La notion de risque à moto

jeudi 12 décembre 2019, par Piwi

Voici un article de Passion Moto Sécurité très bien écrit qui explique clairement la notion de risque et ses conséquences.

Introduction

Rouler à moto (ou dans une moindre mesure, en scooter) n'est pas seulement une question de maîtrise technique de son véhicule. La culture de la communauté motarde se trouve entre autres fondée sur une même consience du risque d'accident, de chute, des conséquences physiques, sur le partage de ce risque, sur son acceptation (sans résignation).

Etre motard, c'est vivre avec le risque à chaque instant sur la route.

« Etre prudent, ça ne veut pas dire être peureux et rouler à l'arrêt, mais simplement prévoir ce qu'il peut se passer. (…) Sur la route, tu n'es pas le roi du monde. »
C'est un propos de Denis Bouan, neuf fois vainqueur du Dark Dog Moto Tour, dans un article du hors-série « Pilotage sur route » du magazine Motos&Motards en 2014.

Personnellement, j'ai la chance qu'aucun de mes amis motards n'ait connu d'accident grave, fatal ou ayant laissé des séquelles importantes. Mais tous, y compris moi-même, sont tombés au moins une fois, avec à la clé selon les cas écorchures, brûlures, contusions, fractures…

La conduite à moto

La conduite à moto sur route et en ville, ça se passe au milieu des voitures et des camions.
Des véhicules conduits par des automobilistes à la compétence de conduite variable (question d'âge, d'expérience, de réflexes, de connaissance du parcours) et au degré d'attention aléatoire (fatigue, stress, consommation d'alcool, de médicaments, de stupéfiants).

Très peu de conducteurs prennent la route avec la ferme intention de « se payer un motard ».
Mais bon, il y a beaucoup d'angles morts sur une voiture, surtout quand on ne regarde pas dans les rétroviseurs, qu'on n'effectue pas de contrôles visuels avant de déboîter ou de se rabattre, qu'on ne met pas son clignotant, qu'on téléphone en conduisant…
Tous comportements qui diminuent la vigilance et entraînent un manque ou une absence totale de perception des deux-roues, responsable d'environ 70% des accidents corporels en deux-roues.

Il faut également admettre que ces derniers roulent souvent au-delà des limites de vitesse, ne sont pas toujours placés là où on les attend sur la chaussée, arrivent parfois trop vite (différentiel de plus de 40 km/h), n'allument pas toujours leur feu de croisement, se faufilent entre les voitures, effectuent des dépassements par la droite, etc.

La responsabilité en incombe aux deux parties, chacun doit faire attention à l'autre, anticiper ses réactions et respecter son droit à la libre circulation.
Avec en plus un zeste de civisme et un poil de politesse, ce serait le paradis !

De façon générale, on peut observer un manque – plus ou moins abyssal – de prise en compte

par les automobilistes de la présence des deux-roues moteur sur la route.

Rien d'étonnant à cela : personne ne la leur apprend ! Le partage de la route n'est pas enseigné pour le passage du permis de conduire et aucun enseignement pratique de conduite ne porte sur la compréhension des comportements spécifiques aux deux-roues.

Cela ne dédouane pas de leurs responsabilités les automobilistes (responsables de l'accident dans 65 à 70% des cas d'accidents corporels impliquant un deux-roues moteur en France), mais c'est une explication et une incitation d'une part à une vigilance redoublée, d'autre part à l'auto-formation.

Le risque à moto

Mais revenons à nos moutons (égorgés)…

Ce risque de l'accident, chacun l'accepte, l'assume, le gère comme il peut et comme il veut. Aucun motard ne peut reprocher à un autre le fait de refuser de l'assumer.

Un de mes meilleurs potes motards, un vrai mordu, a arrêté la moto.
Jean-Michel a toujours eu le virus et sa femme Brigitte ne risquait pas de le retenir : elle est la fille du premier concessionnaire Yamaha au Maroc, elle a commencé la moto à 14 ans, bien avant son mari. Ils avaient déjà arrêté de rouler une première fois après la mort d'un de leurs amis motards, mais le virus était toujours là et Jean-Michel avait repris une moto au bout de quelques années.

Il roulait en BMW R1150RT, on s'est connus dans un groupe de BMistes en 2002. Il conduisait très cool, toujours avec un équipement complet, sa femme en passagère entièrement équipée aussi. Gestion du risque maximale.

En 2004, leur fille aînée a eu un accident de moto.
Le truc complètement con : elle était aux Antilles, un local lui a proposé un tour en moto, sur une sportive préparée compétition, donc sans phares, le tout de nuit et bien sûr sans casques. 99% de risque d'avoir un accident et ça n'a pas raté.

Le plus dramatique, c'est que le pilote n'a presque rien eu. Mais la fille de mon pote, elle, c'était fractures multiples et surtout une compression de la colonne vertébrale. Elle s'est retrouvée hémiplégique, les médecins ne lui donnaient pas grande chance de marcher à nouveau un jour. Au final, à force de volonté et de travail à l'hôpital de Garches, elle a pu remarcher.

Jean-Michel nous a annoncé sa décision d'arrêter la moto quelques jours après l'accident.

Brigitte m'a raconté que leur fille cadette (14 ans à l'époque) avait fondu en larmes en voyant passer un motard et demandé ce qu'il se passerait si son père avait un accident comme sa soeur. C'est ce qui les a décidés à arrêter, la mort dans l'âme.

Jean-Michel est un ancien pilote de chasse, reconverti dans l'aviation civile, commandant de bord sur Boeing 747 à Air France pendant 20 ans, récemment retraité. Pas franchement le genre de gars à avoir peur facilement ou à refuser de prendre ses responsabilités.

J'ai eu beau lui expliquer que sa pratique de la moto n'avait rien à voir avec celle qui avait causé l'accident de sa fille, je n'ai pu que m'incliner devant sa décision : rouler à moto, c'est prendre un risque supérieur à la conduite d'une voiture. Si un motard considère ne pas vouloir prendre ce risque pour ses enfants, qui suis-je pour lui dire que ce n'est qu'un prétexte ?

Ma mère est morte d'un cancer quand j'avais 25 ans, mon petit frère en avait 7. Je sais un peu ce que c'est que de grandir sans un de ses parents.

Qui suis-je pour dénier à un autre motard le droit de refuser d'infliger ça à ses enfants ?

Si j'ai des gosses un jour (et c'est pas demain la veille), je sais que je n'arrêterai pas la moto. Parce que je considère que je gère au mieux ce risque, en investissant dans une moto sûre, un équipement de protection complet, que je roule de façon responsable, que j'ai suivi et que je continue de suivre des formations de perfectionnement…

Je suis persuadé qu'on peut rouler en moto, et rouler « vite » (au-delà des limites autorisées, sans non plus être à plus de 200 en permanence), de façon responsable, en gérant le risque pour éviter l'accident.

Mais je sais aussi que le risque zéro n'existe pas, on peut juste le diminuer et en diminuer les conséquences.

Assumer le risque

On en revient donc au postulat de départ : être motard, c'est assumer le risque.

Pour autant, ne croyez pas que « la moto c'est dangereux » !
Ce n'est pas la moto en elle-même (la machine, le véhicule, le mode de transport) qui est dangereuse, mais :

- un certain nombre de motards conduisent dangereusement ;
- les conséquences d'un accident à moto sont plus graves qu'en voiture.

Mais est-il dangereux par essence de rouler à moto ? Non !

Et ne vous laissez pas convaincre du contraire par les clichés, les préjugés, les « bons conseils » d'untel.

Une bonne partie du processus pour « rouler intelligent » (et donc plus en sécurité) est de ne pas céder à la désinformation, d'aller chercher plus loin.

Tout le monde vous dira que « la moto c'est dangereux », même et surtout ceux qui n'en ont jamais fait : vos collègues, votre belle-mère, votre médecin de famille, votre assureur, les journalistes des médias généralistes, les experts de la sécurité routière…

Mais allez-vous fonder votre conduite, votre passion sur les opinions de non-motards, des articles de non-spécialistes ou de froides statistiques ?

- Premièrement, les « conseils amicaux » ne sont pas toujours désintéressés.
- Deuxièmement, être un expert dans un domaine ne signifie pas être spécialiste de la conduite de sécurité en deux-roues motorisé.
- Troisièmement, il n'existe pas de « motard lambda », pas plus que de « motard moyen » ou encore moins de « vrai (ou faux) motard » !

La vraie question à se poser, c'est : comment rester sur ses roues ?

Comment font les motards qui ne se plantent pas, ne se blessent pas, ne meurent pas ?
Car après tout, ces derniers restent tout de même majoritaires !

Les amis

Ignorez les « conseils d'amis » !

Il y a de fortes chances que votre ami non motard (un collègue, un voisin, un proche) soit probablement moins motivé à vous aider à améliorer vos chances de survie qu'à vouloir se sentir supérieur.

Qui n'a pas connu la situation où un collègue plus âgé vient vous poser la main sur l'épaule en regardant votre casque posé dans un coin du bureau et vous dit « pour rien au monde, je ne voudrais voir mon fils rouler sur un de ces engins » ? Bien sûr, ça part d'un bon sentiment, ce collègue paternaliste voulait simplement dire qu'il préfère ne pas nous voir accidenté, mais il ne sait pas comment nous aider à l'éviter.

Par ailleurs, il y a un certain nombre de personnes qui aimeraient secrètement rouler en moto, mais qui n'osent pas (ou ont dû y renoncer pour diverses raisons). Tenter de vous en dissuader est une façon (plus ou moins inconsciente) de justifier leur peur ou leur manque de volonté, voire leur jalousie.

Les experts

Ignorez les « experts » !

Autre situation : vous allez consulter chez votre médecin de famille, celui-ci voit votre cuir et marmonne quelque chose à propos des donneurs d'organes…

Ce brave toubib croit sans doute sincèrement s'y connaître en matière de sécurité routière, mais la vérité est que les médecins voient seulement le résultat des accidents, et pas les motards qui roulent sans avoir d'accident. Tous les motards que les médecins voient sont des accidentés, donc dans leur logique, tous les motards sont des accidentés en puissance. Imparable ! Mais faux…

Etre médecin, avocat ou ingénieur ne fait pas automatiquement de vous un expert de la conduite à moto. Jusqu'à preuve du contraire, la conduite de sécurité à moto n'est pas enseignée dans les grandes écoles et les universités.

Alors remerciez ce toubib de sa sollicitude et recentrez la conversation sur sa vraie spécialité. S'il insiste, rappelez-lui que les maladies nosocomiales – celles qu'on attrape à l'hôpital – font plus de morts chaque année en France (les chiffres varient de 4.000 à 12.000 personnes) que les motos…

Le cinéma

Oubliez ce que vous avez vu au cinéma !

Il est tentant de prendre exemple sur ce qu'on voit dans les films américains, les séries télé ou les compétitions de moto.

Mais il se trouve que les acteurs professionnels font rarement de bons motards (à part Charley Boorman). Rouler à moto dans la vraie vie est un peu différent d'un tournage de film où tout est sécurisé, où le réalisateur peut dire « coupez ! » quand il veut, refaire la prise à l'infini si quelque chose ne va pas… et faire doubler les acteurs par des cascadeurs professionnels.

Ne fondez jamais votre conduite ou votre équipement sur ce que vous avez vu au cinéma !

Exemple :

Les deux autres pilotes sont casqués et tout équipés de cuir, gants, bottes…
Mais Ethan Hunt le super héros roule plus vite que tout le monde, sans casque, en chemise à carreaux, en jeans, avec juste une paire de lunettes de soleil… Et il se plante à ce qui semble être une très grande vitesse, il glisse sur le bitume et sur la terre, sans aucun équipement de protection. Ce qui ne l'empêche

pas de se relever sans une seule égratignure, pas même une déchirure au pantalon, rien !

Confidence : dans la vraie vie, c'est pas comme ça…

De même, ce n'est pas parce que vous voyez des pilotes professionnels se comporter d'une certaine façon sur un circuit lors d'une compétition de haut niveau que cela doit vous paraître une bonne idée de reproduire la même chose sur route ouverte.

Pour votre information, la majeure partie des pilotes professionnels de vitesse ne roulent jamais sur route ouverte !

Certains ne possèdent même pas le permis moto (ils ont juste besoin d'une licence FIM pour courir). Beaucoup vous diront qu'ils ne peuvent pas s'empêcher de rouler vite (chez eux, ça veut dire « très vite ») et que rouler vite sur route ouverte, c'est trop dangereux. Et vous pensez savoir mieux manier une moto qu'eux ?

Encore une fois, les techniques de pilotage sur circuit n'ont rien à voir avec celles d'une conduite de sécurité sur route.

Les médias

Ignorez les médias non spécialisés !

Chaque semaine, chaque mois, les magazines spécialisés moto (leurs journalistes et leurs lecteurs) relèvent les « perles » énoncées dans les médias généralistes (presse écrite, radio, télé).

Etant moi-même journaliste professionnel avec près de dix ans d'expérience en presse écrite généraliste et spécialisée, nationale et régionale, je ne suis pas persuadé que les journalistes français dans leur ensemble soient motophobes.
Beaucoup croient naïvement faire preuve de bonnes intentions, d'une démarche de prévention, en mettant en avant les dangers de la moto, de la même façon que votre mère, votre femme, votre fille vous dit « sois prudent », comme si cela pouvait changer quelque chose…

Après, il y a la recherche du sensationnel, les erreurs, les préjugés.
Tous ces articles où on lit « un gangster tué par un motard » : non, c'est un tueur à moto qui a tiré, pas un motard ! Ces articles titrés sur les excès de vitesse des motards et où on découvre en les lisant qu'en fait, il y a eu un seul motard en excès de vitesse contre dix automobilistes (qui parfois roulaient même plus vite que lui)…

Les articles des journaux locaux qui rapportent les accidents mortels du week-end sont la plupart du temps rédigés par ce qu'on appelle des correspondants de presse, qui ne sont pas des journalistes professionnels.
De plus, n'étant pas présents sur le lieu de l'accident (à de très rares exceptions près), ils se fondent sur le rapport de police ou de gendarmerie, rédigé le soir même. Ils peuvent mentionner si le motard décédé portait un casque ou pas, mais jamais vous ne saurez s'il avait bu ou non, pris de la drogue ou non, s'il avait son permis ou pas, s'il avait pris des cours de perfectionnement ou non, de quelle expérience il disposait, quel équipement il portait…

Par ailleurs, vous entendrez toujours parler des accidents, des excès de vitesse, des alcoolémies positives, mais jamais des motards qui roulent toute l'année sans accident.
Les médias ne parlent que des trains qui arrivent en retard, pas de ceux qui arrivent à l'heure, cela n'intéresse personne.

Les journalistes sont une courroie de transmission, ils ont pour mission de transmettre l'information le

plus honnêtement possible, mais ils ne sont que le reflet de la société, ils ne connaissent pas mieux la moto que la moyenne.

Les statistiques

Ne vous laissez pas impressionner par les statistiques !

Un des grands slogans de la Sécurité Routière (organisme gouvernemental rattaché au ministère des Transports), épaulé par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), c'est : la moto, c'est 20 fois plus dangereux que la voiture !

Pourquoi ? Parce qu'à partir des chiffres nationaux de mortalité routière, en croisant avec le volume du parc estimé et le kilométrage moyen estimé par catégorie de véhicules, le nombre de tués à moto est environ 20 fois plus élevé qu'en voiture.

Déjà, on devine aisément qu'un accident de moto à plus de 10 km/h devient tout de suite un accident corporel et qu'il peut facilement devenir grave.
A plus de 100 km/h, une chute sur deux s'avère mortelle.

Le problème, c'est que le gouvernement n'a aucune idée du kilométrage moyen effectué par les motos, tant les usages en sont variés.
Le kilométrage annuel moyen retenu par l'Officiel du Cycle (la revue professionnelle qui sert à fixer la cote de chaque modèle) est de 7.000 km pour les motos à 500 à 750 cc, de 7.000 à 12.000 km pour les cylindrées de 750 à 1.000 cc, et 12.000 km pour les plus de 1.000 cc.
Ce sont des moyennes, fondées sur des sondages plus ou moins représentatifs.

Deuxième problème, on ne connaît absolument pas le volume du parc de motos circulant en France.
Selon les pouvoirs publics, le nombre de deux-roues motorisés en France serait au total de 2,5 millions (tout confondu, y compris les 50 cc, dont un million de motos de plus de 125 cm3 et 1,5 million de 125 et cyclos).

Mais dans L'Officiel du Cycle du mois de juin 2007, une estimation menée selon les mêmes critères que dans les autres pays européens (et non selon la méthode spécifiquement française) donne le chiffre de 3,5 millions.
Un parc plus gros d'un million, voilà qui modifie sérieusement la proportion d'accidentalité et de mortalité.

Lire l'article " Combien sommes-nous ? " .

La vérité est qu'on n'a qu'une idée très imprécise de la dangerosité de la conduite en moto.
Tout ce qu'on peut dire est que les conséquences d'un accident sont évidemment plus sévères. Dans quelle proportion ? Très difficile à dire.

« La moto c'est dangereux », qu'ils disent.
Les accidents impliquant des motos font entre 600 et 1.000 morts par an sur les routes de France.
Soit à peu près autant que le nombre de morts dans un accident du travail.

Dans le même temps, les accidents domestiques de la vie courante font bon an mal an 20.000 morts chaque année, soit plus de quatre fois plus. Et on estime que 80% de ces 20.000 victimes (surtout des enfants et des personnes âgées) pourraient être évitées.

Sur 500.000 personnes gravement brûlées chaque année, 400.000 le sont, non dans un incendie, mais par un four, un micro-ondes, des plaques électriques, une friteuse, une barbecue…
Chaque année, 10.000 personnes (des plus de 65 ans à 95%) meurent simplement en tombant, en faisant

une chute.

Même si proportionnellement la population concernée s’avère bien plus réduite, la moto est loin de représenter cette espèce d’engin de mort, d’arme d’autodestruction, comme si monter sur une bécane revenait à se suicider.

Conclusion

Ce n’est pas les 106 chevaux de la moto qui sont dangereux, mais l’âne qui la conduit !

Si vous ne conduisez pas comme un âne, la moto n’est pas plus dangereuse qu’un autre moyen de transport, voire que de rester chez soi.

Le risque, c’est vous qui le gérez, qui choisissez de l’augmenter ou de le réduire par votre comportement social et technique, votre conduite, l’adaptation de votre vitesse aux conditions de circulation, votre équipement de protection, votre degré de vigilance, votre condition physique, votre maîtrise du véhicule

Voir en ligne : Passion Moto Sécurité : la notion de risque