

Rapport sur la sécurité routière 2010 : Motocycles



[Lien de téléchargement du rapport PDF DEKRA inactif.](#) ->  Télécharger le PDF

Rapport annoté le 28 Mai 2024 par RDM-ROW, motard depuis 40 ans et journaliste indépendant (même des associations de motards).

Quels experts? Où sont les noms?

Les experts sont d'accord pour affirmer qu'il reste de nombreuses pistes à creuser en vue d'améliorer encore la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés. L'ABS et l'airbag ont leur place dans ce contexte ainsi que la tenue de protection et le casque, la perceptibilité, la qualité des infrastructures et des revêtements routiers, la formation à la conduite, les stages de sécurité et le contrôle technique périodique des motocycles.

Des efforts nécessaires à l'échelle de l'Europe

Où sont les rapports évoqués? Liens URL?

On constate année après année une baisse régulière de la mortalité routière en Europe – une évolution éminemment satisfaisante, surtout si l'on considère en arrière-plan les objectifs de la Charte européenne de la sécurité routière à laquelle DEKRA a souscrit en 2001 et qui demande à ses signataires d'agir pour diviser par deux le nombre des morts de la route à l'horizon 2010, ce qui ramènerait leur nombre à 25 000.

"Ombre au tableau" ? DEKRA est-t'elle une entreprise anti-motos?

Mais il reste une ombre au tableau, et pas des moindres : le nombre des motocyclistes

victimes de la route continue de stagner à un niveau élevé – alors que celui des automobilistes en particulier affiche une diminution sensible. Si les chiffres publiés par certains des États de l'Union offrent un motif de satisfaction non négligeable, en Allemagne ou en France par exemple, où les décès de motocyclistes sont passés respectivement de 964 à 656 (- 32 %) et de 1 092 à 817 (- 25 %) entre 2001 et 2008, la tendance est à la hausse dans d'autres pays tels que l'Italie où le nombre des motocyclistes tués est passé de 848 à 1 086 (+ 28 %) sur la même période.

Le besoin d'action est indéniable et ce, sur de nombreux plans. La définition des mesures à engager exige dans un premier temps des statistiques précises établies à partir d'indicateurs homogènes. Les statistiques internationales telles que la base de données UE CARE ou le rapport annuel de l'IRTAD (Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse) et les statistiques nationales constituent un ensemble de données plus précises qu'il y a quelques années encore mais elles pèchent sur plusieurs points, à commencer par la distinction entre les différentes catégories de deux-roues motorisés – vélomoteurs, cyclomoteurs, mobylettes, motocycles divers et de différentes cylindrées. Une base Les experts sont d'accord pour affirmer qu'il reste de nombreuses pistes à creuser en vue d'améliorer encore la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés. L'ABS et l'airbag ont leur place dans ce contexte ainsi que la tenue de protection et le casque, la perceptibilité, la qualité des infrastructures et des revêtements routiers, la formation à la conduite, les stages de sécurité et le contrôle technique périodique des motocycles de données accidentologique européenne construite autour de catégories identiques constituerait un atout important car les responsables politiques ne peuvent créer de conditions cadres favorables à un relèvement de la sécurité routière s'ils ne disposent pas d'éléments d'information précis et structurés relatifs aux accidents.

En quoi les tenues et casques concernent DEKRA?

Tenue de protection, casque et protecteurs

L'amélioration de la sécurité active et passive ouvre encore de larges perspectives à la réduction du nombre de motocyclistes tués ou blessés sur les routes européennes. L'absence de toute enveloppe protectrice du type carrosserie rend les motards vulnérables aux chutes et aux accidents car ils sont directement exposés – avec des conséquences tragiques et souvent fatales. Le port d'une tenue de protection suffisante, voyante, et qui résiste à l'abrasion et aux déchirures est un impératif, tout comme celui de protecteurs et du casque, qui doit satisfaire aux critères de la norme actuelle ECE R 22-05. Le casque intégral est à privilégier pour la protection maxillo-faciale qu'il offre, à la différence des casques jet ou demi-jet. Il est essentiel que le casque soit mis en place et fixé correctement et sa jugulaire serrée.

Si un casque JET est homologué, c'est qu'il a satisfait les tests.

Les analyses accidentologiques font régulièrement apparaître que les motards subissent des lésions importantes au niveau du thorax. Le projet UE APROSYS (Advanced PROtection SYStems) auquel DEKRA était partie prenante a intégré une étude relative au développement d'une protection adaptée. Les simulations effectuées pour tester l'efficacité du protecteur thoracique ont montré qu'il assurait une meilleure répartition des forces subies en cas de choc et évitait ainsi le danger aigu lié aux fractures des côtes avec enfoncement.

Airbag, éclairage diurne et gilet réfléchissant

L'airbag moto constitue un autre équipement de sécurité prometteur. De nombreux crash-tests, dont ceux réalisés depuis des années par DEKRA, ont mis en évidence l'efficacité de l'airbag moto en particulier dans les collisions entre deux-roues motorisés et voitures, qui comptent parmi les accidents les plus fréquents. Les lésions subies par le motard s'avèrent très lourdes si sa tête heurte le brancard de pavillon mais elles concernent aussi le cou et le thorax. L'airbag contribue à amortir la violence du choc subi par la tête, voire à éviter l'impact. Il réduit également les risques de blessures dues au choc du conducteur contre le réservoir de sa moto et à l'accrochage dans les poignées du guidon. Les accidents impliquant moto et voiture se produisent fréquemment parce que l'automobiliste a mal discerné le deux-roues ou l'a découvert trop tard.

Un éclairage diurne spécifique pourrait apporter un gain de sécurité sensible aux motocyclistes, constate une étude de la

Direction de la recherche du ministère des Transports allemand qui conclut que l'installation d'un éclairage diurne selon ECE-R 87 devrait être autorisée en version simple ou double sur les motocycles et se substituer au feu de croisement à allumage obligatoire de jour. Lorsque l'on parle de la perceptibilité des motocyclistes, il existe un équipement à ne pas oublier : le gilet réfléchissant. De nombreux États de l'Union – France, Italie, Espagne, Portugal, Autriche – ont fait de ce gilet un équipement obligatoire que les motocyclistes doivent enfiler en cas de panne ou d'accident hors agglomération. Une directive analogue pourrait s'avérer judicieuse en Allemagne.

Le feu de croisement doit être allumé, pas de substitution mais on peut ajouter des feux additionnels.

Moins d'accidents grâce à l'ABS

Les systèmes de sécurité active tiendront sans nul doute un rôle de premier plan à l'avenir car les deux-roues ne se prêtent pas comme les voitures à l'installation de dispositifs de sécurité passive. On ne saurait donc insister suffisamment sur l'importance de la sécurité active dans le cas des motocyclistes. Cela s'applique tout particulièrement au système d'antiblocage des roues ABS, que les constructeurs proposent du reste de plus en plus souvent – et fort heureusement sans le réserver à leurs modèles haut de gamme. L'ABS et les dispositifs d'assistance au freinage permettent d'éviter de nombreux accidents ou d'en réduire les conséquences

Il n'y a plus de motos neuves sans ABS depuis longtemps, ce n'est plus une option. C'était le cas en 1990 ABS de série maintenant.