

Fiche n° 1

- Le risque routier moto
- Les motocyclistes morts sur la route (accidents mortels en moto)
- Gravité
- Comportement en présence d'un accident

Le risque routier en moto

Même si motards et motardes ne représentent que **2 % du trafic routier total** (motos, voitures, camion et véhicules terrestres à moteur confondus), nous sommes **impliqués dans près d'1/4 des accidents corporels**. A kilométrage égal et sur un même parcours, un conducteur de moto a **20 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste**. Les motards et motardes constituent ainsi près de **20% des tués sur la route**. En 2011, ceci représentait en terme d'accidents et de morts :

- 6200 blessés hospitalisés
- 760 morts

Les chiffres 2012 ont été plus cléments, et la tendance 2013 semble également à la baisse, même si les motards et motardes restent très exposés et si la mortalité reste importante. Ceci bien entendu pour des raisons évidentes de vulnérabilité, mais aussi de comportement.

Les motocyclistes morts sur la route

1/3 des motards et motardes meurent sur la route sans tiers impliqué (2/3 des accidents mortels impliquent donc au moins un autre usager, quelle que soit la responsabilité). Pour autant, la mortalité chez les femmes est minime.

93 % des tués à moto sont des hommes. La conduite, mais également la manière d'appréhender la moto, diffère grandement entre homme et femme, de même que la notion de risque et d'expérience.

2/3 des accidents mortels se produisent en rase campagne (1/3 en agglomération). Les causes de ces accidents sont analysées dans la fiche n°2 - Cas d'accident les plus caractéristiques.

La règle des 6 mois. Les statistiques montrent que c'est **dans les 6 premiers mois après l'obtention du permis ou les 6 mois suivant la reprise de la moto** après une longue interruption de pratique, que le risque d'accident mortel à moto est le plus élevé.

9 fois sur 10, la route est sèche (donc 1 fois sur 10 seulement, la route est humide ou glissante).

1/5 de tués à moto ont moins de 25 ans (soit un peu plus de 250 personnes). La "jeunesse" est donc un facteur de risque supplémentaire, expliquant la politique tarifaire et la grille de certaines assurances.

Pour résumer : si vous êtes un jeune motard de moins de 25 ans, ayant moins de 6 mois de permis, que vous roulez en rase campagne par temps sec sur une route déserte, la méfiance est de mise...

Gravité

Sans carrosserie, pas de protection ! Un principe logique, mais qui n'incite pourtant pas tout le monde à rouler protégé. La protection individuelle avec un équipement adapté est important : il existe un risque important de blessures plus ou moins graves à chaque sortie et, pire, lors de tout accident ou chute.

La gravité de l'accident (et donc des blessures) est fonction de la vitesse. L'énergie absorbée par le corps en cas de choc est d'autant plus importante que la vitesse est élevée. Les conséquences d'un accident ou d'une chute sont également potentiellement plus importantes, du fait de la moindre protection.

Les lésions le plus souvent constatées chez les motards et motardes concernent :

- La tête (lésions cérébrales, traumatisme crânien). Même un casque a ses limites. Il ne peut empêcher le cerveau de bouger dans la boîte crânienne...
- Les membres supérieurs ou inférieurs (lésions orthopédiques, amputation). Les jambes sont très exposées aux chocs et rarement suffisamment protégées. De même, les mains sont très exposées. Une ou des fractures (plus ou moins complexes, plus ou moins déplacées) peuvent se produire. L'amputation est également un risque, surtout lorsque la protection n'était pas suffisante (doigts de la main, jambe...). Le mobilier urbain ne fait pas non plus de cadeau. Attention donc.
- La colonne vertébrale (lésions de la moëlle épinière). Les vertèbres sont très exposées et le dos est fragile. A moto, il est également très exposé. Fracture de vertèbre ou, pire, section de la moëlle épinière (donc paralysie), font partie des risques. Protéger son dos est essentiel. Pour cela, une dorsale est essentielle.

Comportement en présence d'un accident - Les gestes d'urgence (Les gestes qui sauvent)

Un règle de base pour le secourisme : PAS. **P**otéger, **A**lerter, **S**ecourir. Voici ce qu'il faut savoir sur ces notions :

Protéger : Protéger le lieu de l'accident. Signaler l'accident en le balisant sans pour autant se mettre soi-même en danger. Réduire les risques de sur-accident. Penser à votre propre sécurité et à prévenir suffisamment à l'avance les autres usagers de la route : les faire ralentir au moyen de gestes, feux de détresse, etc.

Alerter : Appeler le **112** (Police ou Gendarmerie), il est important de prévenir les plus rapidement les secours et les aides lorsque l'on est le premier sur le lieux (ou impliqué). Pensez à votre **localisation** précise, le **nombre de victimes**, leur **état évalué**, les **risques éventuels**. Indiquer le maximum d'informations utiles pour localiser et diagnostiquer l'accident et les personnes impliquées.

Secourir : En l'absence de secours officiels, il est une obligation d'assistance, même si l'on ne se sent pas qualifié. Une assistance psychologique est importante également. Porter secours aux blessés sans aggraver leurs éventuelles blessures. Si la tête a reçu un choc, éviter d'ôter le casque, même si la personne le demande. Attention aux mauvaises bonnes idées : Lorsque l'on porte secours à une personne, ne pas donner à boire à un blessé, ne pas déplacer le blessé sauf cas impérieux pour le mettre en sécurité dans un environnement sauf.

CONCLUSION : Connaître les risques à moto pour sa vie et pour celle des autres

Avoir conscience de sa vulnérabilité à moto est un point important conforté par les statistiques. Savoir que l'on peut se blesser et encourir des lésions graves montre que l'on est responsable. Insister sur l'importance de la protection est un plus, qui peut prendre un peu de temps sur celui de l'examen. N'hésitez pas à parler. Enfin, savoir quoi faire en cas d'accident est essentiel. Cela peut sauver la vie lorsqu'elle aura décidé de jouer des tours... N'oubliez pas. Et envisagez un stage de secourisme, toujours très utile pour être sensibilisé et surtout "performant" sur les lieux d'un accident.