



8

## LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

Le motocycliste et le cyclomotoriste →

 **TRAJET**  
SÉCURISONS-LE!

# Le motocycliste et le cyclomotoriste

**95% des accidents de la route sont causés par un mauvais comportement de l'homme.**

**Le plus grand risque pour le motard, c'est le motard lui-même.**

## Que dit la loi?

Le port du casque homologué est obligatoire et la jugulaire doit être fermée.

## Saviez-vous que...

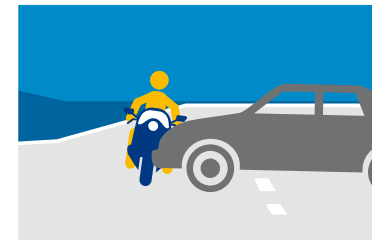
- 46% des accidents sont dus à une vitesse inadaptée à la situation
- 42% des accidents de motos se produisent dans un rayon de 10 kilomètres autour du domicile du motard
- Plus de 90% des accidents de motos se déroulent selon 6 situations typiques :
  - Accident dans un virage à gauche. N'oubliez jamais que presque tous les accidents, n'impliquant que le motard lui-même sont dus à une vitesse trop élevée et inadaptée



- Accident dans un virage à droite. Un style prévoyant et défensif est vital pour le motard



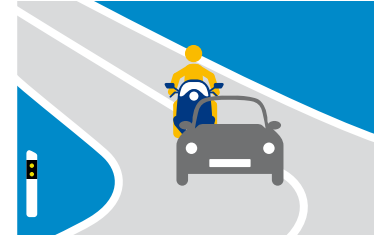
- Refus de priorité d'un véhicule bifurquant à gauche au motard approchant en sens inverse. Réduisez votre vitesse et soyez toujours prêt à freiner



- Accrochage avec un véhicule précédant le motard et virant à gauche.  
Le code de la route contribue à la sécurité de tous les usagers à condition qu'il soit aussi observé par vous



- Télescopage. Le motocycliste qui anticipe, en étant conscient des situations de danger typiques et qui garde une distance de sécurité, peut éviter des rencontres dangereuses et l'accident qui le guette



- Non-respect de la priorité par un autre véhicule. La convivialité en matière de sécurité routière implique aussi la compensation d'éventuelles erreurs commises par les autres usagers. Même si vous n'êtes pas directement en cause en tant que motard, vous pouvez éviter certains accidents par une prévoyance accrue



## Quelques conseils

### La tenue vestimentaire

- Choisissez des vêtements recouvrant chaque partie de votre corps, en cuir ou en textile antiabrasion munis de protections aux zones du corps les plus exposées en cas de chute. Evitez absolument les doublures en matière synthétique de type nylon qui pourraient, en cas de glissade, fondre sur la peau et provoquer de graves blessures
- **Le blouson :** choisissez-le équipé d'une protection dorsale et de renforts au niveau des coudes et des épaules
- **Les gants :** à essayer avant l'achat. Optez pour des gants en cuir renforcés aux articulations et à la paume, et pourvus de patte de serrage permettant un bon maintien en cas de glissade
- **Les chaussures :** préférez des chaussures montantes ou des bottes spécifiques à la moto. Elles doivent être antidérapantes, en cuir, suffisamment souples pour bien sentir les commandes, et munies de renforts pour protéger les chevilles

Le port d'éléments réfléchissants permet d'être vu : n'oubliez pas que beaucoup d'accidents sont liés au fait que les usagers de deux-roues sont mal perçus par les autres usagers de la route.

## Le casque

- Optez pour un casque neuf et vérifiez qu'il est bien homologué aux normes européennes
- Préférez un casque intégral à un casque jet, il offre un meilleur niveau de protection, notamment du visage et de la mâchoire
- Au début, il est normal que le casque vous serre un peu la tête, car avec le temps la garniture intérieure se tasse. Si vous portez des lunettes, ne les oubliez pas au moment de l'achat. L'achat d'un casque sur internet est donc fortement déconseillé, dans la mesure où il faut impérativement l'essayer
- Réglez le système d'attache et bouclez-le toujours : sans cela, le casque sera éjecté en cas de chute ou de choc, perdant ainsi toute son efficacité
- Un casque est personnel et ne se prête pas
- Après une chute ou un accident, il faut impérativement changer de casque. En effet, sa structure intérieure risque d'être détériorée sans que cela ne soit visible à l'œil nu. Pour cette raison, n'achetez jamais un casque d'occasion

### **L'importance du regard**

- Le regard est fondamental dans la conduite d'une moto car il détermine la trajectoire. Se déplacer en sécurité exige, en outre, d'être en permanence aux aguets pour ne pas être pris au dépourvu
- Pour avoir une bonne trajectoire, regardez l'endroit où vous souhaitez aller. Si vous regardez ailleurs, vous aurez tendance à vous diriger vers un autre endroit que celui désiré. Portez votre regard le plus loin possible. Et, en courbe, fixez la sortie du virage. Car le geste suit le regard : la moto se dirige toujours là où vous regardez
- En cas d'obstacle, il vaut mieux vous concentrer sur l'endroit libre où vous voulez passer. Car fixer l'obstacle est le meilleur moyen... de rentrer dedans
- A partir de ce que vous observez, vous devez en permanence analyser ce qui vous entoure (les mouvements des autres usagers, l'état de la chaussée...) pour repérer les dangers que recèle la route, évaluer les risques et prendre la décision la mieux adaptée à la situation pour agir (changer de trajectoire, ralentir...)

### **La position de conduite**

- Une bonne position de conduite vous permet d'intervenir rapidement et avec précision sur les commandes, de diminuer les effets de la fatigue et de mieux maîtriser l'équilibre à basse vitesse
- Assis le plus près possible du réservoir (afin que votre centre de gravité « colle » à celui de la moto), gardez les bras et les épaules souples, les bras légèrement fléchis, les genoux serrés sur le réservoir, le dos droit, légèrement incliné vers l'avant
- Dans les virages, la tête ne doit pas suivre l'inclinaison du corps
- En scooter, placez vos jambes en avant, bien en appui sur le repose-pied

### **La maîtrise du freinage**

- Un bon freinage s'effectue en actionnant les deux freins (avant et arrière) en même temps, progressivement, avec tous les doigts de la main. Il faut doser la pression exercée sur les commandes (le levier et la pédale) pour ne pas bloquer les roues ; sinon le freinage devient moins efficace ou vous risquez de dérapier, voire même de chuter
- Attention sous la pluie ! Sur chaussée mouillée, le blocage apparaît plus tôt. Si vous freinez sur les marquages au sol, la glissade est garantie

### **La technique du contre-braquage**

Pour prendre un virage en dessous de 30 - 40 km/h, on tourne logiquement le guidon : à droite pour aller à droite, à gauche pour aller à gauche. Au-delà d'une certaine vitesse (30 - 40 km/h), il est nécessaire de pencher la moto pour vaincre la force centrifuge (qui vous tire à l'extérieur du virage). Pour cela, il existe une technique, celle du « contre-braquage ». Il faut tourner le guidon à gauche pour tourner à droite et viceversa.

### **Le transport d'un passager**

Pour pouvoir transporter un passager, votre moto doit être équipée

- de repose-pieds
- d'un siège différent du vôtre (selle double) et muni d'une poignée de maintien

Exposé aux mêmes risques que vous, votre passager doit être correctement équipé :

- casque adapté à sa tête (jugulaire réglée et attachée)
- vêtements robustes et couvrants
- chaussures montantes
- et gants

Avant de partir, demandez à votre passager de respecter quelques règles de sécurité :

- s'asseoir le plus près possible de vous pour bien sentir vos mouvements et se tenir à vous
- ne pas poser les pieds par terre à l'arrêt
- éviter tout geste brusque et vous accompagner dans vos mouvements

### La moto

- Optez pour une moto
  - adaptée à votre style de conduite et
  - convenant à votre taille et à votre poids
- Faites un tour d'essai avant l'achat
- Ajustez et réglez les pédales, le siège, les rétroviseurs, etc.



**Attention** aux pièges qui vous guettent.

- Des voitures en stationnement : une portière peut s'ouvrir à tout moment ou un piéton surgir
- Ce qui risque de vous faire glisser : une vitesse inadaptée, les marquages au sol, les feuilles mortes à l'automne, les traces de boue ou de carburant, le sable, les gravillons etc.
- Les nids de poules ou les déformations de la chaussée
- Sans oublier les insectes volants, en été notamment (abeilles ou guêpes, par exemple), qui risquent d'entrer dans la manche de votre blouson, dans votre col ouvert ou par l'écran entrouvert de votre casque

La plupart de ces pièges sont en partie prévisibles. Ils se détectent par une observation attentive et une bonne analyse de l'environnement

### Boîte à outils

- Présentation du Centre de Formation pour Conducteurs (versions **française** et **allemande**)

Sources : [Centre de Formation pour Conducteurs \(Luxembourg\)](#),  
[La Prévention Routière \(France\)](#)