

Les systèmes d'infodivertissement peuvent être dangereux pour les motards

[La prudence est de mise à la veille d'un week-end qui devrait lancer la saison de la moto](#)

Les motards disposent désormais d'une large gamme de systèmes d'infodivertissement qui peuvent comporter des risques en termes de distraction. Or une nouvelle étude de l'institut Vias révèle que 55% des utilisateurs de deux-roues motorisés utilisent au moins un de ces systèmes. Parmi eux, un quart roule avec un smartphone au guidon et 8% utilisent un affichage tête haute « Head-up Display ». Il s'agit d'un casque moto comportant un petit écran de projection pour un œil, lequel peut être connecté à un smartphone. Ces dispositifs peuvent être dangereux et c'est pourquoi, à la veille d'un week-end à la météo clémente, l'institut Vias appelle à la prudence et recommande de rester concentré sur la tâche principale de conduite.

Piloter une moto en sécurité requiert un degré d'attention plus élevé que conduire une voiture. Le motard doit maintenir son véhicule en permanence en équilibre et les manœuvres d'urgence sont plus complexes à réaliser. Il doit aussi être constamment attentif aux obstacles dangereux tels que les nids-de-poule. Une erreur peut rapidement entraîner une chute susceptible d'avoir de graves répercussions.

55% des deux-roues motorisés ont un dispositif d'infodivertissement

Dans le cadre de cette étude, l'institut Vias a interrogé près de 300 conducteurs de deux-roues motorisés. 45% ont indiqué ne pas utiliser un dispositif d'infodivertissement. De manière générale, les jeunes conducteurs ont plus souvent recours à un tel système que les conducteurs plus âgés.

Dans le groupe des utilisateurs de deux-roues motorisés qui emploient un système d'infodivertissement, voici les systèmes les plus populaires :

- *système de navigation au guidon (1 motard sur 3)*

Souvent utilisé pour obtenir des informations sur le parcours ou le trajet à l'aide des boutons de commande situés sur le guidon.

- *smartphone au guidon (1 motard sur 4)*

Similaire au système de navigation au guidon mais ici, les fonctions utilisées sont : répondre aux appels, recevoir des messages textes et communiquer avec d'autres motards.

- *smartphone en poche avec oreillettes (1 motard sur 5) et intercom (1 motard sur 7)*

Les informations sont reçues oralement. Les conducteurs communiquent avec un passager, écoutent de la musique, répondent à des appels et reçoivent des informations (sonores) sur l'environnement. Un intercom est également souvent commandé par des boutons situés sur le casque.

- *Head-up Display (8% des motards)*

Un head-up display est un petit écran de projection pour un œil, intégré au casque. Cet écran est connecté au smartphone et permet ainsi d'afficher de nombreuses options telles que la navigation, les playlists préférées ou même la réception de messages textes. Ces systèmes peuvent être assez complexes, ce qui rend difficile l'exécution de certaines manipulations et l'utilisation de fonctions spécifiques. Les utilisateurs indiquent consulter les réseaux sociaux, communiquer avec d'autres conducteurs et recevoir des informations sur l'environnement.



Le « Head-Up Display » permet de visualiser sa playlist par exemple

Les systèmes d'infodivertissement peuvent être bénéfiques : ils indiquent par exemple la vitesse maximale autorisée ou fournissent des informations ponctuelles qui permettent aux conducteurs de ne pas avoir à changer brusquement de voie. Mais ils peuvent aussi avoir des effets négatifs. Les virages peuvent parfois être mal évalués parce que les contours ne sont pas aussi précis sur un système de navigation. Par ailleurs, certains systèmes permettent de consulter les médias sociaux ou de lire des SMS tout en conduisant. Cette fonction est vivement déconseillée car il est alors impossible d'avoir un contrôle total de sa moto ou de réagir à temps à un événement imprévu. Il est important de bien avoir la maîtrise de son deux-roues avant de s'essayer à toute sorte de technologie.

En vertu de la dernière réglementation en vigueur sur l'homologation des casques (ECE 22.06), les systèmes de seconde monte, considérés comme des accessoires, ne sont permis que s'ils ont été testés avec le casque. L'institut Vias déconseille d'utiliser un système de seconde monte dans un casque qui n'a pas été testé avec le casque et d'être vigilant en cas de combinaison avec un casque plus ancien. En plus, compte tenu des impacts potentiels sur la distraction identifiés dans l'étude, leur utilisation peut influencer la sécurité routière.

Début de la saison moto : rouler à moto est de plus en plus sûr

19% de motos en plus, 22% d'accidents en moins

Avec l'arrivée des beaux jours, de nombreux passionnés de moto vont de nouveau enfourcher leur bécane. Selon une étude de l'institut Vias, 8 motards sur 10 ne roulent pas l'hiver. Le nombre d'accidents corporels commence à grimper à nouveau à partir de mars, mais près de trois quarts des accidents de moto ont lieu entre avril et octobre. L'année dernière, 538 536 motos étaient immatriculées dans notre pays. Cela représente une augmentation de 19% au cours des dix dernières années. Le nombre d'accidents a toutefois diminué de 22% au cours de la même période. En moyenne, environ 7 accidents de motos surviennent encore chaque jour, soit 2517 au total en 2023. L'année dernière, 49 motocyclistes ont également perdu la vie, comparé à 81 en 2014.

En 10 ans, le nombre d'accidents a chuté de 16% en Wallonie, de 17% à Bruxelles et de 28% en Flandre.

Les accidents de moto 16 fois plus graves en Wallonie qu'à Bruxelles

Les accidents impliquant un motard sont plus graves que chez les autres usagers. Sur 1000 accidents corporels, 27 décès sont à déplorer chez les motards, 18 chez les piétons, 9 chez les automobilistes et 8 chez les cyclistes par exemple.

Il existe de fortes différences au niveau régional. En Wallonie, l'on déplore 33 tués pour 1000 accidents corporels contre 16 en Flandre et 2 tués à Bruxelles.

Un tiers des motards perd la vie dans un accident unilatéral

Dans la majorité des accidents impliquant un motard, il est question d'une collision avec un autre usager. Les motards sont également les plus vulnérables en cas d'accident avec une partie adverse. En effet, dans 34% des accidents de moto en Belgique, le motard est percuté par le côté. Parmi les motards tués, 36% le sont toutefois dans un accident sans partie adverse.

5 conseils aux motards pour rouler en toute sécurité

1. Ne vous fiez pas aveuglément à votre système de navigation : votre système de navigation n'est pas précis à 100%. Lorsque vous abordez un virage, fiez-vous à vos propres yeux et tenez votre distance par rapport à l'autre bande de circulation.
2. Téléphonnez le moins possible et limitez la durée de vos communications ! Conduire une moto exige beaucoup de concentration, une charge mentale supplémentaire peut altérer votre capacité à vous concentrer.
3. Paramétrez votre système de navigation avant votre départ : saisir votre destination ou manipuler votre système tout en conduisant peut s'avérer complexe et vous faire quitter la route des yeux plus longtemps que vous ne le pensez.
4. Essayez d'abord de vous sentir à l'aise sur votre moto avant d'utiliser la technologie ! Il est important de retrouver le plein contrôle de la moto surtout au début de la saison.
5. Soyez conscients des risques liés à la distraction : apprenez à compenser de manière appropriée lorsque vous conduisez en utilisant la technologie. Vérifiez votre système dans les situations de trafic les moins risquées.

Personne de contact:

Benoit GODART, porte-parole Institut Vias: 0476/24.67.20



Institut Vias
Chaussée de Haecht 1405 - 1130 Bruxelles - T +32 (0)2 244 15 11 - F +32 (0)2 216 43 42
info@vias.be - www.vias.be - BE 0432.570.411