



RENAAT LANDUYT
MINISTRE DE LA MOBILITE

CONFERENCE DE PRESSE DU 12 AVRIL 2005

Présentation de la campagne
“Ne perdez pas les motards de vue.”
11/04/2005 - 08/05/2005



Renaat LANDUYT
Ministre de la Mobilité
Président de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière

INTRODUCTION

Dans le cadre de "jesuispour.be", le mouvement des citoyens et des organisations pour une plus grande sécurité sur les routes, nous présentons aujourd'hui la première campagne "motards". Bien entendu, ce thème n'a pas été choisi par hasard. En effet, ces dernières années, le nombre de motards n'a cessé d'augmenter dans notre pays: selon les tout derniers chiffres, ils sont 332.695. Et bien qu'ils ne puissent pas être considérés d'emblée comme des usagers "doux", les motards sont extrêmement vulnérables.

Certains ne sortent leur moto que pour faire une petite balade dès qu'il fait beau, d'autres l'utilisent quotidiennement pour se déplacer. Toujours est-il que la moto a le vent en poupe et que les deux-roues motorisés ne peuvent plus être ignorés dans le paysage routier actuel.

Différents facteurs expliquent cette évolution: une moto prend moins de place qu'une voiture, ce qui permet de se frayer un passage plus rapidement dans les files et dans un trafic urbain congestionné. Le contact direct avec l'environnement explique également la popularité de la moto comme véhicule de loisir. Les facilités de parking et la moindre consommation de carburant sont d'autres points positifs.

Toutefois, le revers de la médaille est l'insécurité à laquelle les motards sont encore confrontés aujourd'hui.

OBJECTIF DE LA CAMPAGNE

L'objectif de la campagne est d'attirer l'attention des automobilistes sur le fait qu'ils partagent la route avec, entre autres, les motards et de les inciter à faire preuve de plus de courtoisie et de respect à leur égard. Même si ces derniers ne se comportent pas toujours de manière exemplaire dans la circulation, il est clair qu'en cas d'accident, la disproportion des forces en présence tournera toujours à leur désavantage. Par conséquent, le sentiment de sécurité que procure la voiture ne doit, en aucun cas, autoriser les automobilistes à mettre en péril la sécurité des usagers qui ne disposent pas d'un habitacle. N'oublions pas que les motards sont les seuls usagers sans habitacle à pouvoir circuler sur autoroute.

Laisser de l'espace aux motards dans les files, faire particulièrement attention en cas de changement de bande de circulation et tenir compte du fait que les motos peuvent démarrer plus vite que les voitures mais qu'elles effectuent plus difficilement un arrêt d'urgence, sont des exemples de comportements témoignant de respect envers les deux-roues motorisés.

Une meilleure connaissance des points forts et des points faibles de chacun permet de résoudre les problèmes de sécurité qui se posent entre les motards et les autres usagers de la route. Une plus grande compréhension mutuelle et une responsabilité partagée rendent le trafic quotidien plus sûr pour chacun.

En collaborant avec les associations de motards, il est également plus facile de faire passer le message sous-jacent, à savoir attirer l'attention des motards sur le fait qu'ils n'ont pas que des droits, mais aussi des devoirs. L'extrême maniabilité des motos par rapport aux voitures ne doit pas les inciter à prendre des risques inconsidérés dans le trafic, même dans les files.

DES USAGERS DE LA ROUTE VULNERABLES ?

Chaque année, près d'un millier de motards sont tués ou gravement blessés sur les routes de notre pays.

Un coup d'œil aux statistiques montre que le **nombre de tués** parmi les motards est en nette augmentation depuis 1990. Particulièrement préoccupant est le fait que les chiffres déjà disponibles pour 2002 révèlent que cette hausse s'est encore accentuée.

Le **nombre de tués et blessés graves** a légèrement diminué depuis 1990, mais cette baisse est beaucoup moins importante que pour les autres catégories d'usagers. Entre 1990 et 2001, le nombre de tués et blessés graves a diminué de 46 % pour l'ensemble des usagers de la route. Pour les motards, cette baisse n'atteint que 3 % (voir tableau 1).

Tableau 1: sécurité routière des motards, évolution 1990-2001

	1990	1995	2000	2001	2002	2001/1990
Décédés 30 jours	106	116	118	147	159	+ 38,7 %
Tués + blessés graves	1005	1155	990	971	*	- 3,4 %
Nombre total de victimes	3013	3573	3414	3421	*	+ 13,5 %
Nombre de motos (au 1 ^{er} août)	139.174	200.258	277.838	293.630	305.510	+ 111,0 %
Nombre de véhicules-kilomètres parcourus par les motos (en millions)	350	950	1020	1030	1050	+ 194,3 %
Nombre de tués + blessés graves par 1000 motos	7,2	5,8	3,6	3,3	*	- 54,2 %
Nombre de tués + blessés graves par millions de véhicules-kilomètres	2,9	1,2	1,0	0,9	*	- 67,2 %

* pas connu

Données: INS, SPF Mobilité et Transports - Traitement: IBSR.

Bien entendu, cette évolution est directement liée à l'augmentation du **nombre de motos** sur nos routes, et au nombre de **kilomètres parcourus**. Entre 1990 et 2001, le nombre de motos a plus que doublé (+ 111,0 %) et le nombre de kilomètres parcourus par les motos a presque triplé (+ 194,3 %).

Au cours de la même période, la **sécurité relative** des motards, exprimée par le nombre de tués et blessés graves pour 1000 motos et par million de kilomètres parcourus, s'est sensiblement améliorée. Nous avons enregistré une diminution de respectivement 54,2 % et 67,2 %. Nous retrouvons aussi cette évolution positive dans la plupart des autres catégories d'usagers.

La vulnérabilité des motards ressort également du nombre de tués par 1000 motards (conducteurs et passagers) victimes d'un accident corporel. Ce nombre atteint presque le double par rapport au nombre d'occupants de voitures, ce qui s'explique notamment par le fait que les motards ne disposent pas d'une carrosserie pour les protéger, alors que le facteur vitesse intervient également (voir tableau 2).

Tableau 2: gravité des accidents en fonction de la nature de l'utilisateur (2001)

	Décédés 30 jours	Nombre total de victimes	Décédés 30 jours par 1000 victimes
Piétons	158	3636	43
Motards	147	3668	40
Tous les usagers	1486	66.780	22
Passagers de voitures	899	41.882	21
Cyclistes	128	6540	20
Cyclomotoristes	63	7563	8

Source: INS – traitement: IBSR

FACTEURS D'ACCIDENTS

Les facteurs qui influencent les accidents impliquant des motards peuvent être classés en trois grands groupes, tout comme pour les autres catégories d'utilisateurs: premièrement, les aspects humains et sociaux; deuxièmement, les facteurs liés au véhicule et à son équipement; en troisième position, les facteurs environnementaux. Il va de soi qu'il existe une interaction importante entre ces trois groupes. Ainsi, un conducteur adaptera son comportement aux caractéristiques techniques du véhicule avec lequel il roule, aux conditions de circulation et à l'état de la route.

Parmi les **aspects humains et sociaux**, la connaissance, l'attitude et l'habileté du motard jouent un rôle fondamental. L'environnement social du motard peut également exercer une influence considérable, par exemple lorsqu'il s'agit de l'utilisation des équipements de sécurité. Il ressort d'une étude que l'attitude des motards isolés est extrêmement variable en ce qui concerne les aspects liés à la sécurité. Certains sont très conscients des risques particuliers auxquels ils doivent faire face, et ils feront tout pour garantir leur sécurité et celle des autres usagers. D'autres y attachent beaucoup moins d'importance.

Une étude menée aux Pays-Bas montre qu'un comportement routier insuffisamment défensif est couramment mis en cause, tant chez les motards que chez les automobilistes¹. Cela est dû notamment au fait que l'on évalue souvent mal les possibilités et les limites de chacun. Les automobilistes ne s'attendent pas toujours à la présence de motards et, de ce fait, ils ne les voient pas ou alors beaucoup trop tard. Parmi les motards, 70 % avaient bien vu l'autre usager, mais ils ne s'attendaient pas à rencontrer des problèmes. L'étude révèle, en outre, que, dans environ la moitié des accidents survenus en agglomération, la vitesse excessive a également joué un rôle. Hors agglomération, c'était le cas dans 40 % des accidents.

¹ Vis, A.A., De onveiligheid van motorrijden nader bekeken; Een beschrijving van de aard en omvang van het probleem. SWOV, Leidschendam, 1995.

Un projet de recherche européen sur les accidents impliquant des deux-roues motorisés (motos et cyclomoteurs) a révélé que le principal facteur d'accident (50 %) est une erreur d'un autre conducteur (automobilistes...)². 70 % des conducteurs n'ont pas vu le deux-roues motorisé. A noter également que les automobilistes qui possèdent aussi un permis moto ou cyclo sont moins enclins à négliger les deux-roues.

37% des accidents sont dus à une erreur du conducteur du deux-roues motorisé.

Les facteurs liés au **véhicule et à l'équipement** concernent essentiellement leurs caractéristiques techniques. Par rapport aux modèles d'il y a environ 20 ans, les motos actuelles obtiennent de meilleurs résultats en matière de sécurité sur pratiquement toute la ligne. Elles ont de meilleurs freins, une plus grande stabilité, une plus grande maniabilité, une meilleure ergonomie et elles sont devenues techniquement plus fiables. Les pneus aussi ont été considérablement perfectionnés et offrent plus d'adhérence et de stabilité. Grâce à l'ABS, la qualité du freinage et, surtout, le contrôle de la moto dans des circonstances difficiles, ont été remarquablement améliorés. Par ailleurs, la capacité d'accélération et la vitesse de pointe des motos ne cessent d'augmenter, surtout parmi les modèles sportifs. L'influence de ces facteurs sur la sécurité et, plus particulièrement, l'interaction avec le comportement du conducteur ne sont pas encore bien connues.

La visibilité des motards est aussi directement liée aux caractéristiques de leur véhicule et de leur équipement. En raison de leur plus fine silhouette, les deux-roues sont moins vite perçus que les quatre roues par les autres conducteurs, en dépit du fait qu'ils doivent rouler phares allumés de jour. Une étude indique que la visibilité objectivement mauvaise des motards joue un rôle dans beaucoup d'accidents. La plupart du temps, le motard se trouve bien dans le champ de vision de l'automobiliste, mais il n'est pas vu ou est vu trop tard³.

Enfin, les **facteurs environnementaux** sont constitués d'éléments qui concernent la manière dont les routes sont conçues et aménagées, leur état et leur entretien, les méthodes de signalisation utilisées, les équipements de sécurité le long des routes, etc. Bon nombre de routes sont conçues et aménagées pour répondre aux besoins des véhicules à quatre roues. On ne pense aux besoins spécifiques des deux-roues qu'en seconde instance. L'entretien des routes est aussi très important pour les motards. Les trous et les irrégularités dans le revêtement de la chaussée, les matériaux et les immondices qui traînent sur la route représentent un danger bien plus grand pour les deux-roues que pour les voitures, en raison du risque de chute. La signalisation et les équipements de sécurité tels que les marquages routiers et les rails de sécurité peuvent constituer de graves dangers pour les motards.

Lors de l'étude MAIDS (voir note en bas de page 3), il est apparu que seulement 4 % des accidents sont imputables au mauvais état de la route. Même s'ils ne sont que rarement en cause, les rails de sécurité n'en sont pas moins très dangereux pour les deux-roues motorisés, qu'ils blessent grièvement.

² MAIDS (Motorcycle Accidents In Depth Study), un projet de recherche de l'Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) soutenu par la Commission européenne, dans lequel les circonstances de 921 accidents au total impliquant des deux-roues motorisés, y compris les cyclomoteurs, sont soumises à une analyse en profondeur.

³ L'étude néerlandaise (voir note en bas de page 2) confirme les constatations de Hurt, H.H. Jr., Ouellet, J.V. & Thom D.R. (1981b). *Motorcycle Accident Cause Factors and Identification of Countermeasures*. (DOT HS 805 862). Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

NE PERDEZ PAS LES MOTARDS DE VUE

Il résulte de cet aperçu des facteurs d'accidents que l'on peut encore faire beaucoup de choses pour améliorer la sécurité des motards. C'est là l'objectif de cette campagne.

En ce qui concerne **la connaissance, l'habileté et l'attitude des conducteurs**, la formation à la conduite a évidemment un rôle important à remplir. Mais il ne faut pas non plus sous-estimer l'importance de ce qu'on appelle des "screenings" ni des stages de maîtrise après l'obtention du permis de conduire. Lors de ceux-ci, les aptitudes du motard individuel sont testées et affûtées, et on consacre également beaucoup d'attention à des thèmes tels que l'évaluation du risque et l'attitude.

Les motards doivent aussi contribuer activement à leur propre sécurité. Grâce à leur position sur la route, ils peuvent faire en sorte d'être mieux visibles. Un équipement constitué de couleurs vives et de matériel réfléchissant peut encore augmenter leur visibilité. Conduire de manière défensive et anticiper toujours le comportement des autres usagers, tel est le message à faire passer. Remonter les files n'est possible que quand le trafic avance lentement (jusqu'à 50 km/h) et, dans ce cas, il convient de faire toujours attention à l'angle mort dans le rétroviseur des voitures et surtout des camions. Bien entendu, il n'est pas question de rouler sur la bande d'arrêt d'urgence, sur les tronçons de route fermés en raison de travaux routiers ou sur les zones hachurées sur le sol, etc.

Quant aux autres usagers, ils doivent être plus attentifs à la présence de motards dans le trafic et être conscients du fait que ceux-ci ne sont pas toujours bien visibles. En tenant compte activement des motards, les automobilistes peuvent contribuer à éviter des accidents. Leur laisser de l'espace dans les files, être particulièrement attentif en cas de changement de bande et tenir compte du fait que les motos peuvent accélérer plus vite que les voitures, mais qu'elles effectuent plus difficilement un arrêt d'urgence, sont quelques conseils aux automobilistes. Ces conseils sont notamment repris dans un dépliant intitulé "Automobilistes, connaissez-vous les motards ?" qui sera distribué, entre autres, par environ 120 zones de police qui mèneront des actions sur le terrain.

En ce qui concerne le **véhicule et l'équipement**, il y a encore moyen, indépendamment de l'évolution technologique, d'apporter des améliorations. Ici aussi, l'attitude active du motard occupe une position centrale. En connaissant bien les caractéristiques, les possibilités et les limites de sa moto et en veillant à son parfait entretien, il peut éviter des accidents. En portant toujours un équipement de sécurité correct, il peut, en outre, réduire considérablement les conséquences en cas d'accident ou de chute. A l'heure actuelle, pratiquement plus aucun motard n'ose encore rouler sans casque. Cela dit, par beau temps, on observe encore trop souvent des motards en T-shirt et en jeans sur la route. Une tenue spécialement conçue pour les motards, des bottes, des gants constituent pourtant l'équipement de base essentiel de chaque motard qui se respecte.

Les **facteurs environnementaux** sont, en grande partie, du ressort des gestionnaires de voiries. Tant dans la conception et l'aménagement que dans l'entretien des routes, ils peuvent consacrer davantage d'attention aux besoins des motards et à leur vulnérabilité spécifique. L'IBSR vient, en outre, de publier une nouvelle brochure qui reprend les informations utiles pour augmenter la sécurité des motards en améliorant activement l'aménagement des routes.

Les motards sont d'une grande vulnérabilité dans le trafic. Leur sécurité dépend d'une série de facteurs qui sont à la fois liés au comportement et aux caractéristiques du véhicule et de l'environnement routier.

Pour améliorer la sécurité des motards, il est indispensable d'inciter les automobilistes à prendre davantage en compte les deux-roues motorisés et de faire prendre conscience aux motards de leur vulnérabilité.

"C'est précisément ce que nous visons avec la campagne qui démarre aujourd'hui. Elle invite tant les motards que les automobilistes à un plus grand respect mutuel. L'objectif est que de tels messages soient diffusés à l'avenir pour chaque catégorie spécifique d'usagers doux", selon le Ministre Landuyt.

Ceci constitue le fondement du concept "jesuispour": rassembler des usagers et des organisations autour d'un important objectif commun, à savoir une plus grande sécurité pour tous.

Pour de plus amples informations: Els Bruggeman (0479/81.34.56)

Institut Belge pour la Sécurité Routière asbl

Chaussée de Haecht 1405 - B-1130 Bruxelles
Téléphone 02/244.15.11 - Téléfax 02/216.43.42
E-mail : info@ibsr.be - Internet : www.ibsr.be
TVA BE 432.570.411



CONFERENCE DE PRESSE DU 12 AVRIL 2005

Présentation de la campagne de sensibilisation:

"Ne perdez pas les motards de vue."

11/04/2005 – 08/05/2005

**Patric DERWEDUWEN
Administrateur Délégué de
l'Institut Belge pour la Sécurité Routière**

Tous les ans, l'IBSR organise, en collaboration avec les Régions, une campagne de sensibilisation consacrée aux usagers doux. La campagne de cette année se focalise sur la sécurité des motards. Il s'agit de la première grande campagne de sensibilisation menée par l'IBSR sur ce thème. Le printemps est évidemment la période idéale pour lancer une campagne "motards". Le retour des beaux jours accroît sensiblement le nombre de deux-roues motorisés sur nos routes.

APPROCHE DE LA CAMPAGNE

Cette campagne aborde le sentiment d'insécurité des motards sans, pour autant, culpabiliser les automobilistes. A l'image du comportement que devrait adopter tout un chacun dans la circulation, l'approche de cette campagne se veut non-agressive. Le message est décliné de manière positive, non-moralisatrice et humoristique.

PLAN MÉDIA

Affiche

L'affiche montre, dans un rétroviseur en forme de casque, la tête d'un motard en (très) gros plan. Celui-ci fait "de grands yeux" dans l'espoir de bien se faire remarquer par l'automobiliste. On l'aura compris, le message est décliné sur un ton humoristique. Le slogan "Ne perdez pas les motards de vue" pourrait être interprété comme "Jetez un œil dans votre rétroviseur" (et utilisez vos clignotants) avant de changer de direction.

L'affiche cadre évidemment avec la philosophie de la campagne, à savoir rendre les autres usagers de la route plus attentifs à la présence des motards dans la circulation. En tenant compte activement de cette présence, les automobilistes peuvent éviter des accidents.

Outre les affiches le long des routes, plus de 20.000 affichettes seront distribuées via le fichier d'adresses de l'IBSR reprenant un millier de destinataires, parmi lesquels des bâtiments publics, des maisons de jeunes, des centres culturels, des entreprises, etc.

Dans la Région de Bruxelles-Capitale, une affiche a spécialement été créée pour les bus de la Stib, en collaboration avec le Ministre de la Mobilité, Pascal Smet, et le Gouverneur Paulus de

Châtelet. On y voit, à l'arrière-plan, le Palais de Justice de Bruxelles et le slogan a été légèrement modifié: "A Bruxelles non plus, ne perdez pas les motards de vue".

Spot TV

Le spot TV constitue le deuxième pilier de la campagne et permet de garantir une visibilité et un impact aussi larges que possible. La caméra nous permet de suivre, en gros plan, un motard qui circule sur sa moto dans un environnement urbain.

Après être passé sous un pont, ce motard s'arrête. La caméra change alors de cadre et, comme sur l'affiche, on aperçoit l'image du motard dans le rétroviseur de la voiture. Bref, le spot nous fait comprendre que derrière chaque voiture peut se trouver, à tout moment, une moto. L'automobiliste doit tenir compte de cette présence quelles que soient les circonstances, plus particulièrement lorsqu'il effectue une manœuvre.

A la fin du spot, le slogan de la campagne, "Ne perdez pas les motards de vue", est complété par "Gardez-les dans votre rétro".

Le spot est diffusé sur la Une, la Deux, RTL-TVi du côté francophone, et sur les chaînes flamandes één et Canvas, ainsi que sur la BRF pour les Germanophones.

Dépliant

Fruit d'une collaboration avec le MotorCycle Council, le dépliant "Automobilistes, connaissez-vous les motards ?" permet aux motards et aux automobilistes d'apprendre à mieux se connaître. Il constitue donc un outil idéal dans le cadre de cette campagne. Outre les recommandations valables pour tous, il est divisé en deux parties. Le premier volet concerne les automobilistes et les incite à respecter davantage les deux-roues motorisés. Dans le second volet, des conseils sont dispensés aux motards afin, notamment, de les aider à aborder les files.

Comme l'a annoncé le Ministre, ce dépliant est mis à la disposition des services de police. Il sera également disponible dans tous les centres d'examens et de contrôle technique. Je tiens dès lors à profiter de l'occasion pour remercier le GOCA qui a permis cette distribution massive.

Brochure

L'augmentation du nombre de deux-roues motorisés rend indispensable la prise en compte de ces usagers dans la politique de mobilité et d'aménagement de nos routes.

C'est pourquoi un groupe de travail a été constitué afin d'étudier spécifiquement les problèmes d'infrastructure rencontrés par les motards et de proposer des recommandations aux gestionnaires de voiries applicables dans les trois Régions.

Les travaux de ce groupe ont débouché sur l'élaboration d'une brochure intitulée "Pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure". Cette publication analyse les sources de danger ou d'inconfort pour les motards et propose des solutions respectant les quatre principes de base d'une bonne infrastructure: une bonne adhérence par tous les temps, une information routière lisible permettant au motard d'adapter sa conduite, une bonne visibilité réciproque et une limitation du risque de collision avec des obstacles.

Un mailing est prévu prochainement afin de faire connaître cette brochure auprès des gestionnaires de voiries.

Tant le dépliant destiné au grand public que la brochure pour les gestionnaires de voiries sont disponibles sur le site Internet de l'IBSR: www.ibsr.be.

Programmes TV

Ces prochaines semaines, plusieurs émissions Contacts (RTBF) et Ça Roule (RTL/TVi) seront consacrées à la sécurité des motards. Ce sera également le cas de Kijk Uit (VRT) et Veilig Thuis (VTM) du côté néerlandophone.

CONTRÔLES

Bien entendu, une campagne de sensibilisation va toujours de pair avec un renforcement des contrôles. Ceux-ci sont, en effet, indispensables pour modifier le comportement. C'est pourquoi nous avons insisté auprès des Chefs de zone, de la Police fédérale, des Procureurs généraux et des Gouverneurs afin d'intensifier la surveillance et les poursuites en matière de respect de la sécurité des motards. A l'inverse, les motards aussi devront faire preuve d'un comportement adapté dans la circulation.

COLLABORATION

Cette campagne est le fruit d'une collaboration entre plusieurs partenaires, à savoir l'IBSR, les Régions et les associations de motards représentées par le MotorCycle Council. Je profite de l'occasion pour les remercier de leur aide précieuse.

Conférence de presse « Ne perdez pas les motards de vue »



Discours de la part du MotorCycle Council

Madame la Ministre,
Messieurs les Ministres,
Chers Invités,

Pour cette campagne de sécurité routière, l'IBSR a travaillé en étroite collaboration avec le MotorCycle Council, en abrégé MCC. Tout le monde ne connaît peut-être pas encore le MCC. Le MotorCycle Council est une alliance stratégique qui regroupe toutes les fédérations belges étroitement liées aux motards, c'est-à-dire tant les associations d'utilisateurs, les écoles de conduite et instructeurs, les centres de formation continue, l'industrie que le sport moto. Nous pouvons dire en fait que nous représentons de la sorte la totalité du groupe de plus de 300.000 motards en Belgique.

Le MCC poursuit deux objectifs importants :

- 1) stimuler l'utilisation de deux-roues motorisés ;
- 2) améliorer la sécurité routière pour les motards.

A ce deuxième objectif – la sécurité routière – nous avons fort travaillé au cours des mois écoulés, au nom du MCC, ainsi qu'avec des initiatives des différents membres individuels. Le MotorCycle Council réuni, via les différents membres et surtout via les fédérations d'utilisateurs Fedemot et MAG, toute l'expérience relative aux différents aspects de la conduite à moto. Quelques exemples de la collaboration du MotorCycle Council avec l'IBSR sont la brochure « Attention aux motards dans l'infrastructure », le dépliant « Automobiliste, connaissez-vous les motards ? » et bien entendu la campagne que nous vous présentons aujourd'hui. Le gros du travail du MCC s'effectue cependant derrière les coulisses, mais les politiciens ici présents savent que nous travaillons en permanence et de manière active à améliorer la sécurité par nos initiatives. Et nous en voyons entre-temps les résultats. La Région wallonne, par exemple, investit des montants considérables dans l'adaptation des glissières de sécurité dont on connaît le danger. Les screenings du MAG pour motards sont rendus possibles grâce au soutien de la Région flamande. La Région bruxelloise dresse un inventaire des points noirs pour motards sur son territoire.

Si la Belgique veut réduire de moitié le nombre de victimes de la circulation d'ici 2010, l'approche la plus efficace est d'accorder une attention accrue et permanente aux motards dans le trafic quotidien. Pour les membres du MCC, cette première campagne de sécurité routière ne représente donc qu'un début. D'autres initiatives suivront encore dans les mois qui viennent et nous ne manquerons pas de vous en informer. Ajoutons à cela que nous avons à cœur de maintenir un sain équilibre entre motards et automobilistes, parce que nous attendons des deux groupes un comportement plus sûr dans le trafic et un respect mutuel.

Entre-temps nous remarquons déjà que la compréhension réciproque augmente. Encore peu d'automobilistes bloqueront sciemment le passage à un motard dans une file en cas de trafic dense. De plus en plus d'automobilistes s'écartent et indiquent au motard à l'aide de leurs clignotants que le conducteur de la voiture l'a aperçu. Beaucoup de motards répondront aimablement à cette attention par un geste de la main gauche ou du pied droit. Dans les pays voisins, l'attention pour cette forme de compréhension réciproque croît. La première campagne de sécurité routière demande une attention accrue de la part de tous les usagers de la route à la présence de motards dans le trafic quotidien. Le fait « de ne pas être vus » est pour les motards une cause importante d'accidents. Pour une baisse constante du nombre d'accidents de motos, nous comptons sur l'IBSR et les régions pour, dans le futur, mettre en oeuvre tous les moyens possibles.



Durant cette conférence de presse, le MotorCycle Council veut aussi lancer un nouveau slogan. « Your car is heavy metal, I'm not ». Derrière ce slogan se cache le message que les motards n'ont pas comme une voiture une carrosserie protectrice et qu'ils sont donc des usagers de la route vulnérables. Le MotorCycle Council et Febiac ont dégagé un budget pour faire imprimer ce slogan sur des T-shirts et des gilets fluo. Les T-shirts deviendront vite des gadgets convoités par les motards.

Plus importants encore sont les gilets fluo que les motards peuvent porter par dessus leur tenue de protection. De cette manière, les automobilistes seront ainsi confrontés dans le trafic quotidien au slogan « Your car is heavy metal, I'm not ». Un message puissant au cœur de la circulation.

Nous réalisons que les motards ont entre leurs mains une part de leur propre sécurité. Pensons par exemple au port de vêtements adéquats. A cela aussi nous voulons – nous devons prêter attention. Les motards osent parfois surestimer leur propre aptitude à la conduite. La formation reste importante. C'est la raison pour laquelle nous aimerions – afin de terminer cette conférence de presse de manière appropriée – vous inviter à une démonstration pratique de quelques épreuves d'aptitude à la conduite importantes pour conducteurs de motos et de scooters. En outre, vous pouvez prendre place derrière les instructeurs moto chevronnés qui vont effectuer ces tests. Vous pouvez aussi prendre place dans une voiture et apprendre comment mieux apercevoir les motards dans vos rétroviseurs.

Merci de votre attention.

Informations complémentaires et personnes de contact :



MotorCycle Council
Stijn Vancuyck (Fr. + NI.)
0478 99 89 41



Motorcyclist Action Group (MAG)
Theo Beeldens (NI.)
0479 27 33 49
www.mag.be



Fedemot
Valéry Mathieu (Fr.)
0499 25 90 22
www.fedemot.be