

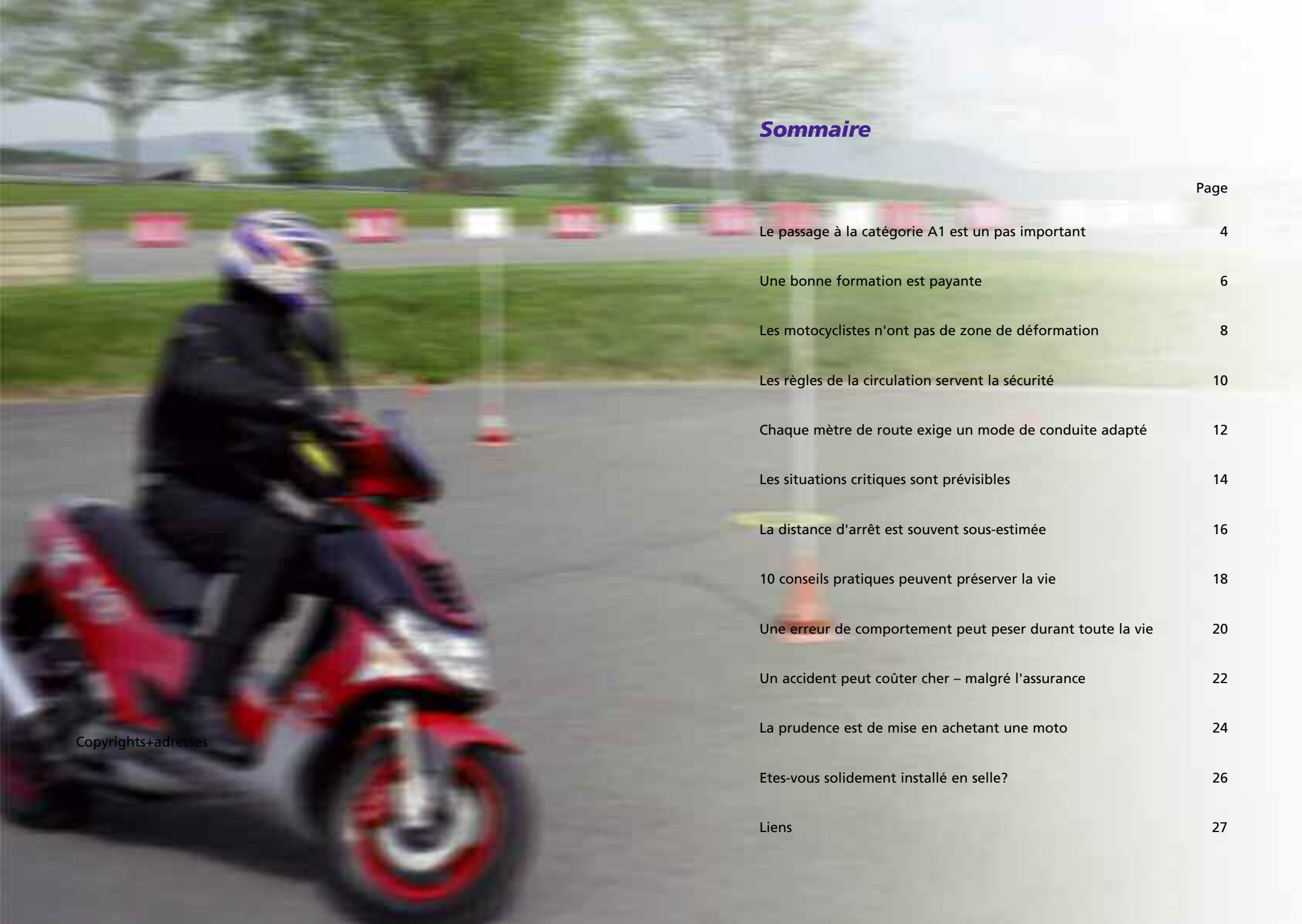
# Motocyclistes A1

Guide destiné  
aux motocyclistes de la catégorie A1



sécurité routière tcs





## Sommaire

	Page
Le passage à la catégorie A1 est un pas important	4
Une bonne formation est payante	6
Les motocyclistes n'ont pas de zone de déformation	8
Les règles de la circulation servent la sécurité	10
Chaque mètre de route exige un mode de conduite adapté	12
Les situations critiques sont prévisibles	14
La distance d'arrêt est souvent sous-estimée	16
10 conseils pratiques peuvent préserver la vie	18
Une erreur de comportement peut peser durant toute la vie	20
Un accident peut coûter cher – malgré l'assurance	22
La prudence est de mise en achetant une moto	24
Etes-vous solidement installé en selle?	26
Liens	27

## Le passage à la catégorie A1 est un pas important

Les vélos, cyclomoteurs et motocycles sont des véhicules pratiques. Ils sont maniables et faciles à parquer. Mais, comme tous les deux-roues, ils ont un inconvénient déterminant: le risque de se blesser est élevé, par exemple en cas de chute. Car les deux-roues n'ont pas de carrosserie protectrice.

Les motocycles de la catégorie A1, dont les «petits» scooters font également partie, présentent encore un autre danger: la vitesse. Celle-ci accroît le risque de subir des blessures graves.

En passant de la bicyclette, du cyclomoteur ou de la voiture à un véhicule de la catégorie A1, il faut bien être conscient qu'il s'agit d'une vraie moto.



Voici un tableau qui énumère quelques différences essentielles:



Différences	Bicyclette	Moto catégorie A1
Poids	Env. 15 kg	Env. 150 kg
Propulsion	Force musculaire	Moteur à combustion: cylindrée maximale de 50 cm <sup>3</sup> (dès 16 ans) ou de 125 cm <sup>3</sup> (dès 18 ans), puissance maximale 11 kW
Vitesse sur la route à plat	Env. 10 à 40 km/h selon l'utilisateur et l'usage	Facilement 60 à 80 km/h avec les motos de 50 cm <sup>3</sup> . Plus de 80 km/h avec les motos de 125 cm <sup>3</sup> .
Passager	Autorisé pour un enfant de moins de 7 ans sur un siège spécial et si le cycliste a au moins 16 ans	Autorisé si le permis de circulation comporte une inscription correspondante et si le passager dispose de marche-pieds ou de repose-pieds (cf. art. 63 al. 1 OCR)
Casque	Vivement recommandé mais non obligatoire	Casque obligatoire pour les motocyclistes, passager compris
Expertise officielle périodique du véhicule	Non	Obligatoire: 4 ans après la 1 <sup>re</sup> mise en circulation, puis après 3 ans, ensuite tous les 2 ans.
Coûts	Prix d'achat: dès 100 fr., selon le type de vélo	Prix d'achat: dès 2000 fr. pour un scooter de la catégorie A1
Règles de la circulation	Mêmes règles que pour les autres véhicules, plus prescriptions spéciales pour les cyclistes	Mêmes règles que pour les véhicules à moteur (voitures de tourisme, poids lourds, etc.)
Amendes et mesures	Amendes et mesures spéciales pour les cyclistes	Mêmes amendes et mesures que pour les autres véhicules à moteur (voitures de tourisme, poids lourds, etc.)
Permis de conduire	Pas de permis de conduire; circulation autorisée sur les routes publiques dès l'âge de la scolarité	Cours de base obligatoire (cf. chapitre «Une bonne formation est payante», pp. 6-7)
Permis de circulation et assurance	Pas de permis de circulation, assurance-responsabilité civile pour bicyclettes obligatoire (vignette)	Permis de circulation et plaque minéralogique; condition: contraction d'une assurance responsabilité civile pour moto

## Une bonne formation est payante

La candidate ou le candidat au permis de conduire catégorie A1 doit répondre à plusieurs exigences. Les accidents de moto ont souvent des conséquences extrêmement graves. Chacun et chacune peut en être la victime. Un pilote sachant éviter les dangers et maîtrisant son véhicule a les meilleures chances de rouler sans accident. La qualité de sa formation est donc déterminante.



Un détenteur du permis de conduire pour voitures de tourisme (catégorie B) doit demander un permis d'élève-conducteur pour la catégorie A1 et suivre au moins huit heures de formation de base pratique. Il a déjà passé l'examen de conduite théorique. Un examen pratique n'est pas prévu. Marche à suivre (cf. p. 7): stations 2 et 3 (sans le certificat de sauveteur) – stations 6 et 7 (sans les cours de théorie de la circulation) – stations 9 et 10.

### Conduite à l'étranger

Afin de pouvoir conduire une moto à l'étranger, il est obligatoire d'avoir réussi l'examen pratique et d'être en possession du permis de conduire valable. Les courses d'apprentissage ne sont donc pas autorisées à l'étranger.

### Passagers

Le titulaire d'un permis d'élève-conducteur n'a pas le droit d'emmener un passager. Il doit pour cela attendre d'avoir réussi l'examen pratique. Le deuxième siège doit être inscrit dans le permis de circulation et la moto doit bien entendu être équipée en conséquence (selle, marchepieds ou repose-pieds). Un motocycliste emmenant un passager doit savoir que l'équilibre de son engin en est modifié et que les forces physiques agissent autrement. Ces changements se manifestent notamment dans les virages, lors des freinages et des manœuvres d'évitement. Les propriétaires de motocycles à deux places devraient donc s'exercer à l'école de conduite avec un passager.

## La voie vers une conduite en toute sécurité passe par dix stations:

1	Cours de sauveteur	10 heures
2	Contrôle des yeux: acuité et champ visuels	Auprès d'un ophtalmologiste ou d'un opticien autorisé
3	Demande pour l'obtention du permis d'élève-conducteur catégorie A1	Déposer personnellement la demande auprès de l'office de la circulation ou de la commune (selon le canton) avec une attestation d'identité, le certificat de sauveteur, le résultat du contrôle visuel et deux photos passeport.
4	Préparation à l'examen théorique	Une école de conduite offre la meilleure des préparations. Le taux d'échec aux examens théoriques est important!
5	Examen théorique	Même examen théorique que pour les autres véhicules à moteur: 50 questions avec plusieurs possibilités de réponses dont une ou plusieurs peuvent être justes.
6	Permis d'élève-conducteur catégorie A1	Il est attribué par l'office cantonal de la circulation après la réussite de l'examen théorique. Le titulaire a ainsi le droit de conduire un motocycle catégorie A1 (muni de la plaquette «L» à l'arrière). Attention: ce permis n'est valable que quatre mois. La formation de base complète (cf. station 7) doit être achevée durant cette période. Une prolongation de 12 mois est ensuite possible.
7	Formation de base pratique à l'école de conduite et Cours de théorie de la circulation à l'école de conduite	8 heures (en règle générale 2 x 4 heures): dynamique de la conduite, technique visuelle, maniement du véhicule; conduite défensive, responsable et ménageant l'énergie. Des leçons supplémentaires sont recommandées dans l'intérêt de la sécurité routière. 8 heures (4 x 2 heures) de cours de formation du sens de la circulation et de connaissance des dangers.
8	Examen de conduite pratique	Disciplines examinées: maîtrise du véhicule (en règle générale sur un parcours spécial) et comportement dans le trafic. A observer: prescriptions vestimentaires cantonales.
9	Permis de conduite catégorie A1	L'examen réussi, conduite sans «L».
10	Perfectionnement	Des cours de perfectionnement sont recommandés pour rouler plus sûrement.

**Recommandation: suivre la formation de base pratique et les cours de théorie de la circulation immédiatement après l'obtention du permis d'élève-conducteur!**

► Liens internet sur le thème de la formation et du perfectionnement à la page 27

Un accident peut frapper n'importe qui, même des innocents. De nombreux motocyclistes ont déjà dû faire l'expérience de la dureté et de la rugosité du revêtement routier. Même des chutes à faible vitesse peuvent entraîner des blessures extrêmement graves.

Des vêtements de motard de bonne qualité contribuent à réduire la gravité des blessures. Ils protègent la tête, les bras, les mains, les jambes, les pieds et le torse. De plus, des habits adéquats préservent le motard contre le vent, les projections de petites pierres, les insectes, etc. En achetant des vêtements de motard (y compris le casque), il faut veiller à leur confort et leur bon ajustement. Le commerce spécialisé offre les



## **Les motocyclistes n'ont pas de zone de déformation**

### **Le casque**

Le port du casque est obligatoire, également pour le passager. La meilleure protection est celle d'un casque intégral. Ce système protège tout le visage (aussi les dents et la mâchoire) et empêche, grâce à son élément transversal antérieur, l'écrasement latéral de la tête.

La visière du casque doit toujours être fermée en route. Ne pas oublier de la remplacer périodiquement. Les griffures entravent la visibilité et peuvent provoquer des éblouissements la nuit. *Toujours bien serrer la jugulaire.*

*Un casque qui n'est pas correctement porté ne protège pas!*

### **Les autres vêtements**

Les recommandations vestimentaires sont les mêmes pour tous les motocyclistes, ceux de la catégorie A1 comme les autres:

- porter une veste, des gants et un pantalon spécialement conçu pour la moto, même quand il fait chaud. Une chute sur le bitume peut avoir des conséquences fatales l'été comme l'hiver.
- porter des bottes de moto pour protéger les pieds et les chevilles.
- les motocyclistes doivent être bien visibles. Donc, veiller à acheter des habits (y compris le casque) aux couleurs vives et comportant des éléments rétro-réfléchissants.

### **Egalement les passagers**

Les conseils destinés aux pilotes valent évidemment aussi pour les passagers.



## Les règles de la circulation servent la sécurité routière

*Par principe, les motocycles sont soumis aux mêmes règles que les autres véhicules à moteur. L'examen théorique pour les motos de la catégorie A est identique à celui concernant les voitures de tourisme (catégorie B).*

On peut apprendre en autodidacte les règles de la circulation routière au moyen de brochures et de logiciels. La meilleure manière de procéder est cependant de suivre un cours à l'école de conduite, car on y apprend aussi les raisons de certaines règles de la circulation et à placer ces prescriptions dans leur contexte. De plus, on y obtient des réponses correctes à toutes les questions utiles.

Certaines règles concernent spécialement les motocyclistes. Cinq d'entre elles sont contenues dans les questions suivantes:

Les motocyclistes ont-ils le droit

1. ... de remonter une colonne de véhicules à l'arrêt?  
A  Oui, s'il y a assez de place.  
B  Non, les motocyclistes doivent rester à leur place dans la colonne.
2. ... de rouler phares allumés également de jour?  
A  Oui, cela est même recommandé.  
B  Non.
3. ... d'emmener un passager qui ne porte pas de casque?  
A  Oui, mais seulement sur des courtes distances et des routes secondaires peu fréquentées.  
B  Non, le passager doit également toujours porter un casque.
4. ... de rouler côte à côte?  
A  Oui, si cela paraît indiqué dans une colonne de véhicules à moteur.  
B  Non, jamais.
5. ... de rouler sur les autoroutes et semi-autoroutes avec une moto de 50 cm<sup>3</sup>?  
A  Oui.  
B  Non.

► (Réponses correctes à la page 27



portes de voitures qui s'ouvrent brusquement

voitures qui sortent de places de parc en marche arrière

conduite dans l'angle mort d'un autre usager

camions qui bifurquent

chaussée recouverte de gravillons, feuilles mouillées, neige, etc.

marquages humides ou mouillés sur la chaussée, rails de trams

ne pas être vu par les autres usagers de la route

être ébloui par les voitures arrivant en face

## Chaque mètre de route exige un mode de conduite adapté

*Comment les motocyclistes se comportent-ils dans ces situations? Incrire les grandes lettres correspondant aux propositions de solutions dans les cases vides pour obtenir un mot qui, lu de haut en bas est très important pour tous les usagers de la route.*

**O** Rouler phares allumés, porter des habits aux couleurs voyantes et présentant des éléments réfléchissants pour être bien visible.

**E** Surveiller les feux arrière, ralentir et se tenir prêt à freiner, voire à s'arrêter.

**N** Ne pas regarder dans les phares, mais surveiller le bord droit de la chaussée. La visière du casque ne doit pas être griffée.

**C** Ne dépasser le camion ni par la gauche, ni par la droite.

**R** Ne pas rouler trop près des véhicules arrêtés sur le côté droit de la chaussée.

**T** Adapter et, si nécessaire, réduire la vitesse.

**A** Accélérer ou ralentir en établissant si possible un contact visuel avec la conductrice ou le conducteur.

**I** Eviter les manœuvres brusques au guidon; ne pas faire pencher la moto.

(Solution à la page 27)

## Les situations critiques sont prévisibles

Personne n'est parfait. C'est dire que la participation à la circulation routière est très exigeante et demande une attention maximale de tous les instants.



**LES ENFANTS:** ils sont souvent absorbés par leurs propres occupations et ne prennent pas garde au trafic. Ils peuvent tout à coup se lancer sur la route à pied ou à bicyclette.



**LES JEUNES:** sur la route, ils ne se rendent souvent pas compte des dangers du trafic et sont donc souvent inattentifs. Il faut s'attendre à des réactions surprenantes et risquées.



**PERSONNES ÂGÉES:** elles sont souvent moins mobiles que les jeunes et ont parfois du mal à se repérer dans des situations difficiles. Leurs capacités visuelles et auditives peuvent être réduites. La crainte de tomber contribue au sentiment d'insécurité des personnes âgées.



**PERSONNES INATTENTIVES:** les motocyclistes ne sont souvent pas vus. Cet automobiliste n'a pas pris les précautions nécessaires.



**DANGERS CACHÉS:** que se passe-t-il derrière ce mur ?

Une bonne observation permet souvent d'éviter des situations critiques, donc des accidents. En fréquentant une école de conduite, on apprend en détail les points les plus importants à observer.



## La distance d'arrêt est souvent sous-estimée

La **distance d'arrêt** est la distance parcourue entre l'identification du danger et l'arrêt du véhicule. Elle comprend la distance de réaction et la distance de freinage.

La **distance de réaction** est la distance parcourue entre l'identification du danger et le début de l'action des freins. Elle peut être raccourcie moyennant une attention accrue, une préparation à une manœuvre de freinage et une bonne forme physique de la conductrice ou du conducteur.



La **distance de freinage** est la distance parcourue entre le début de l'action des freins et l'arrêt du véhicule. Elle est plus longue sur une route mouillée que sur une chaussée sèche. On peut raccourcir la distance de freinage en freinant correctement. Cela s'apprend grâce à une bonne formation et un perfectionnement adéquat.

### Vitesse doublée = distance de freinage quadruplée

Vitesse	Chaussée	Distance de réaction (pour un temps de 15,5 s)	Distance de freinage	Distance d'arrêt
30 km/h	sèche	12,5 m	4,6 m	17,1 m
	mouillée	12,5 m	6,5 m	19,0 m
60 km/h	sèche	25,0 m	18,5 m	43,5 m
	mouillée	25,0 m	25,9 m	50,9 m

### Vitesse d'impact

Un motocycliste roule à 50 km/h sur une chaussée sèche lorsqu'il est soudainement confronté à un obstacle. Son temps de réaction est de 1,5 seconde. Il freine et parvient de justesse à s'arrêter devant l'obstacle. Une motocycliste roule à 60 km/h. Elle réagit aussi rapidement que le premier, freine, mais ne réussit pas à s'immobiliser devant l'obstacle qu'elle heurte alors avec une vitesse de 44 km/h environ.

50 km/h	Distance de réaction 20,8 m	Distance de freinage 12,9 m		Arrêt devant l'obstacle
60 km/h	Distance de réaction 25,0 m	Distance de freinage 18,5 m		Vitesse d'impact égale à 43,7 km/h!



La **vitesse d'impact de 43,7 km/h** correspond à une chute d'une hauteur de **8 mètres environ**.  
Les chances de survie sont très faibles.

Les distances de freinage sont plus longues sur chaussée mouillée. Dans l'exemple mentionné ci-dessus, la vitesse d'impact passe alors à 48,5 km/h avec une vitesse de 60 km/h.

Chacun en a fait l'expérience: heurter un obstacle en marchant tout simplement peut déjà provoquer des douleurs assez vives. Quelles peuvent bien être les conséquences d'une collision à une vitesse plus élevée?

### Distance minimale entre les véhicules

La règle des deux secondes est la plus utile: dès que le véhicule précédent franchit un point précis (par exemple, un poteau, un carrefour, etc.), compter lentement «21- 22». Si on atteint le point en question avant d'avoir fini de compter, c'est qu'on roule trop près.

### Limites physiques

Le thème de la physique des véhicules est traité en détail durant les cours de théorie de la circulation à l'école de conduite. On peut faire l'expérience des forces physiques réelles dans le cours de base pratique.

► Simulations distance d'arrêt / vitesse résiduelle sur [www.gib-acht-im-verkehr.de](http://www.gib-acht-im-verkehr.de)  
Cliquer sur «Service» → «Download» → «Anhalteweg»

## 10 conseils pratiques peuvent préserver la vie



### 1. Ne jamais forcer la priorité!

Il vaut mieux céder que de risquer un accident.



### 2. Garder des distances suffisantes!

Non seulement vers l'avant, mais aussi sur les côtés.



### 3. Diriger le regard vers l'endroit où l'on veut se rendre!

Ne pas fixer l'obstacle, mais chercher une voie d'évitement.



### 4. Adapter la vitesse!

Réduire la vitesse quand la situation risque de devenir critique.



### 5. Avoir des égards pour les usagers plus faibles de la route!

Notamment pour les enfants et les personnes âgées, les piétons et les cyclistes.



### 6. Rouler toujours phares allumés!

Même de jour (feu de croisement): la sécurité par la visibilité (vérifier l'éclairage)!



### 7. Porter des vêtements adaptés!

Casque avec une jugulaire serrée; vêtements voyants conçus pour la moto.



### 8. Ne conduire que quand on est en forme!

Bien reposé – sans drogues, médicaments ou alcool.



### 9. Annoncer ses intentions!

Annoncer ses intentions et donner des signes assez tôt (par ex., lors de changements de voies de circulation et avant de bifurquer).



### 10. Garder son sang-froid, rester décontracté!

Ne pas provoquer les autres et ne pas se laisser provoquer.

## Une erreur de comportement peut peser durant toute la vie

Un accident de la circulation peut provoquer des douleurs immenses: les blessures frappent le corps et l'âme (souvent pour toute la vie); des relations humaines se brisent; une carrière professionnelle est compromise ou même détruite; on se retrouve de plus en plus seul. Les accidents mortels font le chagrin des survivants qui en souffrent pendant des années, voire tout le reste de leur vie.



### Se comporter correctement, c'est empêcher la douleur humaine

Une personne qui ne se comporte pas correctement doit s'attendre à des sanctions.

### La police peut empêcher un conducteur fautif de poursuivre sa route

Une personne arrêtée par la police parce qu'elle n'est pas en état de conduire (par ex., après une consommation d'alcool ou de drogues) doit s'attendre à ce qu'on lui interdise de poursuivre sa route. La police confisque le permis de conduire et dénonce le conducteur coupable. La tolérance zéro est appliquée pour la consommation de drogues.

Le principe de la tolérance zéro intervient aussi quand le véhicule présente des défauts graves (par exemple, une moto maquillée). La police confisque alors le permis de circulation et la plaque minéralogique. Pour récupérer l'autorisation de rouler, le détenteur doit remettre sa moto en ordre et la présenter à l'office de la circulation.

### Les amendes d'ordre sont chères

De nombreuses infractions aux règles de la circulation routière sont sanctionnées par des amendes d'ordre. Celles-ci figurent dans la liste des amendes.

Attention: les amendes sont cumulables. Plusieurs contraventions à la fois peuvent coûter cher.

Les contraventions qui sortent du cadre des amendes d'ordre entraînent une dénonciation auprès de l'autorité compétente qui fixe la mesure pénale (par exemple, une peine pécuniaire particulièrement élevée selon l'art. 34ss CPS). Les conductrices et conducteurs de motos de la catégorie A1 sont soumis aux mêmes critères que les conducteurs des autres véhicules à moteur.

### Le permis de conduire peut être retiré

L'autorité administrative compétente (l'office cantonal de la circulation) décide d'un éventuel retrait du permis de conduire. Les graves violations des règles de la circulation routière sont punies d'un avertissement, voire d'un retrait du permis de conduire pour un ou plusieurs mois. Une personne qui contrevient à nouveau gravement au code de la route dans les deux années suivant le premier retrait du permis de conduire doit s'attendre à un retrait pour une durée d'un an au moins. En cas de récidive, la durée du retrait peut facilement dépasser un an. L'autorité peut également prononcer un retrait du permis de conduire pour une durée indéterminée, voire pour toujours.

### Exemples de contraventions pouvant entraîner le retrait du permis de conduire:

- graves violations des règles de la circulation comme le dépassement de la vitesse maximale (de plus de 20 km/h à l'intérieur des localités, de plus de 25 km/h à l'extérieur des localités).
- prendre le guidon sans être en état de conduire (fatigue, alcool, drogues, médicaments, maladie).
- conduire un véhicule maquillé ou qui, pour une autre raison, ne répond pas aux exigences de sécurité.

## Un accident peut coûter cher malgré l'assurance

Pour obtenir le permis de circulation et la plaque de contrôle, il faut présenter une attestation confirmant qu'une assurance responsabilité civile a été conclue avec une compagnie. Cette assurance couvre les dommages causés à des tiers. Il est interdit de faire circuler un véhicule à moteur sans plaque et sans permis de circulation.

Les propriétaires de véhicules à moteur ont intérêt à conclure également une **assurance casco partielle** qui couvre notamment les dommages dus aux forces de la nature (par ex., inondations) ainsi que le vol. Le détenteur d'un véhicule neuf peut éventuellement choisir une **assurance casco complète**. Celle-ci couvre les mêmes dommages que la casco partielle plus les dégâts causés par le conducteur du véhicule (par ex., en cas de collision). Cela dit, les primes d'une telle assurance sont nettement plus élevées que celles d'une casco partielle. Dans les deux cas, les assureurs prévoient parfois des franchises.

Les motocyclistes peuvent en plus conclure une **assurance d'assistance** (secours en Suisse et à l'étranger en cas de panne, d'accident, etc.). Une **assurance de protection juridique** peut également s'avérer utile. Les frais de guérison du conducteur en cas d'accident sont payés par l'**assurance-accident** qui couvre d'office la plupart des personnes. Les salariés sont en règle générale assurés contre les accidents par leur employeur. Les personnes non salariées doivent conclure une assurance complémentaire auprès de leur caisse-maladie pour se prémunir contre les accidents. Ce principe concerne aussi les passagers.



## L'assurance peut se retourner contre l'assuré

Une personne qui provoque un accident par négligence grave (violation grave des règles de la circulation routière) doit s'attendre à des conséquences financières extrêmement lourdes. Les assurances peuvent en effet exiger le remboursement d'une partie des coûts (en se retournant contre l'assuré) et aussi réduire les prestations auxquelles ont droit les assurés (par ex., frais de guérison, rente d'invalidité).

### Exemples de réduction de prestations par les assurances

10 % et plus	absence du casque non-respect d'un stop dans un carrefour sans visibilité non-respect de la priorité en bifurquant à gauche non-observation d'un feu rouge perte de maîtrise de la moto dans un virage conduite d'un véhicule ne correspondant pas aux exigences de sécurité
70 %	conduite sous l'effet d'alcool ou de drogues
▼	
100 %	conduite répétée sous l'effet d'alcool ou de drogues *

\* Une compagnie d'assurance responsabilité civile qui a dû couvrir les coûts d'un accident provoqué en état d'ébriété peut faire usage de la «clause de l'alcool». Cela signifie qu'après un prochain accident commis en état d'ébriété l'assurance demandera le remboursement de tous les coûts causés.

### Le recours d'une assurance contre un assuré peut détruire toutes les perspectives d'avenir de celui-ci



Le père de famille B perd la vie dans un accident que le conducteur A a provoqué par négligence grave. Le coût total (y compris la rente de veuve et d'orphelin qui doit être payée durant de nombreuses années) se monte à 1,5 million de francs. Les assurances couvrent ces frais, mais exigent du fautif la restitution de 20% des dépenses. Elles font usage de leur droit de se retourner contre l'assuré. A doit donc payer 300 000 francs. Son salaire risque d'être saisi et il doit vivre avec le minimum vital avec tout ce que cela implique comme conséquences négatives aux niveaux économique, professionnel et social.

# sécurité routière tcs



Touring Club Suisse [www.tcs.ch](http://www.tcs.ch)

Brochure établie en collaboration avec les experts de:

Institut de psychologie appliquée, Zurich  
[www.iap.zhaw.ch](http://www.iap.zhaw.ch)

Association Suisse des Moniteurs de Conduite  
[www.fahrlehrerverband.ch](http://www.fahrlehrerverband.ch)

Association des services des automobiles  
[www.asa.ch](http://www.asa.ch)

Communauté de travail des chefs des polices  
de la circulation de Suisse et de la  
Principauté du Liechtenstein

Cofinancé par:  
[www.verkehrssicherheitsfonds.ch](http://www.verkehrssicherheitsfonds.ch)

Fonds für Verkehrssicherheit  
Fonds de sécurité routière  
Fondo di sicurezza stradale



## La prudence est de mise en achetant une moto

### Comparer

Avant l'achat, il faut réfléchir au type de moto dont on a besoin – par ex., scooter ou moto, une ou deux places? Un scooter traditionnel a l'inconvénient d'avoir de petites roues (des grandes roues sont un gage de stabilité). Il faut comparer les produits de plusieurs marques et ne pas se laisser éblouir par l'esthétique du véhicule. Les critères de choix peuvent être les suivants:

- casier verrouillable pour le casque
- capacité du réservoir
- place pour emporter des bagages
- possibilité d'installer des accessoires (par ex., pare-brise, top-case, etc.)
- informations sur la consommation de carburant, les intervalles entre les services et les coûts d'entretien

### Course d'essai

Ne jamais acheter une moto sans avoir fait une course d'essai au préalable. Un acheteur qui n'a pas encore le droit de rouler devrait en charger une personne de confiance qui possède le permis correspondant. Voici quelques critères à retenir:

- maniement simple
- bon comportement routier (tenue de cap)
- freins efficaces et facilement dosables
- moteur produisant peu de vibrations
- position assise confortable
- éléments de commande facilement atteignables

### Achat d'un véhicule d'occasion

Il faut faire preuve d'une prudence particulière dans ces cas. L'acheteur peut contrôler lui-même de nombreux points: éclairage, griffures provenant éventuellement de chutes, pneus, etc. Les occasions peuvent avoir des vices cachés, surtout si elles sont achetées auprès de particuliers. Pour les constater, il faut faire



appel à un professionnel, soit par ex. un marchand de motos ou un spécialiste d'un centre technique du TCS. La dernière expertise officielle ne doit pas dater de trop longtemps.

### Ne pas sous-estimer les coûts

Avant de passer à l'achat d'une moto de la catégorie A1, il faut aussi établir un budget. Gare aux offres trop bon marché: la qualité de la finition, la durabilité et les prestations de service ne seront pas toujours optimales. On préférera donc s'adresser à un commerce spécialisé. Recommandation: payer cash, ne pas faire de dettes!

**Le coût d'un nouveau scooter jusqu'à 50 cm<sup>3</sup> n'est pas négligeable la première année comme en témoigne le décompte suivant (état automne 2008):**

Coûts de base	Fr.
Scooter neuf de 50 cm <sup>3</sup>	3500.–
Permis de circulation et plaque (change en fonction des cantons)	100.–
Casque et vêtements de moto	1500.–
<b>Coûts annuels</b>	
Impôts sur les véhicules à moteur	70.–
Assurance-responsabilité civile et casco partielle*	180.–
Consommation d'essence pour env. 4500 km par an	400.–
<b>Total des dépenses la première année</b>	<b>5750.–</b>

(\* = si l'acheteur choisit une assurance casco complète à la place de la partielle, la prime augmente d'environ 450 fr.)

## Etes-vous solidement installé en selle ?

- 1. Quelle est la durée de validité du permis d'élève-conducteur de la catégorie A1 ?**  
A 4 mois, prolongation de 12 mois après le cours de base obligatoire.  
B 6 mois, prolongation de 6 mois après le cours de base obligatoire.
- 2. Les motocyclistes ont-ils le droit de rouler phares allumés de jour ?**  
A Oui, c'est même recommandé.  
B Non, c'est interdit.
- 3. Les motocyclistes doivent-ils rouler sur la droite de la voie comme les cyclomoteuristes et les cyclistes ?**  
A Oui, tous les conducteurs de deux-roues doivent rouler sur la droite de la voie.  
B Non, les motocyclistes devraient rouler au milieu de la voie.
- 4. Que faut-il entendre par «distance d'arrêt» ?**  
A La distance parcourue depuis le début de l'action des freins jusqu'à l'arrêt.  
B La distance parcourue depuis l'identification du danger jusqu'à l'arrêt.
- 5. A roule à 50 km/h. Un obstacle apparaît. A s'arrête de justesse. B roule à 60 km/h, réagit au même moment que A, mais heurte l'obstacle. Quelle est la vitesse de B au moment de l'impact ?**  
A env. 30 km/h (= chute du premier étage).  
B env. 45 km/h (= chute du troisième étage).
- 6. Les motards doivent-ils porter leur tenue de moto également en été ?**  
A Oui, car la chaussée est dure et rugueuse également en été.  
B Non, il fait trop chaud en été.
- 7. Les assurances peuvent-elles réduire les prestations en cas d'accident provoqué par une négligence grave ?**  
A Oui.  
B Non.
- 8. La police peut-elle interdire à un motocycliste de poursuivre sa route ?**  
A Oui, par exemple s'il est sous l'effet d'alcool ou de drogues.  
B Non, la police ne peut que prononcer des amendes ou dénoncer.
- 9. Plusieurs amendes d'ordre peuvent-elles être prononcées en même temps ?**  
A Oui.  
B Non.
- 10. Est-il plus difficile de piloter une moto avec un passager que seul ?**  
A Oui.  
B Non.

(Réponses à la page 27)

## Liens

Formation et perfectionnement	<a href="http://www.tcs.ch">www.tcs.ch</a> (cliquer sur «Cours») <a href="http://www.fahrlehrerverband.ch/wfranz">www.fahrlehrerverband.ch/wfranz</a>
Liste des services des automobiles	<a href="http://www.asa.ch/fr">www.asa.ch/fr</a> (cliquer sur «Services des automobiles»)
Brochures gratuites utiles	<a href="http://www.tcs.ch">www.tcs.ch</a> (Cliquer sur «Prévention» → «Education routière» → «Publications et matériel»)
Cours de sauveteur	<a href="http://www.samaritains.ch">www.samaritains.ch</a> (cliquer sur «Cours»)
Simulation de la distance d'arrêt et de la vitesse d'impact (allemand et anglais)	<a href="http://www.gib-acht-im-verkehr.de">www.gib-acht-im-verkehr.de</a> (Cliquer sur «Service» → «Download» → «Anhalteweg»)
Liste des amendes d'ordre	<a href="http://www.admin.ch/ch/fr/rs/741_031/app1.html">www.admin.ch/ch/fr/rs/741_031/app1.html</a>

Team des auteurs	Andreas Gerber	Office de la circulation et de la navigation du Canton de Berne
	Peter Iseli	Enseignant
	Hans Jöri	IAP Institut de psychologie appliquée, Zurich
	Walter Jucker	Police cantonale Zurich
	Willi Wismer	Association Suisse des Moniteurs de Conduite
	René Wittwer	Touring Club Suisse

Source photo de la page 9: Police cantonale Zurich

