



HAL
open science

Améliorer l'accompagnement des motards novices !

Gérard Hernja

► To cite this version:

Gérard Hernja. Améliorer l'accompagnement des motards novices!. Accidentologie Moto, comprendre les accidents pour agir efficacement, Liberty Rider, Jun 2025, Paris, station F, France. <hal-05128270>

HAL Id: hal-05128270

<https://hal.science/hal-05128270v1>

Submitted on 24 Jun 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Améliorer l'accompagnement des motards novices !

Gérard Hernja

Responsable ECF Le LEEM

Conférence accidentologie deux-roues motorisés - LIBERTY RIDER – juin 2025

Introduction

Liberty Rider a mené une étude exclusive sur l'accidentologie des deux-roues motorisées qui lui a permis de mieux appréhender la géographie des accidents (zones à risque, conditions récurrentes), les profils d'usages et la typologie des accidents.

Cette étude permet d'entrevoir des pistes d'action pour mieux accompagner les conducteurs des deux-roues motorisées sachant qu'ils restent largement surreprésentés dans les accidents de la circulation.

Pour évoquer les motards et les risques dans une perspective de réduction de leur accidentalité nous allons, dans le cadre de cette intervention, faire un détour par les questions d'éducation.

L'éducation est un moyen d'agir, un moyen trop peu et sans doute trop imparfaitement utilisé, un moyen susceptible de changer les comportements et de faire de ces conducteurs particuliers sur leurs motos des motards prudents.

Pour inscrire l'éducation au cœur d'une trajectoire de vie (une vie qui limite les risques d'accident), il est nécessaire de respecter certains fondamentaux. Il faut tout d'abord un concept auquel se référer. Il faut ensuite un récit et une histoire à raconter. Il faut enfin une pédagogie adaptée à la finalité et aux objectifs du référentiel d'éducation envisagé.

Le concept et le récit

Le concept n'est rien d'autre qu'un outil très concret qui permet de penser et à agir. Une bêche est par exemple un concept avant d'être un outil, un concept simple pour un outil simple mais efficace. Dans cette perspective le concept n'a pas besoin de la précision ou même la justesse absolue. Il a besoin d'être pratique et compréhensible par ceux qui vont l'utiliser, avec l'idée qu'il leur sera utile à penser, à corriger, à agir et à généraliser.

Pour la conduite et plus précisément dans la perspective d'une conduite qui limite les prises de risque, nous choisirons un concept articulant conscience des risques, compréhension des situations de conduite et maîtrise des techniques de conduite de base. Au cœur de l'articulation des trois univers de ce concept, nous trouverons le conducteur ou le motard prudent.



Figure 1: Concept prévention des risques routiers, HERNJA G. 2017

Cette nécessaire articulation de compétences variées permet également de montrer les limites d'une maîtrise des techniques de conduite sans compréhension des situations de conduite complexes de l'espace routier ou sans conscience des risques. Le motard qui se verrait comme un pilote sur route ouverte, sans conscience des risques et sans compréhension des dangers potentiels ne pourra pas entrevoir un avenir de conducteur sans dommages majeurs, pour lui ou pour ceux qu'il croisera.

Le terme prudent est utilisé à dessein. Il pourrait heurter certains motards conservant une âme de rebelles ou de conquérants. La prudence est souvent assimilée à la peur, et le motard ne doit pas ou ne peut pas pour certains être un peureux. Mais détendons-nous. Dans l'antiquité, Ulysse était un exemple personnifiant l'homme prudent et rusé.

La prudence est alors à considérer comme la capacité à mesurer les risques et à agir en conséquence. Donc Ulysse sur une moto comme figure du motard prudent qui rentre chez lui, avec du retard, mais sain et sauf et avec des expériences à partager, ce n'est pas si mal comme récit et histoire à raconter et à se raconter pour bien habiller la liberté et l'autonomie généralement associées à la conduite d'une moto.

Les chiffres à connaître et à analyser

Les chiffres du permis de conduire

107 459 permis moto ont été délivrés en 2023, soit 1 permis sur 10.



1 permis sur 10
en moyenne est un permis
moto

Les hommes restent surreprésentés parmi les personnes qui obtiennent leur permis de conduire, malgré une hausse constante du nombre de femmes (près de 25% en 2024).



25 %
des élèves qui passent le
permis sont des femmes
(2024)

La répartition selon les âges de ceux qui obtiennent leur permis de conduire moto est différente de celle du permis voiture, avec quasiment autant de 18-24 ans que de 24 – 35 ans chez les motards et une majorité de 18-24 ans pour la voiture. Le motard, au moment de la formation et de l'examen, est donc souvent moins jeune que l'automobiliste à ces mêmes moments. Qui plus est, nombreux de motocyclistes ont déjà un permis de conduire et une expérience de la route conséquente (vélo, cyclo...) au moment où ils entrent en formation.

Le taux de réussite aux permis des catégories 11 et A2 est le dernier élément que je vous invite à prendre en compte. Ce taux de réussite à l'examen du permis de conduire est sensiblement plus élevé chez les motards que chez les automobilistes.



85%

**de taux de réussite, contre
56% pour le permis B**

La meilleure réussite au permis de conduire ne peut pourtant pas être mise en lien avec une meilleure pratique à l'issue de la formation et surtout avec un risque d'accidents graves réduit. Il n'y a pas de raison pour que le permis moto échappe à cette constante à priori surprenante et déstabilisante que l'on observe pour tous les types de permis de conduire.

Pour autant, le fait que le risque d'accident chez les conducteurs novices est sensiblement plus élevé pour les motards que pour les autres catégories d'utilisateurs n'est pas une preuve en soi de l'inadéquation de cette formation particulière. Mais il peut s'agir d'un indice fort qui nous autorise à nous interroger sur ce qui est mesuré lors de l'examen, sans doute sur ce qui est enseigné lors de la formation et surtout sur les pistes d'amélioration du système formation/évaluation.

Juste quelques remarques par rapport à un sujet qui demanderait une analyse et une réflexion plus approfondie pour envisager une remise en cause de certains fondements de l'examen et de la formation, sinon une remise en cause des représentations de ceux qui les pilotent ou les mettent en œuvre.

Comme dans la plupart des formations menant à un permis de conduire, il est admis pour le permis moto que l'examen et la nature de ses épreuves se doivent de guider la formation. Cette croyance tenace dans le champ de la formation des conducteurs est cependant doublement une erreur. En premier lieu parce que l'examen ne peut pas mesurer l'ensemble des compétences nécessaires à une conduite responsable et prudente, notamment lorsqu'il est question de conscience des risques et même de compréhension des situations de conduite.

Une formation axée sur l'examen aura alors naturellement tendance à ne pas aborder certains thèmes majeurs qui pourraient favoriser la construction de comportements plus prudents, essentiellement sous prétexte qu'ils ne seront pas évalués. En second lieu parce que la formation axée sur le programme de l'examen ressemblera, petit à petit, davantage à un bachotage qu'à un moment destiné à construire des comportements adaptés à la complexité des situations de conduite et à la prise de conscience des risques.

Le taux de réussite élevé au permis moto est donc à considérer comme un indicateur positif de l'adéquation entre le programme de formation et l'examen, ni plus, ni

moins. Il montre que les enseignants de la conduite au sein écoles de conduite moto préparent bien leurs élèves pour les épreuves du permis de conduire, en adéquation avec les attentes réelles ou supposées d'élèves qui viendraient essentiellement pour obtenir leur titre de conduite. Mais en contradiction avec les exigences de moyens qui incombent à ceux qui forment ou éduquent pour transformer les pratiques futures des apprenants et pour les rendre plus responsables et prudentes.

Une formation importante mais avec des limites

La formation est toujours un moment singulier du parcours d'apprentissage et d'éducation d'un conducteur. Un moment singulier mais finalement très bref, autant en durée qu'en expériences vécues de la route. La formation est destinée à donner à un apprenant les bases d'une conduite autonome, limitant les risques. Mais nous savons qu'elle peut aussi se contenter de donner les clefs de la réussite au permis de conduire.

La possibilité de limiter les prises de risques à l'issue de la formation est parfois discutée. Le premier reproche qui est traditionnellement adressé aux formations moto serait qu'elles sont à la fois trop courtes pour donner de l'expérience aux apprenants et peut-être trop longue pour lui laisser suffisamment de doutes sur leurs capacités réelles à conduire avec prudence. Ce phénomène est sans doute amplifié par le fait que 75% des nouveaux titulaires du permis de conduire moto sont des hommes et que la construction de l'expérience est différente selon les genres à l'issue du permis de conduire. Les hommes considèrent plus facilement que le permis de conduire a validé leur compétence, les femmes ont plus facilement des doutes quant à leurs niveaux de compétences et continuent à se placer dans des situations où elles disent apprendre, même après le permis de conduire (Hernja G. Higelé P., 2008). Le second reproche serait que ces formation restent trop centrées sur la maniabilité de la moto et la connaissance des règles et négligent les éléments de contexte et la personnalité des apprenants (Legrand et al., 2021).

Il est également possible de faire l'hypothèse que les formateurs motos restent d'autre part passionnés par la pratique de la moto. Ils le seraient par exemple plus souvent que les formateurs voiture sont passionnés par la voiture. Ils pourraient donc avoir la tentation de souhaiter que les élèves leur ressemblent, avec une vision faussée par leur expertise de conduite. Cette caractéristique se retrouve également chez l'ensemble des intervenants qui encadrent ensuite les actions de sensibilisation aux risques des deux-roues, avec notamment les motards de la gendarmerie, les pilotes sur circuits, parfois les adhérents des clubs moto... Même s'il faut se garder de généraliser, on peut penser qu'ils peuvent eux-aussi rencontrer des difficultés pour prendre de la distance avec leurs propres représentations de la conduite sûre, une vision qui peut davantage être celle de l'expert que du pédagogue, parce que l'excellence de la pratique ne garantit en aucun domaine celle du pédagogue (elle ne l'interdit pas pour autant).

Alors oui, des pistes d'amélioration de la formation et sans doute même des formations complémentaires existent. Elles doivent être explorées et développées, parce qu'il y a un lien avéré entre la formation et les comportements de conducteurs novices (Hernja, Higelé, 2008).

Pour autant, quoi qu'il arrive, il est utopique de penser que la formation pourrait à elle seule suffire, même si elle s'améliorait. Et pour cela nous allons faire un détour par la question des comportements de conduite des conducteurs novices, juste après obtention du permis de conduire.

Conducteurs novices, motards novices et risques

Le sursisque en sortie de formation et à l'issue de l'examen du permis de conduire est un élément avéré, quelle que soit la formation (seule la conduite accompagnée permet de le réduire de manière sensible mais sans l'éliminer). Il a été maintes fois étudié et documenté. Ce phénomène est peut-être particulier pour les motards, parce que leurs parcours de formation et les expériences de la route qu'ils ont sont singulières, pour autant il n'est pas fondamentalement différent.

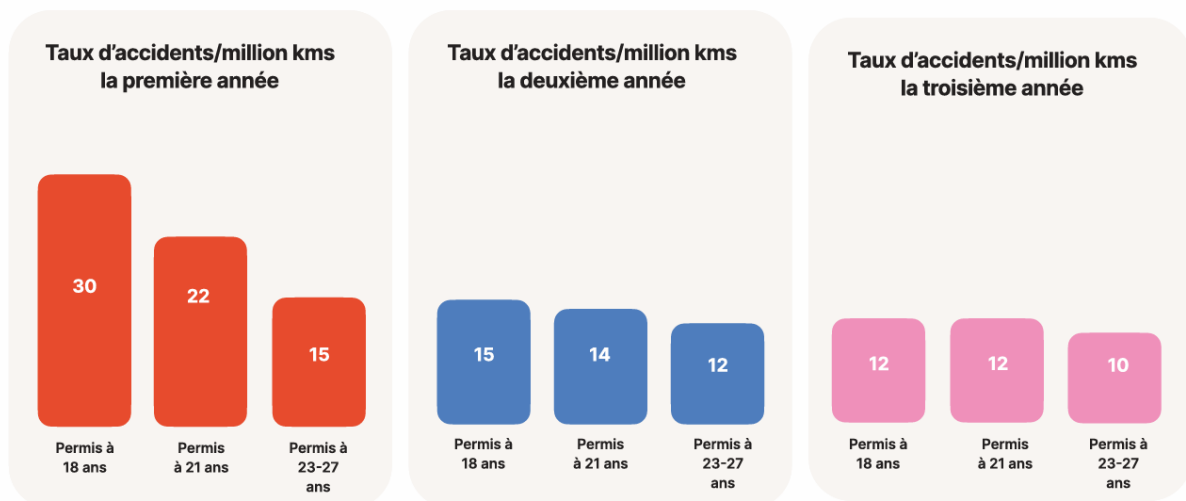


Figure 2 : Vlakveld, 2024.

Par rapport à ce risque, trois éléments sont établis avec certitude :

1. Plus le conducteur, au sortir de la formation, est jeune, plus le risque est grand.
2. L'expérience permet de faire baisser ce sursisque de manière sensible.
3. Cette baisse est très rapide, quelques mois et à peine quelques centaines de kilomètres suffisent le plus souvent.

Les auteurs de recherche dans ce domaine considèrent généralement que l'absence d'expérience agit pour 50 à 70 % dans ce sursisque et que les caractéristiques de la jeunesse le font pour 30 à 50 % (rapport Gadget, 1999). Le fait que le motard passe son permis de conduire souvent plus tard ne le protège donc pas du sursisque qui concerne tous les conducteurs novices, quel que soit leur âge.

Avec le motard, parce que l'activité de conduite est malgré tout différente, davantage liée à de la maîtrise et de la maniabilité et que nombres de motards ne conduisent qu'occasionnellement, la situation des conducteurs novices peut être regardée sous un autre angle. Il est même possible de faire l'hypothèse que le motard, surtout occasionnel, est finalement un conducteur novice à répétition, particulièrement lorsqu'il change de « machine » et lorsque qu'il reprend le guidon après une période sans conduire. Les statistiques d'accident des motards soulignent d'ailleurs la particularité de ces moments. Elles donnent des indications sur la vigilance qu'il convient d'avoir et sur les propositions qu'il faudra faire dans ce domaine. Les accompagnements à la reprise de guidon sont sans conteste intéressants, mais il faudra, à travers l'analyse des données, vérifiées qu'elles ont un effet positif. Certains motards ne font pas de reprise de guidon après une interruption et n'ont pas d'accidents. Il serait également intéressant de comprendre comment ils gèrent ces moments récurrents.

Motard, le plaisir, la passion, les dangers et les risques

Lorsqu'il est question des motards, les prises de risques sont souvent évoquées par rapport à leurs comportements, avec des généralisations souvent trop rapides. Il est utile de rappeler que le risque est une forme de pari, un équilibre entre le plaisir ou l'avantage perçu d'un comportement et des désagréments potentiellement acceptables. Ce pari risqué et hasardeux, peu nombreux sont sans doute les motards qui le font. Mais lorsqu'ils le font et surtout le perdent, ils alimentent les statistiques d'accident et les rendent terribles pour l'image des motards et pour les corps de ceux qui les subissent. Une des critiques faite à l'accidentologie comme science étudiant les accidents mais surtout comme modèle pour les remédiations, c'est qu'en mettant le focus sur l'accident et les comportements problématique, elle oublie l'ensemble des comportements qui contribuent à un partage raisonné de la route et ne permet pas de les imaginer comme des solutions positives pour motiver la construction de nouveaux comportements.

Le motard peut également se retrouver face à des situations complexes ou dangereuses qu'il ne maîtrise pas sans qu'il soit possible d'évoquer des prises de risques, même s'il se met en danger. Si nous reprenons notre concept d'action, nous pouvons observer que certains des comportements problématiques des motards peuvent être liés à des facteurs cognitifs, comme pour l'ensemble des conducteurs (Hernja G. Higelé P., 2008). La lecture de la route par un motard demande sans doute plus de capacités à analyser des situations complexes que celles d'autres usagers, mieux protégés, moins rapides, moins agiles mais surtout moins vulnérables (Hernja G., 2021).

Pour ce qui est du risque des motards, il faut retenir que lorsqu'une activité procure beaucoup de plaisir, lorsqu'elle est pratiquée par des passionnés, il est souvent admis que les désagréments potentiels sont plus facilement acceptés par ceux qui la pratiquent. Les représentations, notamment en lien avec le plaisir de conduire, la

liberté ou l'autonomie, peuvent donc justifier chez certains motards un niveau de risque certain.

Dans les comportements dits à risques il ne faut pas non plus sous-estimer le rôle des émotions. Les émotions dans la conduite moto ne sont pas uniquement présentes pendant la formation initiale, comme l'ont montré S. Aupetit et al. (2009). Les émotions placent la conduite d'une moto au-delà de l'acte technique qu'elle implique, au-delà de la maîtrise attendue et réelle en situation normale ou non dégradée. Elles peuvent également le faire sortir de la prudence, de la retenue et influencer négativement sa capacité à maîtriser sa moto et même à comprendre certaines situations de conduite. Mais lui seul, avec un accompagnement adapté qu'il faudra imaginer, peut apprendre à les gérer.

La conduite est enfin une activité complexe, croisant des raisonnements, avec des automatismes plus que des réflexes. Nous avons vu que parler de prises de risque n'est approprié que lorsqu'il y a conscience des risques et compréhension des situations dangereuses. Sinon, ce sont des conducteurs qui se mettent en danger non-intentionnellement et quelquefois par rapport à des difficultés cognitives (capacité à traiter les informations) et en relation avec les types de raisonnements qu'ils peuvent maîtriser. Le fait que, par exemple, tous les conducteurs ne sont pas capables de construire un comportement de conduite reposant sur des hypothèses, notamment à l'abord d'une intersection masquée, peut générer des situations accidentogènes sans prise de risques (Hernja G, Higelé P., 2008).

Des difficultés récurrentes, notamment dans :



L'adaptation de la **vitesse** à la complexité des situations



Le repérage des zones et des **situations dangereuses**



L'anticipation (apprendre à être devant sa moto)



Le déplacement **mental** (se mettre à la place de l'autre)



La construction d'un **comportement** sur des hypothèses...

Si les motards sont finalement moins souvent responsables des accidents que les autres usagers, notamment les automobilistes, ils les subissent dans leurs chairs. C'est pour cela qu'il leur faut passer de la notion de responsabilité à celle d'évitabilité, pour mettre en œuvre tout ce qui est possible pour éviter l'accident.

Quelques pistes de solutions

Penser des solutions pour réduire les risques c'est forcément penser le temps long, celui de l'éducation plus que de la formation où de l'apprentissage.

L'apprentissage et l'éducation n'ont ni la même finalité ni les mêmes méthodes. Apprendre c'est toujours apprendre quelque chose, avec un objet d'apprentissage, un programme, un sachant, un début et une fin. Le permis moto fait suite à une période d'apprentissage qui ne peut construire qu'une partie des compétences nécessaires à une conduite prudente, et peut-être même la moins essentielle. Eduquer c'est apprendre et changer, non seulement en savoir plus mais également être ou devenir quelqu'un d'autre. Et si ce chemin de transformation de soi n'est jamais achevé, il importe de le commencer le plus tôt possible. Le continuum de sécurité routière a donc vocation à être un itinéraire d'éducation, encore faut-il le compléter et lui donner davantage de consistance.

L'éducation du motard prudent doit alors articuler tout ce qui se fait ou pourrait se faire :

- En amont de la formation pour construire une représentation du motard prudent (même chez ceux qui n'en feront jamais),
- Pendant la formation pour donner aux apprentis conducteurs les premiers moyens de cette prudence, mais en travaillant sur le doute et l'humilité
- En aval de la formation pour consolider les compétences et les faire évoluer tout au long du parcours de conduite



En conclusion

La conduite prudente s'apprend tout au long de la vie du conducteur, avec l'appui des formateurs, des experts de la conduite et des éducateurs. Mais la conduite se vit aussi dans la solitude de sa pratique au-milieu des autres, de ses propres représentations, de ses propres motivations et désirs.

Je conseillais parfois à ceux qui apprennent à conduire de devenir des auto-didactes de la route, vivant et analysant leurs expériences, en recherchant de nouvelles pour devenir, sur la durée, des conducteurs plus accomplis et plus réfléchis.

Aux motards, en m'excusant du néologisme, je pourrais leur conseiller, dans le même esprit et avec la même méthode, de devenir et de rester, tout au long de leurs pratiques, des moto-didactes.

Bibliographie

Eve Legrand, Bérengère Rubio, Samuel Aupetit, Jean-Marie Burkhardt, Jean-Pascal Assailly, Julien Cestac, 2021, La formation à la conduite moto vue par les moniteurs : Analyse des pratiques professionnelles, Motorcycle rider training seen by trainers: Analysis of professional practices, RTS, https://doi.org/10.25578/RTS_ISSN1951-6614_2021-05

Samuel Aupetit, Jacques Riff, Stéphane Espie, Olivier Buttelli. 2009, Étude de cas en situation réelle des émotions associées à la conduite d'un motard au cours de la formation initiale. Quels enseignements pour la sécurité routière?. RTS. Recherche, transports, sécurité, pp 89-104. hal-00853825

Gérard Hernja, Pierre Higelé. 2008. La compréhension des situations de conduite et les prises de risques chez les conducteurs novices jeunes, Recherche, Transports, Sécurité, 98, pages 13-37.

Gérard Hernja, Pierre Higelé, Nicole Sieffer. 2011. Enrichir les pratiques pédagogiques des enseignants de la conduite pour peser sur l'implication des conducteurs novices dans les accidents. RTS. Recherche, transports, sécurité, (hal-02931302).

Gérard Hernja. 2022, LE MOTARD, UN CONDUCTEUR SINGULIER QUI GAGNE À ÊTRE PRUDENT. (hal-03719088)