

L'équipement du cyclomoteur

mercredi, 25 juin 2014

Équipement obligatoire du [cyclomoteur](#) : voir , être vu et entendu

Pour en savoir plus : le site [École de la Route](#)(inscription gratuite obligatoire sur le site).

L'application de l'association [Prévention Routière Cycloexpérience](#) propose de vérifier l'équipement d'un cyclomoteur en plaçant les éléments essentiels sur un modèle (test 5).

- un rétroviseur côté gauche, afin de voir devant et derrière en même temps, même à vive allure, quel que soit le chargement et la [visibilité](#).
- Un compteur de vitesse appelé par l'administration indicateur de vitesse (la vitesse à cyclomoteur est limitée à 45 km/h maximum).
- Un compteur Kilométrique
- Un avertisseur sonore homologué qui doit être entendu à 50 mètres au moins. Attention à ne pas abuser de ce klaxon. Ne pas faire peur aux piétons ou ne pas faire du bruit quand cela n'est pas nécessaire.
- Un ou deux feux de croisement qui permettent d'éclairer la route par temps clair sur une distance d'au moins 30 m. Un ou deux feux de position arrière rouge qui doit ou doivent permettre de voir le cyclomoteur à au moins 150 m par temps clair.
- Un ou deux feux de stop arrière rouge.
- Un catadioptre rouge à l'arrière

Signalons enfin que si les clignotants (feux de direction), le rétroviseur droit et l'antivol restent en théorie des accessoires facultatifs ils deviennent obligatoires si le procès verbal de réception du cyclomoteur délivré par l'administration (exemple de certificat de conformité) les mentionnent. Il convient donc de se reporter à ce document remis à l'achat du cyclomoteur pour connaître ce qui est obligatoire ou ne l'est pas.

- Une plaque constructeur comportant le nom du constructeur, la marque de réception, le numéro d'identification, le niveau sonore à l'arrêt et le régime moteur correspondant. Le numéro d'identification qui doit être frappé à froid de façon à être facilement lisible à un endroit accessible du châssis ou du cadre, sur la partie droite du deux roues.

L'équipement de protection du cyclomotoriste

Lorsque le conducteur de cyclomoteur a son [BSR](#) (Brevet de sécurité routière) / permis AM, il peut prendre la route. Mais attention est-il bien protégé ? Il faut toujours avoir en tête que le cyclomotoriste n'a pas d'autres protection « passive », d'habitacle en métal autour de lui : en cas d'[accident](#) son corps est directement touché.



Il faut choisir un équipement adapté pour le conducteur et son éventuel [passager](#) :

l'application de l'association Prévention Routière [Cycloexperience](#) propose de placer des équipements sur un mannequin et de vérifier le niveau de protection (test 5).

Le site de la Prévention Routière [Scootxperience.com](#) présente des vidéos ludiques pour comprendre le rôle des équipements de protection. Le [site de l'association présente aussi des rubriques dédiées](#) pour vous informer.

- une tenue qui protège l'ensemble du corps (blouson et pantalon ou combinaison rembourrés) munie si possible de bandes réfléchissantes ;
- une paire de gants : en cas de chute, les mains constituent souvent le premier appui sur le sol. Les blessures peuvent être graves et avoir des conséquences sur la vie active.
- des chaussures **fermées** protégeant les chevilles : trop souvent en été notamment des cyclomotoristes circulent en chaussures ouvertes et se blessent gravement car leurs pieds étaient peu protégés.
- Le [casque](#) : pièce maîtresse de la protection

Lors d'accidents de cyclomotoristes, les parties du corps les plus fréquemment touchées sont d'abord le crâne, la face, puis les membres inférieurs, c'est pourquoi le **port du casque, attaché, adapté à la tête**, est non seulement obligatoire mais vitale !



Port du casque obligatoire pour tous

Le passager doit porter un casque tout comme le conducteur : attention danger

Un cyclomoteur peut rouler à 45km/h. En cas de chute à cette vitesse la crâne ne résiste pas à la bordure d'un [trottoir](#). Le non port du casque intervient pour 44% comme facteur de gravité dans les accidents d'adolescents.

Pour le cyclomotoriste, en cas d'accident corporel, le casque divise par deux en rase campagne et par 2,5 en agglomération, le risque d'être tué !

Le choix du casque est très important

Voici quelques conseils à suivre pour être bien protégé

- Le casque doit être **homologué**. Les casques non homologués peuvent être dangereux. Leur fabrication ne correspond pas à un cahier des charges précis et à des tests reconnus. La fonction de protection peut être défaillante en cas de choc. En outre, en cas d'accident l'assurance ne fonctionnera pas.

Les casques homologués possèdent un marquage lisible et indélébile (marque de fabrication et taille).

Deux types d'homologation sont reconnues :

- ▶ La norme française : NF S 72.305
- ▶ Une réglementation européenne R 22-04 (étiquette E)

L'étiquette doit être cousue sur le système de rétention du casque

- Utilisation :

Le **placer correctement** : Le casque doit être facile à mettre, il doit être à la taille du porteur et ne doit pas comprimer les oreilles.

L'avant doit se placer au ras des sourcils (cette position protège des chocs frontaux et permet de lever la tête sans blocage du cou).

Il doit être **adapté** à la tête du cyclomotoriste : s'il ne tient pas ou s'il est porté qu'à moitié, il ne protège pas.

Il faut toujours **attacher** le casque, même pour de courts trajets, non attaché il ne sert à rien !

- Ce qu'il ne faut pas faire :

Acheter un casque d'occasion qui pourrait avoir subi des chocs

Ne pas rajouter d'autocollants, de peinture dont les pigments et les colles risquent de détériorer les matériaux de la calotte. Pour les mêmes raisons ne pas utiliser de solvants pour le nettoyer : le laver à l'eau savonneuse.



pas de modification sur le casque

Le jeune a peint son casque, ce qui peut en altérer ses caractéristiques !

Il est déconseillé de prêter son casque.

Il peut être trop grand ou trop petit pour l'autre utilisateur et donc ne le protégera pas !

Ne pas percer le casque pour rajouter une visière, faire passer un fil de baladeur ou mettre un casque : toute pièce rapportée peut devenir dangereuse. Faire des trous risque, en cas de choc, d'endommager la tête.

Installer des accessoires qui n'ont pas été présentés et vérifiés par la norme.

- Le renouvellement :
Le remplacer après tout choc, même s'il ne semble pas abîmé. Généralement le casque est remboursé par les assurances.

Ne pas acheter un casque d'occasion, même homologué, il a pu être endommagé.

Le changer régulièrement (environ tous les 5 ans). Un casque même sans accident, s'use plus ou moins vite suivant le matériau utilisé pour la calotte. De plus les mousses se tassent et le casque devient trop grand.

- Réglementation

L'absence de port de casque homologuée est sanctionnée par une amende, pour les conducteurs et les passagers.

%3
