

Le 17 juin 2013

## Etude sur les causes des accidents impliquant des motocyclistes

***L'Institut Belge pour la Sécurité Routière a mené une étude approfondie en se basant sur les dossiers judiciaires de 200 accidents de moto graves ou mortels. L'étude "MOTAC" (MOTORcycle Accident Causation) a été cofinancée par le SPF Mobilité et Transports. C'est la première fois qu'on réalise une telle étude sur les accidents de moto en Belgique. Son objectif était de déterminer les facteurs causaux et aggravants jouant un rôle dans les graves accidents de moto survenus en Belgique et d'identifier les situations types dans lesquelles se produisent ces accidents. Les motocyclistes constituent en effet un groupe d'utilisateurs vulnérables dans la circulation. Quiconque conduit une moto, court douze fois plus de risques d'être impliqué dans un accident mortel qu'un conducteur moyen de véhicule motorisé.***

### Types et causes d'accidents


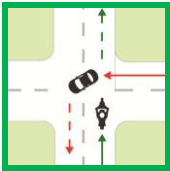
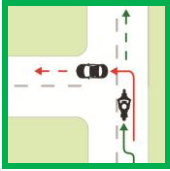


Sur les 200 accidents graves ou mortels étudiés, 84 % se sont produits en 2010 et 16% en 2009. La moitié d'entre eux étaient mortels, l'autre moitié des accidents examinés étaient graves. 56% des accidents avaient été initiés par le motocycliste et 41% par un autre usager. Dans ce cadre, l'"initiateur" n'est pas nécessairement le (seul) responsable de l'accident au sens juridique du terme mais il a modifié la situation de trafic de sorte qu'un accident est survenu. Dans 3% des cas, l'accident a été causé par un problème externe (un problème lié au revêtement de la route par exemple).

35% des accidents de moto impliquaient un motocycliste seul. En d'autres termes, aucun autre usager n'était impliqué. Dans 90% des cas, ce type d'accident était initié par le motocycliste en personne. La plupart des accidents impliquant un motocycliste seul étaient dus à une erreur d'exécution telle qu'une perte de contrôle du guidon ou un dérapage lors du freinage (80%). Plus de la moitié (58%) des accidents impliquant un motocycliste seul se sont produits dans un virage.

Dans 65% des accidents, le motocycliste est entré en collision avec un autre usager. 42% des accidents impliquant un autre usager sont survenus à un carrefour et 17% à la sortie d'une propriété privée. Dans 54% des cas, les autres usagers impliqués n'ont pas vu ou ont vu trop tard le motocycliste. Et dans 10% des accidents de ce genre, ils avaient sous-estimé la vitesse à laquelle le motocycliste arrivait.

### Situations d'accidents

Cinq profils d'accidents récurrents ont été identifiés et 86% des accidents étudiés ont pu être attribués à l'un de ces profils. Les situations d'accidents les plus fréquentes sont "le motocycliste perd le contrôle" et "l'autre usager ne remarque pas le motocycliste".

- 32%**  *Profil 1 – Le motocycliste perd le contrôle.* Les accidents de ce type ont été initiés par le motocycliste. Ce type d'accident se produit généralement sur un trajet difficile, le plus souvent en raison d'un virage serré. Outre le trajet, les autres principales causes d'accidents étaient la vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et le manque d'expérience.
- 30%**  *Profil 2 – L'autre usager ne remarque pas le motocycliste* lorsqu'il tourne à gauche ou lorsqu'il s'insère dans un flux de circulation. L'autre usager était l'initiateur de l'accident; le facteur causal majeur était l'attention de l'autre usager où la vitesse du motocycliste en approche constitue un facteur aggravant.
- 13%**  *Profil 3 – Le motocycliste n'est pas suffisamment visible* lors du dépassement d'un autre usager ou d'une file. Un autre usager ne s'attend pas à ce que le motocycliste se trouve sur sa gauche et lui coupe la route car il veut tourner ou effectuer lui-même un dépassement. Dans ce genre d'accidents, le motocycliste et l'autre usager se partagent souvent la responsabilité.
- 6%**  *Profil 4 – Le motocycliste dépasse incorrectement.* Alors qu'il était question de manœuvres de dépassement correctement effectuées dans le précédent profil, on parle ici d'une manœuvre de dépassement exécutée au mauvais moment, au mauvais endroit ou de façon incorrecte.
- 7%**  *Profil 5 – L'autre usager se retrouve sur la bande du motocycliste.* Pour diverses raisons, l'autre usager atterrit soudainement sur la bande du motocycliste parce qu'il a perdu le contrôle, par manque de vigilance ou parce qu'il voulait dépasser quelqu'un et n'a pas vu le motocycliste.

## Lieu et temps

### Région

Sauf à Bruxelles, la grande majorité des accidents sont survenus dans la propre Région du motocycliste.

### Lieu

La plupart des accidents ont eu lieu hors agglomération (65%) et sur un tronçon sans carrefour (70%).

### Moment

Environ deux tiers des accidents (64%) se sont produits en semaine. Trois quarts (78%) se sont déroulés la journée, la plupart entre 14 et 19 h (44%). Les accidents impliquant un motocycliste seul, en particulier les accidents mortels, présentent un schéma différent puisque 63% d'entre eux surviennent entre 19 h du soir et 6 h du matin.

### Saison

La plupart des accidents de moto ont lieu entre avril et juillet inclus. Deux tiers des accidents (62%) se sont produits au cours de ces quatre mois.

## Profil

Presque tous les motocyclistes impliqués dans les accidents étudiés étaient des hommes (98%). L'âge moyen des motocyclistes impliqués dans les accidents graves étudiés était de 40 ans. Les motocyclistes appartenant à la catégorie d'âge 25-34 ans sont exposés à un risque accru d'accident mortel. Ils ne constituent toutefois pas la majorité des motocyclistes impliqués dans les accidents. En effet, trois groupes (25-34 ans, 35-44 ans, 45-54 ans) représentent trois quarts des motocyclistes accidentés, chaque groupe d'âge étant approximativement de la même taille.

44% des motocyclistes avaient obtenu le permis B avant 1989 et n'avaient donc pas dû passer d'examen spécifique pour conduire une moto. La part de ce groupe (âgé de 40 ans ou plus en 2010) n'est pas plus élevée dans les accidents mais n'est pas non plus petite. Les motocyclistes débutants (disposant d'un permis de conduire depuis un an au maximum) constituent un groupe plutôt restreint (8%) mais, par rapport à la population de motocyclistes, ils sont fortement surreprésentés dans les accidents graves, en particulier les accidents mortels.

## Type de moto

1 motocycliste sur 3 impliqué dans un accident grave conduisait une moto sportive. Les motos sportives sont prisées par l'ensemble des catégories d'âge mais alors que 3 jeunes conducteurs sur 5 en conduisent une, seul 1 motocycliste de plus de 45 ans sur 5 en pilote une. Les conducteurs de ce type de moto sont exposés à un risque très accru d'accident mortel. Les accidents avec une moto sportive étaient plus souvent des accidents impliquant un motocycliste seul que pour la majorité des autres types. Les conducteurs de motos sportives commettaient également plus souvent des infractions: ils conduisaient plus souvent trop vite, sous l'influence de l'alcool et sans permis valable.

## Infractions

Au moins 1 motocycliste sur 3 impliqué dans les accidents étudiés roulait trop vite. La vitesse excessive comporte un triple risque: (1) perdre le contrôle de la moto; (2) ne pas être en mesure de freiner en cas d'urgence; (3) être moins visible pour les autres usagers.

1 motocycliste impliqué dans un accident grave sur 5 était sous l'influence de l'alcool. Cette proportion est moins élevée que pour les automobilistes grièvement blessés dans un accident de la route. Les motocyclistes sous l'emprise de l'alcool perdaient plus souvent le contrôle de leur moto que les autres.

## Infrastructure

Les problèmes liés au revêtement étaient à l'origine de moins d'1 accident sur 10; ils jouaient par conséquent un rôle secondaire. D'autres problèmes liés à l'infrastructure comme une mauvaise signalisation, un mauvais éclairage ou un mauvais aménagement routier ont été relevés dans 10 % des accidents.

Un tiers des motocyclistes tués sur la route ont percuté un arbre, un poteau ou un mur. Dans 3 cas seulement, l'obstacle était protégé par une glissière de sécurité.

## Recommandations

Sur la base des résultats obtenus, un certain nombre de recommandations ont été formulées dont voici les principales:

- offrir aux motocyclistes des garanties pour une conduite défensive et un contrôle du véhicule: cours de conduite obligatoires, screenings et une offre de formations continues (abordables et accessibles) aux conducteurs issus des catégories d'âge 25-34 et 35-54;
- poursuivre les campagnes de sensibilisation abordant les thèmes suivants: comportement des motocyclistes, en particulier le comportement en matière de vitesse et la conduite défensive, et veiller à ce que les autres usagers soient plus attentifs aux motocyclistes;
- mener des actions répressives au printemps et en été (principalement des contrôles vitesse et alcool, ainsi que des contrôles des documents de bord);
- insister auprès des motocyclistes pour qu'ils portent un équipement (surtout un casque) les rendant plus visibles dans le trafic et poursuivre les études sur l'éclairage spécifique susceptible d'accroître la visibilité de la moto.

*Le rapport complet et le résumé de l'étude MOTAC peuvent être consultés et téléchargés sur le site de l'IBSR: <http://ibsr.be/fr/presse/etudes-et-statistiques/types-d-usagers/motocyclistes>.*

### Personnes de contact:

Benoit Godart (porte-parole IBSR): 0476/24.67.20

Isabel Casteleyn (porte-parole NL Melchior Wathelet): 0476/94.13.37

Sophie Van De Woestyne (porte-parole FR Melchior Wathelet): 0478/74.38.10

