus de 900.000 millions € seront nécessaires pour réparer et remettre en ordre le réseau routier wallon.<sup>14</sup> L'état de la route intervient dans 10% des accidents.<sup>14</sup> Une telle situation est pour le moins interpellante quand on sait que la sécurité des motards est aussi mal garantie.

La Wallonie poursuit, à l'instar de la Belgique et des autres pays européens, l'objectif de réduire d'ici 2020, de moitié le nombre de tués sur ses routes. Les chiffres de l'IBSR font malheureusement de notre pays l'un des plus mauvais élèves européens en termes de risques de décès sur la route<sup>15</sup>. En outre, les autoroutes wallonnes restent parmi les moins sûres d'Europe. Les autoroutes françaises ou allemandes dont les limitations de vitesse sont supérieures, sont plus de deux fois moins dangereuses... Signalons également que la mortalité sur autoroute en Wallonie était 50% supérieure à celle observée en Flandre...<sup>16</sup>

Concernant les infrastructures à proprement parler, celles-ci sont bien entendu conçues pour les voitures et tiennent rarement compte des caractéristiques physiques de la moto pour laquelle elles peuvent être dangereuses. La dispersion des responsabilités entre les gestionnaires du réseau routier et la faiblesse des normes en matière de mobilier urbain, constituent les principales causes de ce dysfonctionnement. Les infrastructures routières sont souvent classées en deux catégories<sup>17</sup>:

- Celle susceptible de provoquer la perte d'adhérence indispensable à l'équilibre du deux-roues. Exemple : peinture au sol glissante, bouche d'égout ou nid de poule.
- Celle susceptible de provoquer des blessures ou de les aggraver en cas de choc. Exemple : absence de lisse inférieure sur les barrières latérales à effet guillotine ou structure agressive du mobilier urbain (bac à fleur, ...)

## **2.2. Quelle prise en compte des deux-roues motorisés dans les aménagements de voirie ?**

Comme mentionné plus haut, vu l'état déplorable de nos routes, les questions relatives à la mobilité et à l'engorgement des villes sont de nos jours très importantes dans la compréhension de nos problèmes environnementaux et de sécurité routière. De ce point de vue, la moto représente une alternative intéressante aux problèmes de congestion. A titre d'exemple, une voiture sur la route

<sup>12</sup> Art. Une campagne pour dénoncer l'état déplorable des routes en Wallonie, dans *Le Vif*, novembre 2014.

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> Idem.

Voir aussi : Art. L'administration wallonne publie ses besoins et réclame des moyens supplémentaires pour entretenir les routes, dans [www.sauvonsnosroutes.be](http://www.sauvonsnosroutes.be), juin 2015.

<sup>16</sup> Idem.

<sup>17</sup> Art. Accidentologie moto : les infrastructures routières et le comportement des usagers pointés du doigt, dans [www.motorevue.com](http://www.motorevue.com), janvier 2014.

prend environ la même place que deux motos. En ce qui concerne le parking, on peut mettre jusqu'à 4 motos sur un même emplacement de voiture. Enfin, à trajet égal, la moto pollue moins qu'une voiture car elle ne reste pas bloquée dans les embouteillages.

Si la moto devient, en plus d'être un engin de loisirs, un outil de déplacement professionnel, cela implique des infrastructures adaptées aux deux-roues motorisés. Malheureusement, ce n'est pas le cas... Non seulement l'état des routes est déplorable mais on constate également un manque de considération des autorités envers le monde de la moto. Il est plus qu'urgent de sensibiliser nos décideurs politiques à améliorer les infrastructures existantes, qu'il s'agisse de la création de parkings spécifiques, de l'aménagement de la voirie ou de la prévention dans les écoles.

De quels aménagements parle-t-on ? Citons quelques exemples :

- Le stationnement : la création de parkings adaptés aux deux roues motorisés est primordiale en agglomération. Ces emplacements évitent le parking dit « sauvage » mais permettent aussi d'augmenter la sécurité des usagers de la voie publique. Ce point est tout particulièrement sensible pour les motards. Depuis déjà quelques années, la FEBIAC ainsi que la FMB (Fédération Motocycliste de Belgique) demandent aux pouvoirs publics de se pencher sur le stationnement des motos et scooters. Les modifications apportées ces dernières années au code de la route, suscitent en effet une certaine confusion chez certains motards et ce en particulier lorsqu'il s'agit des zones de stationnement limité et payant. L'aménagement de parkings spécifiques et l'extension des possibilités de paiement par SMS ou via une application pourraient remédier à ce problème.
- Le marquage routier : ceux-ci ont souvent une adhérence inférieure à celle de la chaussée et en particulier en temps de pluie. La qualité de la peinture employée est donc très importante.
- Les ralentisseurs : les ralentisseurs de trafic (à élévation sinusoïdale) et les plateaux à rampes d'accès sinusoïdales sont par leur forme même trop dangereux pour les deux-roues motorisés car ils provoquent facilement le décollage des motos. D'où la nécessité de proposer l'utilisation de plateaux ne dépassant pas 10 centimètres de hauteur, une rampe d'accès de 2 mètres de long et une pente d'accès de 5% maximum. Cette configuration reste dissuasive pour tous les véhicules et assure une meilleure sécurité des motos.
- Les bordures et les îlots : les bordures et les îlots directionnels doivent faire l'objet d'une attention particulière car ils constituent un réel risque pour la stabilité du deux-roues. Pour les îlots séparateurs, il est préférable d'utiliser des bordures basses chanfreinées. Il est également important de s'assurer de la bonne visibilité des nez d'îlots, y compris la perception nocturne, par une pré signalisation peinte de dimension suffisante et l'utilisation de bordures peintes en blanc ou traitées dans la masse. Enfin, aucun obstacle susceptible de bloquer brutalement un véhicule en perte de contrôle ne doit se trouver sur l'îlot central. On évitera ainsi arbres, sculptures massives, blocs de pierre ou fossés.

### **3. La question des équipements de protection individuelle (EPI)<sup>18</sup>**

---

<sup>18</sup> Voir pour cela l'excellente étude de l'IBSR sur les équipements de protection individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisées en région de Bruxelles-Capitale.

F. Riguelle, M. Roynard, Mesure de comportement : équipements de protection individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisés en Région de Bruxelles-Capitale, IBSR, Bruxelles, 2013-2014.

### 3.1. Dangers du beau temps et motards du dimanche

La question relative aux équipements part souvent d'un constat « estival » selon lequel, plus il fait beau, moins on se protège...L'accidentologie nous prouve en effet de manière évidente que les deux-roues motorisés sont particulièrement exposés pendant l'été. En règle générale, par beau temps, on assiste à une augmentation inquiétante du nombre d'accidents de motos. Selon l'IBSR, c'est dû au fait que les Belges sortent plus volontiers leur voiture, leur vélo ou leur moto du garage pour s'offrir une petite escapade vers la Côte ou les Ardennes. Une plus grande densité du trafic augmente mécaniquement les risques d'accidents. L'IBSR remarque entre autre que si les motards expérimentés font très attention à leur équipement de protection, ce n'est pas le cas des motards du dimanche qui, en été, « se baladent en T-shirt et en espadrilles. A la moindre chute, cela peut faire très mal ...»<sup>19</sup>.

### 3.2. Pour une meilleure sensibilisation sur l'importance des EPI

#### 3.2.1. Quelle législation en Belgique ?

Comme signalé au début de cette étude, les usagers des deux-roues motorisés courent un risque élevé d'être victimes d'accidents par rapport aux autres usagers. En cas d'accident, les motards subissent logiquement plus souvent des lésions graves que les occupants de véhicules pouvant se protéger avec une carrosserie. Un des éléments principaux pour réduire ce risque est bien entendu le port d'un équipement individuel. C'est, comme on s'en doute, la seule carrosserie dont dispose le motard.

En outre, la législation belge en matière d'équipements de protection individuelle a évolué depuis peu. Un arrêté royal du 11 juin 2011, entré en application au 1<sup>er</sup> septembre 2011, a modifié l'article 36 du code de la route qui définit les protections que doivent porter les utilisateurs des deux-roues motorisés<sup>20</sup>. Il est mentionné :

- « Les conducteurs et les passagers de tricycles et de quadricycles à moteur et de cyclomoteurs, sans habitacle, doivent porter un casque de protection ».
- « Les conducteurs et les passagers de motocyclettes doivent porter un casque de protection, sauf s'ils portent la ceinture de sécurité ou s'ils sont transportés dans un dispositif de retenue pour enfants (...) ».
- « Le casque de protection porté par des conducteurs et des passagers domiciliés en Belgique doit, pour les tailles de casques pour lesquelles l'homologation est requise, être pourvu d'une marque d'homologation attestant la conformité aux normes définies par Nous ».
- « Les conducteurs et les passagers des motocyclettes portent des gants, une veste à manches longues et un pantalon ou une combinaison ainsi que des bottes ou des bottillons qui protègent les chevilles ».

La législation varie donc selon le type de deux-roues motorisé qu'il s'agisse d'un cyclomoteur de moins de 50 cm<sup>3</sup> ou d'une motocyclette dont la puissance est supérieure à 50 cm<sup>3</sup>. D'autre part,

---

<sup>19</sup> Idem.

<sup>20</sup> Idem.

on constate également que, le casque mis à part, aucun critère qualitatif n'est exigé pour les équipements de protection individuelle. Cette dernière remarque est très importante car elle révèle que le port d'équipements de protection spécifiques à la moto est laissé à l'initiative des utilisateurs des deux-roues motorisés eux-mêmes.

### 3.2.2. Quelle est la situation dans les autres pays européens ?

Selon une étude de l'IBSR en date de 2013 et consacrée aux équipements de protection individuelle, seul le port du casque a fait l'objet d'une analyse comparative au niveau européen car il est « l'élément de protection le plus important et dont le port, en cas d'accident, est le mieux connu »<sup>21</sup>. En outre, de nombreux pays comme par exemple la France impose uniquement le casque comme protection légale pour l'utilisateur du deux-roues.

Quel est le taux de port du casque dans les différents pays européens ? Les taux ne semblent pas être particulièrement différents les uns des autres. En effet, si le taux est de 95% en Allemagne, il est de 99% en Espagne, 96% en France, 99% en Suède, voire 100% en Suisse <sup>22</sup>! Seule la Bulgarie a un taux relativement différent, soit un taux de 85%. En d'autres termes, le port du casque est plutôt bien respecté dans les différents pays européens en dépit de la disparité des environnements urbains et ruraux.

Pourtant, l'absence de norme commune au niveau européen à propos de la qualité des EPI est un obstacle à la communication et à la clarification de la législation. La qualité des différents équipements ne peut en effet pas être comparée et il est en conséquence difficile de définir des critères minimaux que doit remplir un EPI.

## 3.3. L'étude IBSR et les différents types d'équipements<sup>23</sup>

Selon l'étude de l'IBSR également mentionnée plus haut, plusieurs équipements sont primordiaux pour la sécurité de l'usager du deux-roues motorisé que cela soit une moto, un scooter ou un cyclomoteur.

### 3.3.1. Le casque

Le port du casque est évidemment primordial lorsque l'on roule à moto. Avoir un casque ne signifie pas pour autant que la protection est assurée. Tout dépend de la qualité du casque mais aussi de la manière dont on le porte. De nombreux casques non-homologués existent sur le marché. En outre, les motards peu expérimentés portent parfois des casques trop grands qui ne seront dès lors d'aucune aide en cas d'accidents...

### 3.3.2. Le blouson, le pantalon et les gants

Tout comme le casque, le blouson est un équipement particulièrement important mais dont la qualité peut aussi varier. En ce qui concerne les blousons, une différence est à souligner entre les motards et les scootéristes. Ces derniers ne portent pas souvent de blousons de motos spécifiques et ce, du très certainement à la durée du trajet souvent plus courte qu'en moto. Le conducteur du

---

<sup>21</sup> Idem.

<sup>22</sup> Idem.

<sup>23</sup> Idem.

scooter n'aura logiquement pas l'envie de se changer pour des petits trajets. Quant au port du pantalon ou des gants les remarques sont plus ou moins identiques. Les conducteurs de scooters ne portent pas souvent de pantalons ni de gants spécifiques alors que les motards en font usage de manière beaucoup plus régulière.

### 3.3.3. Les chaussures

Ce point est important car, parmi tous les équipements, ce sont les chaussures couvrant les chevilles qui font le plus souvent défaut aux usagers des deux roues. Il s'avère en effet parfois que même les motards peuvent porter des chaussures peut-être montantes mais qui ne protègent toutefois pas la malléole de manière correcte. Quant aux scootéristes, ceux-ci portent presque exclusivement leurs chaussures de ville et ce, pour les raisons déjà invoquées plus haut. Il est donc avéré que l'élément légal d'équipement qui fait le plus souvent défaut aux usagers des deux roues motorisés est la paire de chaussure protégeant la cheville.

### 3.3.4. La question de la visibilité et du port du gilet de sécurité

La visibilité du motard est un problème que toutes les associations font valoir auprès de notre monde politique. Selon l'IBSR, le taux du port du gilet fluo ne dépasse pas les 15% chez les motards et encore moins chez les scootéristes. Or, ce port de gilet de sécurité devrait être obligatoire comme c'est le cas depuis janvier 2016 en France. « En cas d'arrêt d'urgence, ils devront le porter au moment de la descente de leur deux ou trois roues afin d'améliorer leur visibilité. Le respect de cette obligation pourra être contrôlé par les forces de l'ordre et sanctionné par une amende en cas de non-détention ou de non-port »<sup>24</sup>. En Belgique, le port du gilet de sécurité n'est pas encore obligatoire, ce qui est vivement critiqué par les différentes associations de motards.

## 4. Quel comportement adopter ?

Le comportement des motards est souvent remis en question. Dans leur ensemble, les motards demandent plus de sécurité sur la route. Beaucoup observent les règles et les consignes de manière scrupuleuse mais il n'en demeure pas moins que certains d'entre eux roulent parfois trop vite, voire, ne respectent pas du tout le code de la route. Selon différentes études, les motards commettent plus régulièrement et davantage d'excès de vitesse que les automobilistes. Selon l'IBSR, « la vitesse libre moyenne des motocyclistes sur les routes où la limitation de vitesse varie de 50 à 90km/h était significativement plus élevée que celle des automobilistes »<sup>25</sup>. Autre constat cette fois plus grave, l'étude révèle que « sur autoroute, lors d'une manœuvre de circulation inter-files, le non-respect de la limitation de vitesse de 50km/h est une infraction répandue »<sup>26</sup>. Enfin, il est clairement démontré que les motards roulent beaucoup trop vite quand ils circulent en inter-files. Il est donc plus qu'essentiel de conscientiser d'avantage les motards à ce sujet.

### 4.1. **Sur le plan psychologique, pourquoi associer moto et vitesse**<sup>27</sup>?

<sup>24</sup> Idem.

<sup>25</sup> H. Martensen, M. Roynard, MOTAC – Motorcycle Accident Causation, IBSR, Bruxelles, 2013-2014. Voir aussi : P. Temmerman, M. Roynard, Mesures de vitesse des motocyclettes 2014. Résultats de la première mesure de comportement de la vitesse des motos en Belgique, IBSR, Bruxelles, mars 2015.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> Afterwork sur la sécurité des motards, décembre 2015.

Rouler vite procure un plaisir de sensations fortes. Le motard aura l'impression de dépasser son propre potentiel de conduite tout en ayant un sentiment de domination sur la route. En d'autres termes, rouler vite confère au motard une forme de pouvoir sur les autres usagers, ce qui induit les conséquences que l'on sait en cas d'accident. Il faut en outre savoir que les motards représentent une minorité et se sentent donc fragiles, d'où leur agressivité que certains manifestent parfois sur les routes.

Selon différents experts, on peut diviser les motards en deux catégories dont <sup>28</sup>:

- Les prudents : on trouve dans ce groupe les motards dits « modérés » (qui n'utilisent leur moto que pour le loisir), les « stressés » (qui sont souvent des motards débutants) et les « sereins » (qui utilisent leur moto tous les jours mais de manière prudente). Ces motards connaissent leurs limites aussi bien celles de leurs compétences que celles de leurs motos. Ils sont attentifs à la route ainsi qu'au comportement des autres usagers de la route. Chez eux, la recherche du plaisir est plus importante que la recherche de la vitesse. Ils considèrent leurs motos comme un outil commode pour des déplacements et en particulier en cas de bouchons.
- Les rois de la route : ces motards sont encore plus passionnés que les précédents. Pour eux, la moto est un sport, une évasion et une activité de recherche de la maîtrise du risque. Parmi ces motards figurent également ceux qui vont rouler vite pour gagner de temps et ce, en prenant parfois des risques considérables. C'est le cas par exemple des coursiers. Le problème de cette catégorie de motards est l'effet de groupe. A partir du moment où ces motards conduisent ensemble, certains peuvent montrer à d'autres leurs capacités de conduite provoquant dès lors un danger considérable.

Les raisons qui poussent les motards à rouler vite ne sont donc pas de nature rationnelle mais émotionnelle. Une accélération donne une forme d'ivresse. Il faut néanmoins toujours garder à l'esprit la dangerosité de ce mode de transport<sup>29</sup>.

## 4.2. Sécurité et conduite défensive

### 4.2.1. Des règles à respecter

Comme on l'a déjà signalé, l'inconvénient de la moto est son énorme vulnérabilité dans le trafic. L'augmentation du nombre de déplacements à moto et la grande vulnérabilité des motards ont entraîné ces dernières années, une hausse du nombre de victimes parmi cette catégorie d'usagers. Les motards se doivent d'observer des consignes strictes de sécurité. Mais lesquelles ?

Selon la police de la route, plusieurs règles doivent être observées<sup>30</sup> :

---

<sup>28</sup> Idem.

<sup>29</sup> Idem.

<sup>30</sup> Voir l'étude IBSR – MotorCycle Council : Gros plan sur la sécurité à moto, IBSR – MotorCycle Council (MCC), Bruxelles, 2012-2013.

- Le motard doit d'abord adopter une conduite de type anticipative en évaluant ce qui pourrait se produire.
- Le motard doit être visible en optant, comme nous l'avons vu plus haut, pour un équipement de couleur vive.
- Le motard se doit de respecter le code de la route en respectant notamment les limitations de vitesse et en ne slalomant pas entre les voitures.
- Le motard ne doit jamais être trop confiant, ce qui induit qu'il doit maîtriser sa vitesse en particulier dans les tournants.
- Le motard doit éviter les pièges qui émaillent une infrastructure parfois très mal adaptée.
- Le motard doit se former continuellement via des stages sur circuits ou dans des centres spécialisés.

#### 4.2.2. Le principe de la conduite dite « défensive »<sup>31</sup>

Le principe même de la conduite « défensive » est très important car il implique que le motard essaye de prévoir, délibérément et en toute connaissance de cause, les situations dans le trafic afin d'adapter son comportement en fonction des circonstances. Certains motards pensent à tort que la conduite défensive consiste à conduire comme un grand-père. Or, c'est davantage un art et une attitude. La conduite défensive englobe la vigilance, la maîtrise de la moto, l'état physique du pilote mais aussi et surtout le respect du code de la route.

### 5. Quelles solutions proposer ?

Plusieurs solutions peuvent être mises en avant. Le but ici n'est pas de les énumérer toutes mais de privilégier plusieurs axes. D'autre part, certaines mesures devront être prises à différents niveaux de pouvoir (tant au niveau fédéral qu'au niveau régional).

#### **Améliorer la fluidité du trafic**

Premièrement, en termes de fluidité du trafic, il serait judicieux d'autoriser une circulation des deux roues motorisées dans les couloirs de bus. Il y a en effet une forte augmentation du trafic routier urbain. Pourquoi, dès lors, ne pas permettre aux usagers des deux roues motorisées de profiter des bandes de bus souvent sous utilisées ? Actuellement le code de la route prévoit en son article 72.5 que la bande de circulation qui est délimitée par de larges traits discontinus, signalée par le panneau F17 et dans laquelle le mot « bus » est inscrit, est réservée aux véhicules des services réguliers de transport en commun, aux taxis et aux véhicules affectés au transport scolaire. D'autres usagers peuvent emprunter cette bande de circulation moyennant l'apposition d'un ou plusieurs symboles mais, dans les faits, il n'en est rien. Sur ce point, lors de la révision du code de la route, l'Etat fédéral pourrait évaluer le dispositif des couloirs de bus et en redéfinir les usagers et ce, en concertation avec les régions.

#### **Développer les campagnes de prévention et de sensibilisation**

L'Etat fédéral peut agir sur différents plans pour mieux protéger les motards. A titre d'exemple, la mise en place d'un institut d'accidentologie afin de mieux comprendre les causes des accidents mais

---

<sup>31</sup> Idem.

aussi de les éviter serait le bienvenu. En outre, il serait également souhaitable qu'une collaboration accrue soit mise en place entre l'Etat fédéral et l'IBSR de manière à développer certaines études selon des axes définis.

Les Régions peuvent aussi, de leur côté, mener différentes actions afin d'aider les motards en réalisant des campagnes de prévention et de sensibilisation.

### **Améliorer nos infrastructures**

En troisième lieu, la question des infrastructures est bien sûr essentielle. Les infrastructures sont sources d'accidents voire d'aggravation des dommages corporels. Que dire des nids de poule ou des marquages glissants qui sont particulièrement dangereux pour les motards ? Il est plus qu'urgent d'adapter l'infrastructure routière aux motards en insistant principalement sur les rails de sécurité, la hauteur des bordures ou l'entretien du revêtement des routes.

### **Encourager les déductions fiscales pour l'achat d'équipement de sécurité**

Sur le plan fiscal, une réduction du taux de la TVA pour les équipements de sécurité et les cours de conduite doit également être mise en place. Les cours de conduite sont particulièrement importants pour les motards débutants mais aussi pour celles et ceux qui souhaitent conduire un véhicule plus puissant.

---