

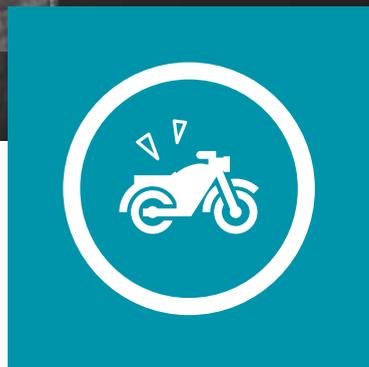
MA SÉCURITÉ À MOTO



Tous usagers, tous concernés.



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



tousconcernés.be

TABLE DES MATIÈRES

ÉDITO	3
VOTRE DEUX-ROUES	4
VOUS ET VOTRE ÉQUIPEMENT	6
SE FAIRE VOIR	11
LE PERMIS ET LES FORMATIONS	14
VOTRE PILOTAGE	16
QUELQUES CAS PARTICULIERS	22
LE CAS PARTICULIER DU FREINAGE	25
LES 10 RÈGLES D'OR DU MOTARD	27

UNE ROUTE PLUS SÛRE : TOUS USAGERS, TOUS CONCERNÉS

ALLIEZ PLAISIR ET SÉCURITÉ !

Vous avez choisi de vous déplacer en deux-roues, que ce soit pour vos déplacements quotidiens ou dans le cadre de vos loisirs.

Ce petit guide vous sera bien utile pour que votre route soit à la fois sûre et plaisante : de l'équipement à la formation en passant par les manœuvres à réaliser en urgence, il rassemble un maximum d'informations et conseils qui serviront aussi bien au débutant qu'au motocycliste expérimenté.

Belle route sur votre bécane !



VOTRE DEUX-ROUES

Vous avez décidé d'acheter une moto ou un scooter ? Vous en possédez déjà un(e) et envisagez d'acquérir une motorisation plus élevée ? Félicitations !

Petit guide pour commencer ou poursuivre sur de bonnes bases...

JE RÉFLÉCHIS AVANT D'ACHETER

- Dans quelles circonstances vais-je utiliser mon deux-roues ? Pour des balades le week-end ? Pour aller travailler ? Pour des performances sportives ? Sur route ou sur circuit ?
- Quel est mon niveau ?
- L'engin que j'envisage d'acheter est-il suffisamment maniable ?
N'est-il pas trop lourd pour moi ? Puis-je poser mes deux pieds à terre à l'arrêt ?



BON À SAVOIR !

Vous utilisez votre deux-roues à des fins professionnelles ?
Vous pouvez déduire ces frais à 100 %.

Vous faites le déplacement domicile-lieu de travail avec votre deux-roues ?
Une partie des frais est également fiscalement déductible. *

* Consultez le site du SPF Finances (www.finances.belgium.be : sous la rubrique « Particuliers », cliquez sur « Transport » et ensuite sur « Déduction de frais de transport ») ou le site www.moto.be (rubrique « Fiscalité ») pour plus d'informations.

J'ENTRETIENS MA BÉCANE

Pensez à contrôler :

- l'usure de vos **pneus au moins une fois par mois**
- la pression de vos pneus **à chaque sortie** > pensez à les gonfler davantage si vous transportez un passager ou des bagages.
- l'usure des plaquettes de **frein** > quand la moto est droite, le niveau de liquide de frein avant et arrière doit se situer entre « upper » et « lower ».
- la **chaîne** > lubrifiez-la régulièrement pour éviter les méfaits de l'humidité et vérifiez sa tension.
- le bon fonctionnement de vos **feux et clignotants**.

Que dit le Code de la route ?

Il impose une profondeur des rainures de pneus d'au moins 1,6 mm. Par sécurité, n'allez jamais au-delà de cette limite.

Et... nettoyez votre machine régulièrement ! Elle est encore plus belle quand elle brille 😊

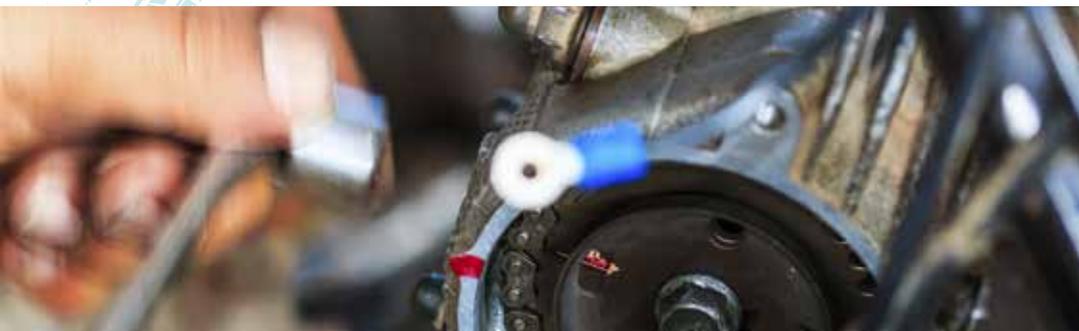
VOUS LE SAVEZ, MAIS...

Il est bon de rappeler que votre sécurité dépend de l'état de votre véhicule !
Un entretien régulier auprès d'un concessionnaire agréé s'impose.

JE NE « TUNE » PAS MA MACHINE

Monter un **pot d'échappement** non homologué ou modifier le pot d'origine, ce n'est pas vraiment agréable pour ceux qui vous entourent et ça risque de vous coûter cher lors d'un contrôle de police.

Pour votre sécurité, évitez de remplacer vos **clignotants** par des modèles plus petits, ou de placer des **phares Xénon** sur votre machine si elle n'est pas prévue pour cela.



VOUS ET VOTRE ÉQUIPEMENT

JE PROTÈGE EFFICACEMENT...

...MA TÊTE

Un nouveau casque, c'est comme des chaussures : ça s'essaie...

- Il doit un peu serrer, sans comprimer > Lors de l'achat, demandez si vous pouvez le garder un peu sur la tête (le ridicule ne tue pas). Après une dizaine de minutes, vous pourrez dire s'il convient. C'est important pour éviter l'inconfort ... et les dépenses inutiles.
- Vérifiez que la jugulaire est bien réglée > vous devez pouvoir passer un doigt entre la sangle et le prolongement de votre menton, sans vous étrangler. Deux doigts, c'est trop !

... et ça s'entretient !

Pour entretenir votre visière, utilisez de l'eau claire ou un produit et un chiffon spécifiques au risque de la griffer et qu'elle soit dès lors inutilisable. Si l'intérieur de votre casque n'est pas déhoussable, vous pouvez le savonner (sans l'immerger), l'éponger et le laisser sécher. Pensez à laisser votre casque sécher dans une pièce aérée après l'avoir porté. Pour protéger la doublure de la transpiration, il existe de fines cagoules ou des bandanas. Votre spécialiste moto pourra vous conseiller au mieux.

Que dit le Code de la route ?

- Le casque est obligatoire pour **TOUS les pilotes et passagers**, quel que soit le type de deux-roues utilisé !
- Votre casque doit être **homologué**.



© Shark Helmets

Les accessoiristes moto vous proposent des équipements de plus en plus performants pour vous assurer un maximum de protection.

VOUS LE SAVEZ, MAIS...

Votre tête doit être protégée dans tous les cas, même en été ou pour un petit trajet !

BON À SAVOIR !

Casque cogné, casque à jeter

Lors d'une chute, votre casque cogne le sol ? Achetez-en un nouveau : la matière qui amortit les chocs à l'intérieur n'est efficace qu'une seule fois.

Les casques homologués sont identifiés par une étiquette blanche portant :

- un cercle contenant la lettre E suivie du code pays ayant accordé l'homologation (1 = Allemagne, 2 = France, 3 = Italie, 4 = Pays-Bas, 6 = Belgique...)
- un n° d'homologation dont le début rappelle la norme en vigueur
- l'adjonction d'une lettre pour identifier le degré de protection de la mâchoire :
 - J : pas de protection maxillaire (casques de type jet ou demi jet)
 - NP : ne répond pas aux tests de protection de la mâchoire (casques modulables)
 - P : protection maxillaire intégrale (casques intégraux)
 - J/P : double homologation jet et intégral
 - un numéro de série de production



BON À SAVOIR !

Un casque a une durée de vie moyenne de 5 ans !

Pensez toujours à vérifier l'année de fabrication à l'intérieur du casque. Ce sont généralement quatre chiffres : mois-année (ex : 03-15).

LES TYPES DE CASQUE

TYPES DE CASQUE	SÉCURITÉ	CONFORT (ventilation, poids)	USAGE EXCLUSIVEMENT URBAIN	USAGE SPORTIF	USAGE ROUTIER	CONDITIONS MÉTÉO (chaleur)
Casque intégral 	★★★★★	★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★
Casque jet 	★	★★★★★	★★★	★	★★★★	★★★★★
Casque Cross-Over 	★	★★★★★	★★★	★★★★	★★★★	★★★★★
Casque modulable 	★★★★	★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Casque tout-terrain 	★★★★★	★★★★★	★	★★★★★	★	★★★★★

JUSTE UN CONSEIL

Préférez une visière non fumée : elle vous procurera une bonne visibilité même dans les endroits peu lumineux.

Si vous cherchez une solution pour éviter l'éblouissement, il existe aussi des écrans solaires qui se rétractent à l'intérieur du casque.



...MES MAINS

Même lors d'une simple glissade à faible vitesse, ce sont souvent les mains qui entrent d'abord en contact avec le sol. Raison de plus pour porter des **gants « moto »** en toute circonstance, même lorsqu'il fait chaud.



© Yamaha Motor Europe



© Yamaha Motor Europe

...MES PIEDS ET CHEVILLES

Des bottes (ou des bottillons) protègent vos pieds, chevilles et tibias si vous tombez et absorbent une partie du choc en cas d'impact latéral. Elles sont d'ailleurs imposées par le Code de la Route.

BON À SAVOIR !

Pour une protection optimale, préférez un vrai « cuir moto » d'au moins 1 mm d'épaisseur.

...MON CORPS**Cuir ou tissu ?**

Que vous choisissiez le cuir ou le tissu, l'essentiel est d'investir dans des vêtements spécialement développés pour la pratique de la moto, qui comportent des coques de protection. Achetez-les de préférence en concession ou dans un magasin spécialisé en accessoires moto. En termes de sécurité, le cuir est la matière idéale grâce à sa résistance à l'abrasion et au déchirement.

Les vêtements en tissu spécifique pour moto sont aussi résistants à l'abrasion. Certains sont munis d'une membrane étanche et respirante.

Avantages :

- ils peuvent servir été comme hiver
- ils sont moins lourds que les vêtements en cuir.

“ **COUVREZ-VOUS TOUJOURS D'UNE VESTE À LONGUES MANCHES ET D'UN PANTALON.** ”

**VOUS LE SAVEZ, MAIS...**

En cas de météo pluvieuse, seule une combinaison imperméable au-dessus de votre équipement vous tiendra au sec et séchera rapidement.

BON À SAVOIR !

Des équipements supplémentaires pour être encore mieux protégé ? La dorsale pour colonne vertébrale ou un gilet airbag, par exemple... Attention de ne pas cumuler la dorsale présente dans la veste avec une dorsale amovible.



SE FAIRE VOIR

JE SUIS FACILEMENT REPÉRABLE

Pour que les autres usagers de la route puissent me détecter facilement :

- j'allume mes phares
- je porte des vêtements clairs ou de couleur vive
- je choisis idéalement un casque de couleur claire ou vive
- je revêts de préférence des éléments réfléchissants, un gilet fluo ou une veste intégrant des bandes réfléchissantes.

VISION DIURNE



VISION NOCTURNE



Que dit le Code de la route ?

Allumer le feu de croisement et le feu arrière rouge, même en plein jour, c'est obligatoire !

JE CHOISIS LA JUSTE PLACE

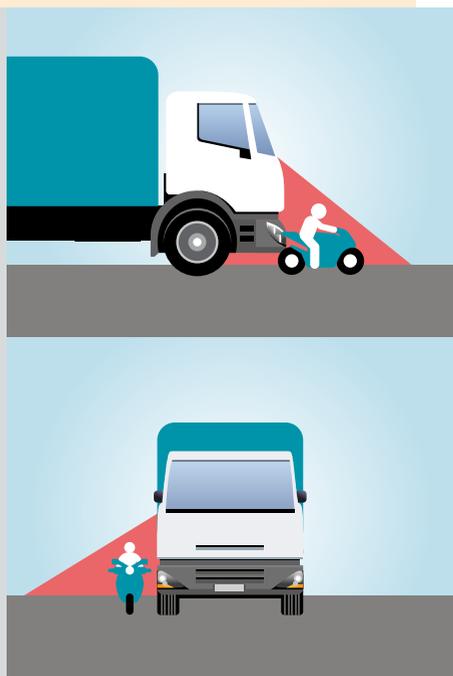
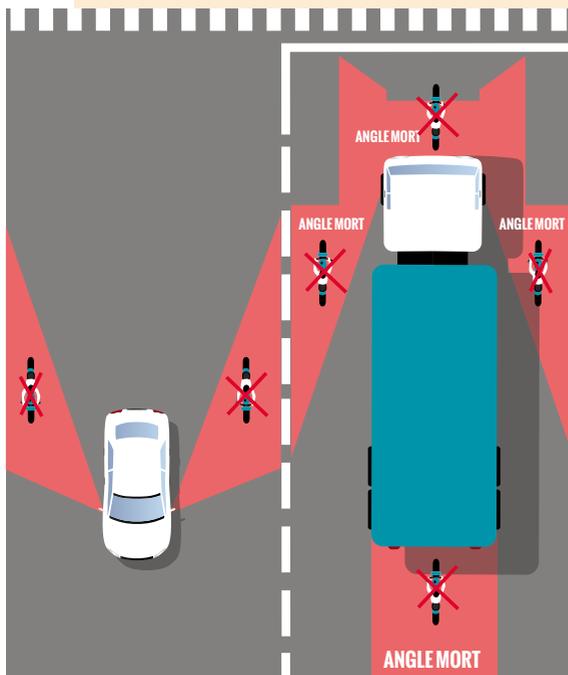
Un motocycliste n'est pas tenu de garder sa droite sur sa bande de circulation. Il vaut donc mieux vous positionner par rapport aux 2/3 de votre bande. Vous aurez une meilleure vue du trafic et serez mieux remarqué par les automobilistes dans leur rétroviseur intérieur. De plus, vous éviterez ainsi plus facilement les pièges de la route, ou une portière de voiture qui s'ouvre soudainement.



BON À SAVOIR !

VOIR ≠ ÊTRE VU !

- Le chauffeur de la voiture que vous suivez ne vous voit que lorsque vous-même apercevez son visage dans son rétroviseur. Assurez-vous donc de bien croiser son regard.
- Les chauffeurs de poids lourds ne peuvent pas voir derrière eux, et très peu ce qui se passe sur les côtés. Prenez donc garde aux angles morts !



Que dit le Code de la route ?

- Les deux-roues motorisés peuvent se positionner aux 2/3 de la largeur de leur bande de circulation.
- Ils ne peuvent en aucun cas circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, des bandes balisées en vue de travaux, une zone hachurée ou asphaltée entre la berme centrale et la ligne blanche matérialisant le bord gauche de l'autoroute.
- Ils ne peuvent pas se positionner sur les sas vélos aux feux.



LE PERMIS ET LES FORMATIONS

JE VEUX LE PERMIS ! MAIS LEQUEL ?

Si c'est votre première moto ou si vous envisagez l'acquisition d'un engin plus puissant, voici un aperçu des permis requies :

	PERMIS AM (cyclomoteur/scooter)	PERMIS A1	PERMIS A2	PERMIS A
Puissance maximale	50 cc/4kw et 45 km/h	125 cc/11kw et 0,1 kW par kg	Moins de 35 kW ou moins de 0,2 kW/kg	Puissance illimitée à partir de 35 kW
Age min.	16 ans	18 ans	20 ans	24 ans 22 ans si vous avez le permis A2 depuis 2 ans
Nombre min. d'heures de cours	4 h dont min. 2 sur la voie publique	9 h pour l'examen sur terrain privé et obtenir le permis provisoire valable 1 an Avec 3 h en plus, possibilité de passer l'examen sur voie publique directement après l'examen sur terrain privé	9 h (idem). Ou 4 h si vous avez le permis A1 depuis au moins 2 ans	9 h (idem). Ou 4 h si vous avez le permis A2 depuis au moins 2 ans

Source : www.lepermismo.be

ET SI VOUS AVEZ LE PERMIS B ?

Avec un permis B (auto), vous pouvez conduire un cyclomoteur, un scooter, une moto légère ou un quadricycle léger de la catégorie AM.

PERMIS OBTENU APRÈS LE 1^{ER} MAI 2011

Vous pouvez conduire une moto ou un scooter de 125 cc max., limité à 11 kW/15 ch, avec un rapport puissance/poids de max. 0,1 kW/kg, à condition d'avoir suivi 4 heures de formation en auto-école. Il n'y a pas d'examen pratique ni théorique.

PERMIS DÉLIVRÉ AVANT LE 1^{ER} MAI 2011

Vous n'êtes pas tenu de suivre une formation pour conduire un cyclomoteur ou un scooter, mais c'est recommandé. Vous ne pouvez rouler qu'en Belgique.

PERMIS OBTENU AVANT FIN 1988

Vous pouvez conduire une moto ou un scooter sur la voie publique sans limitation de puissance ni de cylindrée. Il est vivement conseillé de suivre une formation.

JE ME BONIFIE!

Petit à petit, avec l'expérience, chaque motocycliste apprend à mieux connaître son engin et à anticiper les situations dangereuses. Afin d'améliorer encore vos manœuvres d'urgence, effectuez de temps à autre des mises à niveau. Que vous soyez débutant ou non, profitez des formations permanentes ou continues dispensées par des instructeurs spécialisés. Renseignez-vous auprès de votre assureur, votre commune ou province car certaines réductions sont parfois prévues.



VOTRE PILOTAGE

Rouler sur la bande d'arrêt d'urgence, emprunter la voie des bus (sauf signalisation appropriée), faire hurler sa moto en allant jusqu'au rupteur, remonter les files à toute vitesse... : ces comportements sont bien évidemment à éviter.

Afin d'allier plaisir et sécurité, deux mots d'ordre : PRUDENCE ET ANTICIPATION. Alors... les sensations, oui, mais sans engendrer de situations dangereuses pour soi ou pour les autres. La route, ça se partage.

Si vous avez envie de sensations intenses, pourquoi ne pas tester la conduite sur circuit ?



© Yamaha Motor Europe

J'ANTICIPE

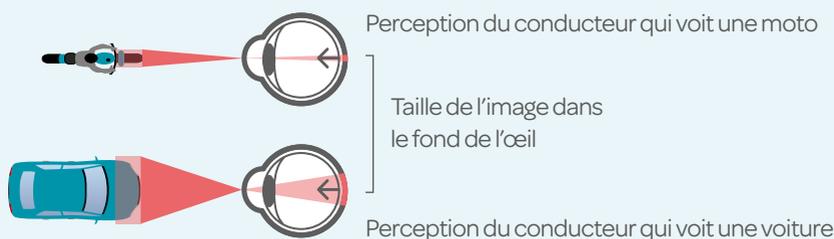
En tant que pilote de deux-roues, anticipez les réactions des autres usagers de la route en vous posant les questions suivantes :

- Suis-je à une distance suffisante par rapport à celui qui me précède : il va peut-être freiner ou s'arrêter ?
- Suis-je visible par le conducteur du poids lourd qui circule à ma gauche et dont l'intention est de se rabattre vers la droite ?
- Le conducteur stationné à droite ne risque-t-il pas de quitter sans indication son emplacement ? Soyez attentif aux feux stop qui s'éteignent ou à la position des roues avant du véhicule.

PERCEPTION DE LA VITESSE D'APPROCHE DU MOTARD

Le conducteur m'a-t-il vu et a-t-il anticipé correctement ma distance et ma vitesse ? De nombreux accidents surviennent en effet en raison d'erreurs d'appréciation ou tout simplement du fait que les conducteurs n'ont pas vu le motard arriver.

Cela s'explique en partie par le fait que plus un objet se rapproche et plus son image dans le fond de l'œil va s'agrandir. C'est la vitesse d'agrandissement qui donne l'indication de la vitesse d'approche. A vitesse d'approche égale, la silhouette du couple moto/motard, plus petite que celle d'une voiture, a une image qui ne s'agrandit pas autant dans le fond de l'œil. Sa vitesse d'approche paraît donc moindre.



Des recherches indiquent qu'augmenter les dimensions apparentes de la moto avec des éléments lumineux/feux supplémentaires, pourrait constituer une piste d'amélioration de ce problème.

En résumé, regardez loin devant vous, choisissez bien votre position sur la route, gardez les autres véhicules à l'œil et soyez toujours prêt à réagir.

ATTENTION : DANGER !

Soyez particulièrement vigilant dans ces quelques situations, sources de nombreux accidents :

REDÉMARRER AU FEU

Tenez compte du « temps mort » aux feux de signalisation : vérifiez bien si la route est libre à gauche et à droite avant de vous engager.

TRAVERSER UN CARREFOUR

Regardez à gauche, à droite, puis encore à gauche. Avant de vous engager, assurez-vous qu'aucune voiture ne dépasse celle qui vient à votre droite.

ÉVITER UN OBSTACLE

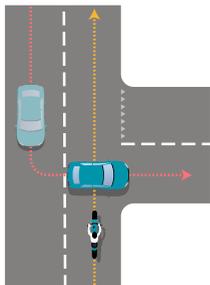
Parfois, il est moins dangereux d'éviter un obstacle que de vouloir s'arrêter à tout prix :

- Concentrez-vous sur la voie de secours que vous allez emprunter, et pas sur l'obstacle.
- Relâchez totalement les freins.
- Une fois votre engin redressé, freinez de nouveau en toute sécurité.

LE « TOURNE À GAUCHE »

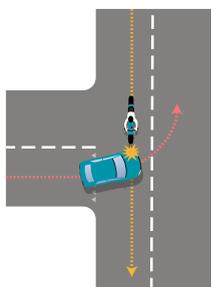
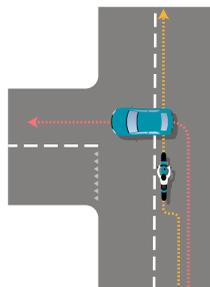
Les statistiques révèlent que cette manœuvre des automobilistes est à l'origine de beaucoup d'accidents.

Les situations dangereuses illustrées ci-dessous sont les plus fréquentes... mais il existe encore de nombreux dangers avec le « tourne à gauche » ! Vigilance reste le mot d'ordre 😊



Un motard circule sur une route prioritaire. Un automobiliste arrive en sens inverse et souhaite tourner à gauche. Il ne distingue pas le motard (malgré l'absence d'éléments gênant sa visibilité) ou évalue mal sa vitesse d'approche et sa distance et s'engage à gauche en coupant la route au motard.

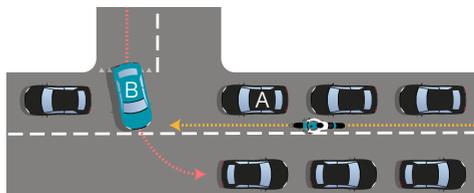
Un motard circule derrière un automobiliste qui ralentit. Le motard entreprend donc de dépasser l'automobiliste mais celui-ci tourne à gauche, coupant ainsi la route au motard.



Un automobiliste souhaite s'engager sur une route prioritaire. Il traverse la voie pour rejoindre la bande de droite mais coupe la route du motard qui arrive en sens inverse, évaluant mal sa vitesse d'approche ou sa distance.

REMONTÉES DE FILES DE VÉHICULES

Un motard remonte une file de véhicules. Un automobiliste A (qui se déplace dans le même sens) se trouvant devant une intersection cède le passage à un automobiliste B voulant rejoindre la bande de circulation en sens inverse. Celui-ci vérifie qu'aucun véhicule n'arrive sur sa droite mais ne voit pas le motard arriver à sa gauche et lui coupe la route. Le motard, dont la vision est entravée par l'automobiliste A, ne voit pas non plus l'automobiliste B arriver et n'a pas le temps de ralentir.



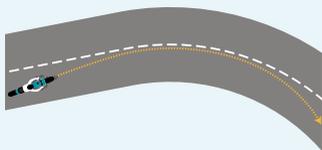
PRENDRE UN VIRAGE

La visibilité dans un virage est réduite. Avec de l'expérience et une bonne technique du regard, vous pouvez négocier correctement n'importe quel virage.

QUELQUES CONSEILS PRATIQUES

AVANT LE VIRAGE

- Regardez loin devant vous et observez la courbe du virage.
- Méfiez-vous en particulier des virages masqués qui offrent une vue insuffisante sur leur sortie.
- Rentrez le plus tard possible dans la courbe : vous aurez ainsi une meilleure visibilité.
- Votre vitesse est trop élevée ? Freinez avant de commencer à virer.



Avant d'entrer dans un virage à droite, placez-vous le plus à gauche possible de votre bande de circulation (pour un virage à gauche, il faudra se placer le plus à droite de votre bande de circulation). Vous maintiendrez ainsi plus longtemps une trajectoire en ligne droite et aurez donc une meilleure vue de la courbe à négocier.

DANS LE VIRAGE

- Dès l'entrée du virage, déplacez votre regard jusqu'au point où vous allez sortir de la courbe.
- Gardez les genoux en contact avec le réservoir et penchez le corps afin de guider votre machine dans la trajectoire correcte à l'aide des hanches et en appuyant le pied sur le repose-pied intérieur.
- Lors d'un virage à gauche, vérifiez que le haut de votre corps ne dépasse pas la bande continue.
- Évitez de lâcher les gaz, rétrograder ou débrayer > cela déstabilise la moto.
- Vous devez quand même freiner ? Utilisez tout d'abord votre frein arrière. Si ce n'est pas suffisant, débrayez et utilisez votre frein avant avec précaution.
- Réaccélérez seulement quand la sortie est en vue.



© T23RF/Ottó Kálmán

“ DIRIGEZ VOTRE REGARD VERS L'ENDROIT OÙ VOUS VOULEZ ALLER. VOTRE MACHINE SUIVRA AUTOMATIQUEMENT CE MOUVEMENT. ”

DÉPASSER

- Intéressez-vous à ce qui se passe derrière vous > un rapide coup d'œil par-dessus l'épaule gauche permet de vous assurer qu'un autre conducteur n'est pas en train de vous dépasser.
- Évaluez correctement la vitesse des véhicules qui vous précèdent et celle de ceux qui arrivent en face > abstenez-vous en cas de doute et ne comptez pas sur la « collaboration » éventuelle d'autres usagers.
- Veillez à respecter la distance de sécurité avant de dépasser.
- Entamez le dépassement après avoir marqué votre intention à l'aide des clignotants.

BON À SAVOIR !

Par la gauche ou par la droite ?

Si on peut remonter par la droite une file de voitures à l'arrêt, dès qu'elles redémarrent, il s'agit d'un dépassement : soit on se remet dans la file des voitures, soit on continue à la dépasser mais uniquement par la gauche.

VOUS LE SAVEZ, MAIS...



Pensez toujours à éteindre vos clignotants après un tournant, au risque de donner une mauvaise indication aux autres usagers !

REMONTER UNE FILE

En Belgique, vous pouvez circuler plus rapidement entre deux files de véhicules immobilisés ou qui se déplacent à vitesse modérée. Mais cela reste une manœuvre périlleuse, car les automobilistes ne sont pas tenus de céder le passage ! Restez courtois et allumez obligatoirement vos feux de croisement.

- A l'approche d'une file, vérifiez dans vos rétroviseurs si des voitures vous suivent.
- Ralentissez progressivement.
- Attirez l'attention des automobilistes derrière vous en signalant votre présence au moyen de vos feux de détresse ou de votre feu stop.
- Pour remonter la file, vous devez rouler entre les 2 bandes de circulation, les plus à gauche.
- Réintégrez votre place dans la file dès que les voitures se mettent à rouler à plus de 50 km/h.
- Utilisez vos clignotants pour indiquer que vous souhaitez vous rabattre. Attention, vous devez céder la priorité.

Attention : lorsqu'un « trou » se crée dans une file de voitures, les automobilistes ont souvent tendance à l'occuper et changent donc brusquement de bande.

Que dit le Code de la route ?

Pour remonter une file, il faut respecter des conditions de vitesse strictes : **vous ne pouvez pas rouler à plus de 50 km/h** et l'écart entre votre vitesse et celle de la file ne peut être supérieur à 20 km/h.

Ex. les voitures circulent à 10 km/h : 30 km/h maximum pour la remontée.

En outre, sur les autoroutes et les routes pour automobiles, vous devez rouler entre les deux bandes situées le plus à gauche.



S'ADAPTER À L'ÉTAT DES ROUTES

Gare aux gravillons et aux trous : des dangers pas toujours très visibles et qui peuvent causer des chutes. Vigilance et respect des limitations de vitesse s'imposent en toutes circonstances !

ROULER PAR MAUVAIS TEMPS

- Chute de neige, verglas ou épais brouillard ? Laissez votre deux-roues au garage.
- Beaucoup de vent ? Redoublez de prudence > les bourrasques risquent de vous déstabiliser et de vous faire quitter votre trajectoire, notamment lorsque vous dépassez un camion, passez sur un pont ou roulez sur une voie bordée de temps à autre d'habitations.
- La pluie rend les pavés, les rails de tram et le marquage routier très glissants > attention donc aux passages pour piétons, aux lignes à hauteur des feux, aux marquages des arrêts de bus, aux plaques ou bouches d'égouts...
- En automne, méfiez-vous aussi des feuilles mortes, du soleil bas et de l'extrémité droite de la route (mousse, humidité).

SE GARER

Certaines villes disposent de stationnements pour les deux-roues motorisés. Si aucun parking n'est prévu, il est autorisé de se garer sur le trottoir ou l'accotement, à condition de laisser suffisamment de place pour les autres usagers, notamment les piétons (minimum 1,5 m).



QUELQUES CAS PARTICULIERS

SE DÉPLACER EN GROUPE

Vous pratiquez la moto en groupe ? Voici quelques conseils pour une balade en toute sécurité :

- Scindez le groupe en sous-groupes de 5 à 6 pilotes.
- Déterminez la place de chacun dans le groupe > les pilotes les moins expérimentés à l'avant.
- Optimisez la visibilité de chacun > le premier roule aux 2/3 de sa bande, le deuxième au tiers, le troisième de nouveau aux 2/3 et ainsi de suite.
- Adaptez la distance entre vous en fonction de la vitesse et de l'endroit où vous vous trouvez > en agglomération, placez-vous plus près les uns des autres que sur autoroute.
- Arrêtez-vous uniquement sur un accotement ou un parking.
- Lors d'une manœuvre, ne suivez pas aveuglément le motard qui vous précède > vérifiez que la voie est bien libre.

Que dit le Code de la route ?

- Les groupes de plus de 50 motards doivent obligatoirement être escortés par 2 capitaines de route au minimum. Le ou les capitaines de route sont néanmoins conseillés à partir de 15 motards...
- Âgé de 25 ans au moins, un capitaine doit porter un vêtement rétroréfléchissant, avec la mention « capitaine de route » en lettres noires sur le dos, et avoir un signal C3 (disque blanc à bord rouge). Il peut arrêter la circulation sur les voies transversales durant la traversée du groupe aux carrefours sans signaux lumineux, à l'aide du disque C3.
- Il est interdit de rouler côte à côte. Il faut rouler en rangs parallèles décalés et laisser un espace de quelques mètres entre chaque deux-roues motorisé.



CONDUIRE AVEC UN PASSAGER...



Circuler à deux sur une moto demande de la pratique et une certaine adaptation :

- Le passager doit être détendu et simplement suivre les mouvements de la machine.
- Il ne doit en aucun cas se pencher de manière inattendue vers l'intérieur ou l'extérieur.
- Il peut changer de position dans une ligne droite, mais certainement pas dans un virage.
- Il doit toujours avoir les pieds sur les repose-pieds.
- Il peut se tenir aux poignées à l'arrière ou à votre taille, sans entraver votre liberté de mouvement.
- Vous pesez plus lourd : la maniabilité s'en ressentira et votre distance de freinage sera plus longue.
- Adaptez la pression de vos pneus à la charge.

BON À SAVOIR !

Si la moto n'est pas équipée d'un interphone, établissez préalablement un code de communication entre vous et votre passager.

Que dit le Code de la route ?

Il est interdit de circuler avec un enfant de moins de 3 ans sur une moto. Entre 3 ans et 8 ans, ils peuvent prendre place uniquement sur une moto de max. 125 cc, à condition d'être transportés dans un dispositif adapté. À partir de 8 ans, ils peuvent vous accompagner sur toutes les motos. Habillez toujours votre enfant avec un équipement adapté et homologué.

“ EN AUCUN CAS, VOUS NE POUVEZ PRENDRE DE PASSAGER SUR UN DEUX-ROUES MOTORISÉ QUI N'EST PAS ADAPTÉ POUR LE TRANSPORT DE DEUX PERSONNES, C'EST-À-DIRE UNE DOUBLE SELLE, DES POSE-PIEDS ET POIGNÉE(S) ! ”

...OU DES BAGAGES

LES VALISES RIGIDES

- Répartissez le poids de manière égale entre les deux coffres.
- Placez les objets les plus lourds dans le bas.
- Tenez compte du poids maximal par valise.

Une sacoche de réservoir est également pratique car elle se place près du centre de gravité de la moto.

LES TOP CASE

Vous pouvez placer une petite valise supplémentaire sur le porte-bagages ("top case") ou arrimer un sac en forme de boudin sur la partie arrière de la moto en veillant à ne pas dépasser la largeur réglementaire.

FINALEMENT :

- Vérifiez la pression des pneus et la suspension en fonction du poids total.
- Procédez à un essai quelques jours avant le départ.
- Pensez à régler les phares par rapport au chargement.



Que dit le Code de la route ?

La largeur maximale, chargement compris, d'une moto ne peut dépasser 1,25 m.
A déconseiller toutefois, surtout pour de longs déplacements !

LE CAS PARTICULIER DU FREINAGE

QUELS TYPES DE FREINS ?

La majorité des machines est équipée de freins à disques - souvent deux disques à l'avant et un à l'arrière. Il existe également des systèmes de freinage combiné qui répartissent la pression de freinage entre la roue avant et la roue arrière.

BON À SAVOIR !

Grâce au système ABS, les roues ne se bloquent pas, ce qui permet d'éviter les glissades et dérapages et leurs conséquences.

STOP !

QUELQUES REPÈRES INTERPELLANTS...

La distance de freinage est influencée par :

- votre manière de freiner
- l'état de vos freins
- l'état de vos pneus et leur pression
- l'état du revêtement du sol (routes mouillées)
- votre maîtrise de la machine
- le système ABS
- la suspension
- le poids (bagages ou passager).

DISTANCE DE RÉACTION + **DISTANCE DE FREINAGE** = **DISTANCE D'ARRÊT**

(AVEC UN TEMPS DE RÉACTION D'UNE SECONDE ET UNE VOITURE EN PARFAIT ÉTAT SUR UNE ROUTE SÈCHE)



QUELQUES CONSEILS PRATIQUES

COMMENT FREINER CORRECTEMENT ?

Dans un premier temps, utilisez modérément le frein arrière afin de stabiliser la machine (transfert de masse) et après les freins avant. Vous pouvez ensuite renforcer la pression de freinage.

En cas de freinage urgent, pour avoir la garantie de vous arrêter à temps, freinez au contraire d'abord de manière énergique, et puis atténuez l'action en fonction de la distance qui vous sépare de l'obstacle. Gardez les bras tendus sur le guidon et serrez la moto entre vos jambes.

- Si la roue avant se bloque suite à une sollicitation trop brutale, relâchez immédiatement la pression sur la poignée de frein, sinon c'est la chute...
- En cas de mauvaise adhérence (gravier, sable, pavés glissants...), utilisez principalement le frein arrière.
- Freinez avant le virage, pas pendant, ou alors si nécessaire freinez dans le virage mais uniquement avec le frein arrière.



BON À SAVOIR !

Pour maintenir, malgré la pluie, un bon degré d'efficacité des freins à disques, « séchez-les » à intervalles réguliers en freinant légèrement, tantôt de l'avant, tantôt de l'arrière.

EN CONCLUSION

LES 10 RÈGLES D'OR DU MOTARD

- 1. Un engin adapté à ta taille et tes capacités, tu choisiras.**
- 2. Ta bécane, tu bichonneras.**
- 3. Pour une protection optimale, tu t'équiperas.**
- 4. Une conduite anticipative, tu adopteras.**
- 5. Pour te balader en groupe, transporter un passager ou des bagages, ton pilotage, tu adapteras.**
- 6. Par mauvais temps, prudent tu seras et en conséquence tu t'équiperas.**
- 7. Formations et mises à niveau, régulièrement tu suivras.**
- 8. Des virages masqués, tu te méfieras.**
- 9. Toujours vers la bonne direction, ton regard te mènera.**
- 10. Les pièges de la route, tu éviteras.**

Rédaction : Agence wallonne pour la Sécurité Routière.

Crédits photos : © Yamaha Motor Europe, © Dainese S.p.A. & © Shark Helmets & Fedemot

Sources : IBSR, FEBIAC, MCC, GOCA.

Cette brochure a été imprimée en décembre 2015.

Le contenu correspond aux données disponibles à cette date.



RETROUVEZ PLUS D'INFOS
SUR TOUSCONCERNÉS.BE



Wallonie



AGENCE WALLONNE
POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

awsr.be