

Note d'analyse de la FFMC du rapport des experts du Conseil National de la Sécurité Routière « groupes à risques » rendu public le 16 juin 2014

Montreuil, Le 1^{er} octobre 2014

Préambule : Le 16 juin 2014, lors de la séance plénière du CNSR, le comité des experts a dévoilé son 2^{ème} rapport de recommandations sur « les groupes à risques ». Ces groupes à risques sont les jeunes conducteurs, les cyclistes, les utilisateurs de 2RM et les personnes âgées.

La Fédération Française des Motards en Colère analyse en détail le groupe 2RM. Afin d'aider à la compréhension des prises de position de notre fédération, le texte initial du rapport des experts a été recopié et est accompagné de [l'analyse de la FFMC \(ajoutée en bleu\)](#).

Fédération Française des Motards en Colère

8 rue Jean Jacques Rousseau, 93100 MONTREUIL – Tel : 01.48.18.03.20
contact@ffmc.fr – www.ffmc.fr

Table des matières

Les usagers des deux-roues motorisé.....	3
I. Introduction.....	3
II. Le problème	3
III. Les mesures proposées	7
1. Un système de formation plus orienté vers la sécurité	8
Remonter de 2 ans l'âge d'accès aux différentes catégories de 2RM.....	9
N'autoriser la passation du permis A qu'après 5 ans de permis A2	9
Améliorer l'apprentissage de la conduite préventive et apaisée.....	10
2. Une meilleure saillance visuelle	10
Promouvoir l'usage de vêtements clairement visibles.....	11
Sensibiliser les conducteurs 2RM aux situations dans lesquelles ils surprennent les autres.....	11
Sensibiliser les autres usagers aux situations dans lesquelles ils risquent de se faire surprendre par l'arrivée inattendue d'un 2RM	12
3. Mieux intégrer le 2RM dans l'infrastructure d'ensemble	13
Dissuader le dépassement des 2RM aux intersections (notamment urbaines)	14
Rendre les obstacles fixes moins agressifs	14
4. Améliorer les performances de freinage des véhicules	15
Généraliser l'ABS / freinage couplé (pour cyclomoteur) / anti patinage	15
5. Un contrôle aussi efficace pour les 2RM que pour les voitures	16
Instauration d'une plaque d'immatriculation à l'avant.....	17
Amélioration de la lisibilité des plaques arrière	18
Contrôle d'homologation.....	18
Augmentation des sanctions	19
6. Une plus grande protection	19
Équipement de protection individuel (EPI).....	19
Favoriser le port du casque intégral	20
Gilet gonflable	21
Port du casque correctement sanglé	21
IV. Conclusion	22

Les usagers des deux-roues motorisé

I. Introduction

La sécurité des deux-roues motorisés (2RM), qu'ils soient de faible ou de forte cylindrée, de forme "scooter" ou "moto", fait l'objet d'une préoccupation croissante dans de nombreux pays du monde. En France, les accidents de 2RM ont occasionné 853 décès en 2012, représentant 25 % des personnes tuées sur les routes. Ils correspondent également à un nombre de blessés graves plus élevé que celui que l'on trouve chez les automobilistes, occasionnant un coût social notamment pour le système de santé.

Note FFMC : les avantages économiques résultants de l'usage du 2RM, essentiellement en ville pour des raisons de mobilité des salariés, ne sont jamais mis en perspective et contrairement aux piétons et à la plupart des cyclistes, les usagers en 2RM (qui travaillent et qui cotisent) ont souscrit une assurance spécifique à la pratique du 2RM. Ce rappel au coût pour la collectivité n'est pas anodin : il introduit une notion de responsabilité et de culpabilité à l'encontre des usagers en 2RM, préjugés comme néfastes à l'équilibre de la société.

Il s'agit donc d'un enjeu majeur en termes de sécurité routière comme en termes de santé publique, et l'objectif de moins de 2000 tués ne peut pas faire l'économie d'un ensemble d'actions spécifiques et résolues à leur égard. En revanche, l'échéance de 2020 limite la portée de nombre de ces actions, même si elles peuvent être considérées prometteuses à plus long terme. D'autres mesures pourront être considérées plus utopiques du fait des fortes contraintes contextuelles et législatives auxquelles elles se confrontent. Elles méritent cependant d'être mentionnées dans une perspective d'un système de transport plus sûr.

II. Le problème

Les 2RM constituent un mode de déplacement particulièrement sensible au risque routier en raison de la conjonction de la faible protection de leurs utilisateurs (par rapport à ceux des autres véhicules à moteur) et de leur vitesse de déplacement (supérieure à celle des autres usagers vulnérables). Par ailleurs, les utilisateurs de 2RM n'ont pas bénéficié au même titre que les autres utilisateurs de l'espace de circulation, des progrès réalisés ces dernières décennies dans la sécurité routière d'ensemble. En effet, même si le nombre

d'accidents mortels de 2RM a diminué ces dernières années (1408 tués en 2000 et 795 en 2013), la part qu'ils prennent dans la mortalité a augmenté. On peut en outre signaler la plutôt mauvaise place occupée à cet égard par la France dans le paysage européen.

Cette catégorie de véhicules a connu au cours de la dernière décennie un regain d'intérêt auprès des usagers de la route, en lien notamment avec les facilités de mobilité qu'ils permettent en termes de circulation et de stationnement. Selon l'enquête nationale réalisée par le Service de l'Observation et des Statistiques (SOeS, 2013), le trafic des deux-roues motorisés a montré une progression de 25 % en France entre 2001 et 2011. La dernière enquête nationale transports et déplacements (ENTD, 2008) montre que c'est dans les aires urbaines de plus de 100 000 habitants que l'usage des deux-roues motorisés s'est le plus accru. Des villes comme Paris et Marseille ont ainsi vu une augmentation radicale (de l'ordre de 60 % à 80 %) de la circulation de ces véhicules entre 1997 et 2009. En effet, du fait de leur plus faible gabarit et de leur plus grande souplesse d'évolution au sein du trafic, le recours à ces véhicules constitue pour beaucoup de leurs utilisateurs une forme de palliatif aux problèmes d'encombrement du trafic urbain. Et même si la part de trafic qu'ils prennent dans la circulation reste, dans l'ensemble, assez modeste (estimée à moins de 2 % sur l'ensemble du territoire français), la place qu'ils occupent aujourd'hui dans certaines grandes agglomérations prend des proportions beaucoup plus importantes.

Note FFMC : selon le Certu, le trafic 2RM aux heures de pointe atteint les 20% pour Paris PPC. Notons également que l'augmentation de 60% de 2RM dans les grandes villes ne s'est pas traduit par une hausse proportionnelle de leur accidentalité, bien au contraire puisque les chiffres globaux de la mortalité des 2RM est en baisse constante depuis des années.

Par ailleurs, le sur-risque auquel se confrontent les usagers de 2RM d'être tué au kilomètre parcouru (plus de 20 fois supérieur à celui des automobilistes) démontre clairement la nécessité d'agir en faveur de leur sécurité par la mise en œuvre d'actions ciblées sur les difficultés rencontrées par les utilisateurs de 2RM eux-mêmes, ainsi que par ceux qui y sont confrontés dans l'espace de circulation.

En outre, la mortalité n'est pas le seul indicateur à prendre en compte. Pire encore est la morbidité grave avec séquelles comportementales et cognitives à vie. Le nombre de blessés graves en 2RM dépasse celui des occupants de voitures alors que ces derniers correspondent à 66, 5 % de part modale de trafic, contre 2 % pour les 2RM.

Note FFMC : comme toujours, les « experts » comparent l'exposition aux risques entre l'occupant ceinturé dans un véhicule carrossé et l'occupant d'un 2RM... c'est comme si l'on mettait sur le même plan l'exposition aux risques entre un parapentiste et un joueur de pétanque au seul motif qu'ils pratiquent tous les deux une activité sportive de plein air...

La nécessité d'agir en faveur d'une amélioration franche de la sécurité des déplacements en 2RM est rendue d'autant plus évidente au regard du peu de mesures spécifiques efficaces dont ils ont fait l'objet dans le passé, qu'ils aient été historiquement délaissés du fait de leur faible nombre, ou par crainte de la capacité de mobilisation des associations de motards, faisant au final des 2RM les parents pauvres des décisions politiques spécifiques de sécurité routière.

Note FFMC : « *la mobilisation des associations de motards* », quel bel hommage à la FFMC ! Mais notre action reste incomprise des experts qui considèrent somme toute que la FFMC (pudiquement nommé « les associations de motards » dans ce rapport) a freiné ce qui aurait pu, selon eux, être mis en œuvre depuis longtemps pour améliorer la sécurité des motards « historiquement délaissés »... ainsi décrypté, cet argument ressemblerait plutôt à un dénigrement systématique, à moins que cela ne soit que de l'ignorance, ce qui serait quand même étonnant de la part « d'experts » !

Rafraichissons-leur la mémoire : qui a créé l'Assurance Mutuelle des Motards en 1983, contre toute attente de la part des pouvoirs publics et des « spécialistes » officiels de l'époque ? Qui a créé l'AFDM pour promouvoir une meilleure formation des motards et édicter une charte des bonnes pratiques pour les motos-écoles ? Quel journal teste en toute indépendance financière les équipements individuels de protection du commerce, poussant ainsi les fabricants à élever leur qualité ? Qui a alerté, depuis trois décennies, les pouvoirs publics sur la dangerosité de certaines infrastructures routières (glissières, signalisation au sol glissante) ? Les exemples des actions de la FFMC et de ses propres structures en faveur de la sécurité routière ne manquent pas, contrairement à ce que suggèrent les experts auteurs de ce présent rapport qui osent laisser entendre que la FFMC aurait freiné l'action des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.

Et s'il fallait encore d'autres arguments pour s'en convaincre, il n'est de constater que le Rapport Guyot (mené par le préfet éponyme), premier ouvrage majeur sur la sécurité routière des 2RM consacré par nos services ministériels ne date que de... 2008 ! Et juste quatre ans plus tôt, la précédente étude d'envergure de

référence fut constituée par l'étude européenne MAIDS, (Motorcycle accidents in depth study) que nos « responsables » gouvernementaux en sécurité routière continuent de dénigrer ou à ignorer au motif qu'elle « exonère trop les motards de leurs responsabilités » et que cette étude a été co-financée par les constructeurs européens de motos alors que la partie française de cette étude a pourtant été menée par le CEESAR (Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques).

Les principales mesures qui ont concernées les 2RM sont le port du casque (1973), l'allumage obligatoire des feux de croisement (1975) et des aménagements progressifs du permis de conduire. Le bridage des motos de forte cylindrée (MTT) à 73,6Kw, mesure adoptée en 1985, prendra fin au 1er janvier 2016 sur décision européenne.

Note FFMC : la corrélation entre puissance et accidentalité n'a non seulement pas été établie, mais elle est même réfutée par l'étude TNO (organisme de recherche en sécurité routière aux Pays-Bas, équivalent au Certu et à l'IFSTTAR chez nous d'où sont justement issus une partie des experts auteurs du présent rapport)

Malgré ces mesures spécifiques aux 2RM, trois mesures prises pour les véhicules à quatre roues particulièrement importantes n'ont pas été adaptées. Il s'agit notamment de l'obligation de contrôle technique périodique de façon à vérifier leur conformité au code de la route, d'une prise en compte exhaustive des 2RM dans le contrôle automatisé vitesse et l'accroissement de la saillance visuelle des 2RM alors que les VL ont fait progressivement l'objet d'un allumage automatique de feux de circulation diurnes.

Note FFMC : Là encore, la corrélation entre accidents de 2RM et conformité du véhicule n'a pas été démontrée, même après l'étude des Ponts-et-Chaussées (ministère des transports, rapport Lebrun) pas plus que par l'Etude Maids. Quant à la question de l'allumage des feux diurnes des autos, rappelons aux experts qu'en 2005, la FFMC s'est opposée à l'allumage obligatoire des feux de croisement des autos au motif que cela nuirait au repérage des 2RM dans le trafic, mesure qui a finalement été abandonnée à la suite de la mobilisation de la FFMC et qui vient seulement (en 2014 !) d'être reconnue comme une « mesure néfaste à la sécurité des 2RM » à l'occasion d'un exposé à la Commission 2R du CNSR présenté par un expert associé au... comité des experts du CNSR.

Il faut toutefois souligner le fait que toutes les catégories de 2RM ne sont pas concernées au même titre par les différents problèmes et que l'enjeu des mesures prises

n'aura pas le même impact sur l'accidentalité et la mortalité d'ensemble selon la sous-population à laquelle elles s'adressent. Les deux-roues motorisés constituent en effet une population hétérogène, à la fois en termes de véhicules, d'usagers et d'usages, dont il est utile d'identifier les différentes caractéristiques de façon à mieux adapter les mesures prises en fonction de la spécificité des problèmes rencontrés par le sous-groupe concerné. Les actions efficaces en direction des jeunes cyclomotoristes, par exemple, ne seront pas nécessairement les mêmes que les actions qui s'adressent aux motards dits "sportifs" ou de loisir, ou encore aux scootéristes métropolitains (cf. enquête européenne "Sartre" : Cestac et Delhomme, 2012).

S'agissant tout d'abord des cyclomoteurs (2RM à la cylindrée inférieure à 50 cm³), il s'avère qu'en France, notamment, et contrairement aux autres catégories de 2RM, le parc est en baisse constante. Ces véhicules représentent, en 2012, 5 % des personnes tuées sur les routes de France, soit 21 % de la mortalité à 2RM ; en sachant que cette proportion devrait diminuer d'elle-même dans les années à venir du fait de la diminution correspondante du parc. Les motocyclettes légères (MTL), à la cylindrée inférieure à 125 cm³, font l'objet d'une accidentalité relativement stable correspondant à environ 100 personnes tuées par année. C'est sur les motos de plus de 125 cm³ (MTT) que se situe l'enjeu le plus important, avec 550 personnes tuées en 2013.

III. Les mesures proposées

Les mesures de sécurité routière qui s'adressent à l'ensemble des usagers de véhicules motorisés (baisse des Vitesses Maximales Autorisées- VMA, taux d'alcool maximal dans le sang, interdiction de l'usage du téléphone, etc.) ont des répercussions sur les 2RM. Mais pas toujours au même titre que pour les autres, ce qui nécessite la mise en place d'actions qui leur soient spécifiquement adressées. Six catégories de mesures peuvent être envisagées pour répondre à la spécificité des problèmes de sécurité auxquels sont liés les 2RM. Elles concernent :

- 1) un système de formation plus orienté vers la sécurité,
- 2) une saillance visuelle améliorée,
- 3) des actions sur l'infrastructure routière,
- 4) un système de freinage plus performant,
- 5) une meilleure efficacité du système de contrôle-sanction,
- 6) l'amélioration de la protection des usagers de 2RM en cas de choc.

1. Un système de formation plus orienté vers la sécurité

L'inexpérience et la jeunesse des conducteurs sont, à l'instar des automobilistes, des variables particulièrement corrélées à l'accidentalité des 2RM, avec comme spécificité pour ces derniers, l'impact important de l'expérience du véhicule conduit sur le risque d'accident (Haworth, 2012).

Les mesures proposées auront pour but d'une part de rendre plus effective la progressivité en relation avec l'acquisition graduelle de la maîtrise nécessaire et notamment retarder l'accès des jeunes aux véhicules les plus puissants, d'autre part d'améliorer la formation à la sécurité.

Rappel sur la situation Française en matière de permis 2RM

Les états membres de l'union européenne ont un système de permis 2RM harmonisé, récemment revu (janvier 2013) avec la 3rd Driving Licence Directive (2006/126/EC). Cependant, le principe de subsidiarité s'applique, il autorise chaque pays à adapter cette directive selon ses souhaits. Par exemple la France et l'Italie sont les seuls pays d'Europe à autoriser l'usage des cyclomoteurs à partir de 14 ans.

Les différents permis 2RM en France sont actuellement :

- Permis AM pour les cyclomoteurs (≤ 50 cm³) : 7 heures de formation minimum, mais pas d'examen, à partir de 14 ans.
- Permis A1 pour les motos ≤ 11 kW (équivalent 125 cm³ non "sportives") : 15 heures de formation minimum, à partir de 16 ans (ou permis B + 7 heures, à partir de 18 ans). Certains pays européens ne l'autorisent qu'après 18 ans.
- Permis A2 pour les motos ≤ 35 kW: 20 heures de formation minimum (ou A1 +15 heures), à partir de 18 ans.
- Permis A pour les motos toutes cylindrées : 20 heures de formation minimum, accessible en direct à partir de 24 ans. Mais également à partir de 20 ans après deux ans de pratique en A2 + une formation « post permis » de 7 heures minimum mais n'imposant pas de nouvel examen.

On peut donc en France conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans, une 125 à partir de 16 ans, une moto de moins de 35kw à partir de 18 ans et une moto de moins de 73,6KW à partir de 20 ans. Cette dernière puissance sera illimitée à compter du 1er janvier 2016.

Remonter de 2 ans l'âge d'accès aux différentes catégories de 2RM

L'objectif de cette mesure est clair : il s'agit de retarder l'accès aux 2RM et à leurs différentes catégories de puissance de façon à limiter l'impact des conduites à risque liées aux plus jeunes âges (cf. chapitre sur les jeunes) dont les conséquences sont d'autant plus dramatiques au guidon de ces véhicules. Cette mesure concerne les permis AM, A1 et A2.

Note FFMC : Remonter l'âge d'accès au cyclomoteur (AM) de 14 à 16 ans était déjà une proposition du Rapport Guyot 2008. Cela a ensuite été examiné lors de la Concertation nationale sur les 2RM qui s'est déroulée de 2009 à 2011 sous l'égide de la DCSR. Il est ressorti des débats que le maintien de l'âge d'accès au cyclo dès 14 ans procédait du « continuum éducatif » prôné par tous les spécialistes en sécurité routière. Plus précisément, une psychosociologue, Danielle Rapoport, a exposé, lors de son audition devant un groupe de travail de la Concertation 2RM 2009-2011, son analyse selon laquelle il est plus facile de « cadrer » un jeune de 14 ans, via notamment par le contrôle parental, plutôt qu'un jeune de 16 ans, lequel entre justement dans la période de risque des adolescents qui connaissent leur « pic de risques » (tous risques confondus) à 17 ans.

Cet avis favorable au maintien de l'accès au cyclo dès 14 ans avait précédemment été exprimé en février 2009 lors d'un colloque de la Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA) auquel participaient déjà des spécialistes actuellement présents au CNSR 2014.

N'autoriser la passation du permis A qu'après 5 ans de permis A2

Certaines motos parmi les véhicules les plus puissants s'apparentent à de véritables bolides de compétition. Maîtriser ses impulsions et interagir en harmonie avec le trafic au guidon de tels véhicules nécessite l'acquisition d'une expérience solide pour une adaptation et un contrôle optimal de son comportement. Une telle expérience pourra être plus sûrement acquise durant la pratique durable d'un véhicule plus maîtrisable, à la puissance inférieure à 35 Kw (correspondant au permis A2).

Note FFMC : « véritables bolides de compétition, maîtrise des impulsions » (pour ne pas dire « pulsion » ?), on sent bien que les experts auteurs du présent rapport choisissent leurs mots à dessein pour parler des 2RM. Toutefois, la FFMC a toujours été favorable à

une progressivité dans l'accès des motos, laquelle progressivité est déjà effective via une directive européenne.

Améliorer l'apprentissage de la conduite préventive et apaisée

La connaissance des situations routières est essentielle pour bien détecter les dangers, évaluer la criticité des événements et mettre en place les modalités de réponse adaptée. La formation initiale devrait insister plus sur l'acquisition précoce de ces compétences sécuritaires, et peut-être moins sur la performance de conduite donnant l'illusion d'une maîtrise du véhicule, illusoire en cas d'effet de surprise (Perrin et al, 2008). Ce complément à la formation actuelle devrait s'appuyer, selon un principe de "retour d'expérience", sur les connaissances issues de la recherche comportementale et accidentologique de façon à apprendre aux motards en formation à identifier précocement les situations les plus accidentogènes. Elle devrait également s'adresser à l'ensemble des protagonistes automobilistes, de façon à leur faire mieux prendre conscience des difficultés mutuelles et des situations dans lesquelles des conflits d'interaction peuvent émerger, et leur permettre de connaître les modes de conduite préventive à développer en conséquence.

Note FFMC : La FFMC approuve cette approche, particulièrement quant à la nécessité de mieux former les automobilistes à la coexistence avec des 2RM : l'étude Maids révèle que 50 % des accidents de 2RM sont causés par la faute d'un véhicule adverse et que dans 70 % de ces cas, le tiers mis en cause reconnaît ne pas avoir vu le motocycliste. Parmi les scénarii type d'accidents identifiés dans le Rapport Guyot (2008), pour ceux impliquant une auto et une moto, « dans 84% des cas, la manœuvre est le fait de l'automobiliste qui n'intègre pas le motard dans son environnement ».

2. Une meilleure saillance visuelle

Une large part des accidents corporels, de l'ordre de 60 % (projet Compar, 2011), confrontant un 2RM à un autre véhicule met en jeu un problème de perception du 2RM par l'autre usager, en lien notamment avec la plus faible saillance visuelle du 2RM (gabarit plus étroit, etc.), ce qui est environ 15 % plus fréquent que dans les accidents n'impliquant pas de 2RM. Il serait ainsi utile d'une part de favoriser une meilleure détectabilité des 2RM, d'autre part de sensibiliser les usagers de la route à ce problème.

Promouvoir l'usage de vêtements clairement visibles

Les recherches dans le domaine ont montré l'influence de vêtements et d'un casque de couleur claire, de même que le port d'un brassard ou d'un gilet fluorescent sur l'amélioration de la perception par les autres usagers de la route (Wells et al., 2004 ; Comelli et al, 2008).

Une information documentée sur ces résultats de recherche auprès des utilisateurs de 2RM devrait les inciter à les adopter. Cette mesure est également à mettre en lien avec les équipements de protection individuelle.

Note FFMC : le port d'un brassard est inutile : il est peu visible dans la circulation et la plupart des vêtements de moto comportent déjà des éléments rétro-réfléchissants. Concernant le gilet fluo, son usage doit rester réservé aux situations de danger extrême comme la présence d'un conducteur hors ou à côté de son véhicule sur la chaussée ou pour signaler particulièrement la présence sur la voirie de personnels intervenant dans la circulation (chantiers, secours...). Attention aussi à ne pas créer chez l'utilisateur vulnérable le sentiment qu'il sera mieux vu au motif qu'il porte un gilet fluo, ce qui peut le conduire à relâcher sa vigilance. Décréter le port systématique et obligatoire de ce type d'équipement est une erreur : il faut laisser le libre-arbitre à l'utilisateur vulnérable de revêtir ces équipements si il en ressent le besoin en cas de conditions difficiles, cette analyse corrélée à un contexte particulier incitant déjà à la prudence, ce qui est le but final recherché. Rappelons qu'à la suite du CISR de mai 2012, les pouvoirs publics ont tenté de rendre obligatoire le port d'un brassard, mesure qui a finalement été suspendue lors de la réactivation du CNSR en novembre 2012 suite à la très forte opposition des usagers concernés.

En attendant, si la visibilité des usagers en 2RM est si importante (et elle l'est !), pourquoi les responsables du réseau routier ont-ils décidé d'éteindre l'éclairage des voies express urbaines, créant ainsi des difficultés supplémentaires aux usagers en 2RM, particulièrement durant la période hivernale où les déplacements domicile-travail s'effectuent de nuit ?

Sensibiliser les conducteurs 2RM aux situations dans lesquelles ils surprennent les autres

Une campagne d'information auprès des usagers de 2RM s'appuyant sur des exemples concrets devrait les sensibiliser aux situations dans lesquelles leur comportement (accélération, vitesse, faufileage, positionnement sur la chaussée) ainsi que les contraintes environnementales (gêne à la visibilité, angles morts, etc.) peuvent surprendre les autres

usagers et sur la prudence à observer dans ces situations, voire les réglementations à mettre en œuvre en cas de doute.

Note FFMC : la FFMC approuve cette recommandation qui constitue la base des formations dispensées par l'AFDM, la branche « formation » de la FFMC.

Sensibiliser les autres usagers aux situations dans lesquelles ils risquent de se faire surprendre par l'arrivée inattendue d'un 2RM

Complémentaire à la mesure précédente, il s'agit de sensibiliser les usagers de la route aux situations d'interactions dans lesquelles ils peuvent se faire surprendre par l'arrivée inattendue d'un 2RM, en leur indiquant les précautions à prendre et les stratégies de prise d'information à entreprendre dans les situations de rencontre potentiellement critique (en situation d'intersection, lors de la réalisation d'une manœuvre, etc.).

Note FFMC : la FFMC approuve cette recommandation qu'elle considère comme fondamentale..

En complément de ces actions de sensibilisation, la prévention repose, à l'instar de ce qui a été proposé pour les cyclistes, sur la mise en place de rétroviseurs supplémentaires, de caméras, voire de capteurs de présence (comme c'est le cas par exemple sur certains modèles de véhicules, équipés de capteurs ultrasons qui détectent les obstacles devant, derrière la voiture et parfois sur le côté).

Note FFMC : attention à ne pas s'en remettre aux « aides à la conduite » qui peuvent rendre les automobilistes encore plus inattentifs. Ce qui fonctionne dans le cas d'une manœuvre de stationnement à l'allure du pas (équipement de « confort ») peut s'avérer très dangereux lorsque les véhicules évoluent aux allures normales de la circulation. Rien ne remplace la formation et l'attention portée aux autres. Le cas des rétroviseurs appelle un commentaire : depuis que les autos sont équipées d'un rétroviseur droit, les cas de rabattement trop court après dépassement se multiplient (situations mises en exergue par l'ASFA dans ses analyses des accidents sur autoroute). A l'origine de ces erreurs de conduite, de trop nombreux conducteurs ne savent pas que les rétroviseurs extérieurs offrent une vision « grand angle » qui éloignent visuellement le véhicule que l'on vient de dépasser. Ces conducteurs s'en remettent, par confort, à leur rétroviseur extérieur en oubliant ce qu'ils ont appris lors de leur

formation initiale, à savoir qu'on ne doit se rabattre que lorsque le véhicule dépassé apparaît dans le rétroviseur intérieur qui offre une vision dont le focus est sensiblement le même que la vision humaine. Cet exemple traduit les limites du suréquipement des véhicules, lequel ne doit pas remplacer le cerveau de chaque conducteur.

3. Mieux intégrer le 2RM dans l'infrastructure d'ensemble

Le rapport Buchanan de 1963 a posé les principes de la séparation des trafics dans l'organisation de la circulation. Depuis, ont été créées, par exemple, les voies réservées aux bus et les pistes cyclables. La promotion des déplacements à vélo a conduit à la réalisation d'investissements conséquents en matière d'infrastructure, appuyés par une législation les imposant lors de tout aménagement routier. Dans certains pays, la voie la plus à gauche est ainsi réservée aux bus, aux taxis, aux voitures avec au moins deux occupants et aux motocyclettes. Il n'est d'ailleurs pas impossible que les trains de moto dans certains grands axes conduisent progressivement à la désertification de la voie la plus à gauche par les véhicules de tourisme. Il n'est donc pas, a priori, exclu de réfléchir à la réalisation de voies spécifiques de 2RM dans les artères où les conflits de trafic sont particulièrement problématiques.

Quoi qu'il en soit, l'adaptation de l'infrastructure routière aux 2RM constitue un vecteur d'amélioration de leur sécurité, premièrement à titre d'incitation aux bons comportements de la part de leurs usagers et de la part de ceux qui les rencontrent, et secondairement du point de vue de la protection en cas de choc.

Note FFMC : la FFMC approuve cette recommandation qui correspond à nos demandes maintes fois répétées en direction des Pouvoirs publics... mais qui semblent toujours peu entendue, il n'est de constater que le 2RM n'apparaît pas dans les PDU, pas plus que dans les perspectives des urbanistes. Le dernier exemple en la matière nous vient du Ministère des Transports qui annonce en mai 2014 un projet de voies prioritaires sur les voies express pénétrantes (en agglomération) dédiées aux taxis, aux transports en commun et aux autos en co-voiturage... et qui ignore totalement le cas des 2RM (pourtant reconnus comme des véhicules favorisant la fluidité du trafic) alors que c'est justement sur ces réseaux que leur trafic est le plus important.

Dissuader le dépassement des 2RM aux intersections (notamment urbaines)

Une large proportion des accidents 2RM survient aux intersections de routes, dans une configuration qui met en opposition une voiture qui tourne à gauche et un deux-roues qui la dépasse au même moment (en remontée de file ou non). Selon le rapport COMPAR (Ragot et Van Elslande, 2011), cette configuration recouvre 14 % des accidents moto/VL. Et c'est sans compter les piétons qui se font surprendre, lors d'une traversée d'un "passage protégé" aux abords d'un carrefour, et qui voient surgir un 2RM derrière une voiture (Brenac et al., 2004).

En complément d'autres mesures visant conjointement à réduire le risque lié à cette situation, l'implantation d'aménagements dissuasifs non agressifs auraient la capacité de restreindre les manœuvres de dépassement aux intersections, toujours potentiellement dangereuses. Et pour être efficace un tel dispositif devrait s'accompagner de mesures complémentaires du côté de la formation et de l'information, ainsi que du côté de la répression des comportements dangereux. Cela concerne les automobilistes qui oublient l'obligation de mettre en action leur indicateur de changement de direction. Mais cela concerne aussi certains usagers de 2RM dont l'objectif de performance prend parfois le pas sur l'application des règles (par exemple : dépassement de l'autre côté d'un îlot central). A cet égard, des solutions sont à réfléchir pour lutter contre l'impunité qui découle de la difficulté d'appréhender un 2RM contrevenant dans un trafic dense.

Note FFMC : la FFMC est d'accord avec cette analyse qui confirme la nécessité de rappeler les situations à risques chez tous les usagers.

Rendre les obstacles fixes moins agressifs

37 % des tués en 2012 ont percuté un obstacle fixe. Un principe d'aménagement devrait être clairement orienté vers la suppression de ces obstacles ou à défaut leur éloignement et leur isolement. Parmi ceux-ci figurent des éléments de mobilier urbain, notamment des dispositifs anti-stationnement qui seraient remplaçables par des dispositifs « déformables ». D'autres concernent les glissières de sécurité métalliques qui demanderaient à être dotées d'une lisse basse, dite "écran motard", dans les zones particulièrement à risque. Par ailleurs l'utilisation de supports "fusibles" pour les obstacles

verticaux de type panneau permet d'éviter l'implantation de glissières en amont et en aval, toujours potentiellement préjudiciables en cas de chute à moto.

Note FFMC : la FFMC approuve cette recommandation qui correspond à nos demandes exprimées depuis trois décennies.

4. Améliorer les performances de freinage des véhicules

Les deux-roues motorisés n'ont pas profité des avancées technologiques en faveur de la sécurité au même titre que les automobiles, notamment du point de vue de la fiabilité du freinage. Et pourtant cette fonction est au moins aussi essentielle aux deux-roues, et même rendue plus critique du fait de la faible surface d'adhérence et de la nécessité du contrôle de l'équilibre.

Généraliser l'ABS / freinage couplé (pour cyclomoteur) / anti patinage

Les deux-roues motorisés sont aujourd'hui généralement équipés de freins puissants, mais les utiliser correctement requiert, contrairement à la voiture, un savoir-faire qui, en situation d'urgence, risque malgré l'expérience de conduite de ne pas être pleinement mis en œuvre du fait de l'effet de surprise. En situation d'urgence, le blocage des roues est le phénomène qui pose le plus de problèmes aux conducteurs. Une autre difficulté provient de la difficulté à doser la répartition du frein des roues avant et arrière, ce qui amène souvent un freinage non optimisé. Les études ont montré que du fait de la difficulté intrinsèque à combiner le dosage du frein des roues avant / arrière (ainsi qu'à gérer le fléchissement de la fourche avant), le motocycliste *lambda* était capable d'exercer seulement 56 % de la capacité de freinage théoriquement disponible. Le résultat en est que la décélération d'un motard moyen (sans dispositif d'assistance) est inférieure à celle d'un camion de 40 tonnes moderne (Ecker et al.,2008). L'apparition et la généralisation de systèmes avancés d'aide au freinage (antiblocage de roues, freinage couplé avant-arrière, dispositif anti-patinage) doit permettre de corriger cette situation. On peut noter que la généralisation de l'ABS sur les motos neuves est prévue dans un règlement du Parlement Européen (COM 2010/542) qui prévoit, entre autres, l'obligation d'intégrer l'ABS à tout deux-roues à moteur supérieur à 125 cm³, à partir du 2017. La généralisation du freinage couplé sur l'ensemble des deux-roues motorisés, y compris les cyclomoteurs, devrait aller dans le sens d'un gain en sécurité pour l'usage de ces véhicules.

Note FFMC : comparer la distance d'arrêt d'une moto et d'un poids-lourd de 40 T, fallait oser ! Tant qu'à pousser le raisonnement jusqu'au bout, les experts pourraient aussi comparer les conséquences en cas de freinage tardif entre une moto et un camion.

En attendant, en recommandant la généralisation du freinage ABS, les experts ne font qu'entériner une décision déjà prise au niveau européen dès 2011. La FFMC n'est pas opposée à la généralisation du freinage ABS, pourvu que le système puisse rester débrayable, notamment pour les motos prévues pour rouler sur des routes non asphaltées.

5. Un contrôle aussi efficace pour les 2RM que pour les voitures

Les motards n'ont pas été et ne sont toujours pas soumis au même titre que les autres conducteurs de véhicules à moteur des bénéfices à un système de contrôle-sanction efficace (prise des contrevenants essentiellement par l'avant notamment). Un certain nombre de mesures permettront de rattraper cette situation à plus ou moins brève échéance.

Note FFMC : nous touchons là un des points essentiels de la pensée des experts auteurs du présent rapport : les utilisateurs de 2RM (et plus particulièrement les motocyclistes) seraient par nature des individus cherchant à se soustraire aux moyens de contrôle et tout le chapitre suivant sur les plaques d'immatriculation procède de cet à-priori si tenace qu'il s'apparente même à un véritable fantasme. Ce qui revient souvent lorsqu'on évoque cette question avec les fonctionnaires de la DSCR, c'est que selon eux, il y aurait un rebus très important (bien plus important que chez les automobilistes) pour les photos des contrevenants motards flashés par des radars : les plaques sont illisibles (chiffres trop petits ou masqués, inclinaison de la plaque ne permettant pas sa lecture par les radars). Ils concluent donc que les plaques devraient être agrandies et qu'il faudrait également en poser une à l'avant des motos. En fait, c'est d'abord une question de point de vue : il y a en effet des motards qui prennent des dispositions pour échapper aux contrôles de vitesse par les radars en optant délibérément pour des plaques d'immatriculation peu visibles, carrément illisibles et pour la plupart des cas, non-conformes. Cependant, les motocyclistes qui ont des plaques réglementaires n'échappent pas plus au contrôle-sanction-automatisé que les automobilistes et en cas d'excès de vitesse, ils peuvent être identifiés comme n'importe quel usager immatriculé... et si ces motocyclistes sont moins nombreux que les transgressifs (d'après l'argumentation des fonctionnaires de la DSCR), c'est tout simplement parce que sachant justement qu'en cas de flash de radar ils seront identifiés, ils respectent bon gré mal gré la réglementation comme n'importe quel conducteur. Par conséquent, ça ne servira à

rien d'imposer l'agrandissement des plaques des 2RM pour la majorité des usagers déjà en règle et quant à ceux qui s'arrangent pour échapper délibérément aux contrôles, ils s'adapteront en trouvant d'autres parades, voire en intensifiant les délits de fuite qui représentent déjà une part inquiétante des contentieux routiers, avec tout ce qui ça implique de préjudiciable pour les victimes.

Instauration d'une plaque d'immatriculation à l'avant

La nécessité de favoriser une meilleure efficacité du contrôle policier (vitesse, autres infractions) fait spontanément penser à l'incongruité de l'absence de plaque d'immatriculation à l'avant pour une partie du parc des véhicules à moteur. Les 2RM semblent ainsi avoir fait l'objet d'un loupé de la législation à cet égard, qui a été pointé du doigt par les différents groupes d'expertises, commissions et autres concertations mises en place ces dernières années (Guyot, Aliot-Marie, Merli).

Toutefois, l'obligation aujourd'hui de passer par Bruxelles dans le cadre de la libre circulation des marchandises -cette mesure nécessite une modification du véhicule pour l'adjonction d'un support de plaque (pas de fixation possible dans la conception actuelle)- ne permet pas d'envisager une influence de cette mesure à l'horizon 2020. Il s'agit donc, a priori, d'une bonne mesure, mais elle s'est trouvée progressivement décrédibilisée par le fait qu'elle revient "sur le métier" à chaque groupe de réflexion pour être finalement abandonnée à cause de la nécessité d'une harmonisation européenne, ce qui la rend a priori illusoire à court ou moyen terme. Ce pourrait être une mesure utile à envisager pour une efficacité à plus long terme, mais qui demanderait l'entreprise d'une démarche d'harmonisation dès maintenant. Une alternative à cette mesure correspond à une généralisation des radars "en éloignement". Mais elle ne résout que le problème des radars fixes.

Note FFMC : l'analyse des experts selon laquelle « *la mesure de la plaque à l'avant pour les motos* » tend à décrédibiliser l'action de la puissance publique en la matière à force de la « *remettre sur le métier* » est on ne peut plus juste. En effet, cette recommandation, déjà émise par le Rapport Guyot 2008, a été discutée puis rejetée lors des débats de la Concertation nationale 2RM 2009-2011. Elle est d'autant plus déconnectée de la réalité que d'une part, la quasi totalité des radars automatiques fonctionnent désormais « en éloignement » (flash par l'arrière) et d'autre part, les experts eux-mêmes reconnaissent qu'une telle mesure se heurte à des modalités d'exécution liées à l'harmonisation technique des véhicules 2RM dans un contexte de production mondialisé.

Ce qui est étonnant, c'est que nonobstant leur fine analyse par laquelle ils admettent que cette recommandation sur la plaque à l'avant pourrait décrédibiliser leur travail, nos experts recommandent quand même (et apparemment contre leur propre avis, de leur propre aveu ci-dessus exprimé) de porter à nouveau cette idée dans leur rapport.

Amélioration de la lisibilité des plaques arrière

S'agissant des radars en éloignement (environ 2/3 des radars automatiques), les motards font l'objet d'un rebut important du CSA, supérieur à celui dont sont l'objet les automobilistes, par manque de lisibilité de la plaque d'immatriculation (plaques masquées par une chaîne, de la boue, etc. ; plaques trop petites ; plaques non conformes : inclinées, relevées sous la selle, etc.).

Une première mesure consisterait à définir un format de plaque/taille des caractères améliorant sa détectabilité. Un contrôle de la conformité des plaques seraient également utile. De façon à étayer ces différentes mesures, il serait utile de demander un suivi du relevé des infractions à la Direction du Contrôle Automatisé de Rennes, pour mieux connaître l'évolution des infractions de vitesses réelles des motos par rapport aux infractions sanctionnées.

Note FFMC : le modèle de plaque et le format adapté existent déjà : c'est celui en vigueur conformément à la législation actuelle. Quant aux opérations de contrôle, c'est le travail des forces de l'ordre et si cela peut rassurer les experts, la FFMC témoigne que policiers et gendarmes font leur travail et qu'ils sont inflexibles sur ces questions.

Contrôle d'homologation

Les deux-roues motorisés font parfois l'objet de modifications diverses, selon la population concernée, dont la motivation peut aller du souci d'esthétique (indicateurs de changement de direction, feux de position non conformes, etc.) à la volonté de se soustraire aux contrôles automatisés (déplacement/inclinaison des plaques d'immatriculation). Pour maîtriser de telles dérives, il s'agit de mettre en place un système de contrôle simple et efficace de la normalisation des véhicules (plaques non amovibles/non inclinables, feux de dimension standard, etc.).

Il n'est pas ici question de la mesure tant décriée du "contrôle technique" dont l'objectif serait de diminuer le risque d'accident lié à d'éventuels défauts mécaniques (risque peu évident à démontrer, ce qui a amené à repousser le projet européen d'obligation de contrôle technique étendu aux 2RM), mais bien d'un contrôle de conformité qui aura clairement pour intérêt de ne pas exempter certains motards des règles qui sous-tendent la sécurité du trafic. Cette mesure peut s'envisager périodiquement, ou a minima lors de la revente d'un véhicule.

Note FFMC : pas besoin de tenter de justifier la nécessité d'un contrôle-technique pour ça et ce d'autant plus qu'il est facile, pour un contrevenant, de présenter un véhicule conforme juste au moment du contrôle programmé à l'avance.

Augmentation des sanctions

Définir un système de contrôle sanction efficace nécessite de rendre plus systématiques les sanctions pour plaque défectueuse de façon à lutter contre l'impunité de certains conducteurs au comportement volontairement transgressif.

6. Une plus grande protection

Comme indiqué plus haut, les conducteurs de 2RM sont spécifiquement vulnérables au risque routier du fait de la conjonction de leur absence de carrosserie protectrice et de leur vitesse de déplacement. Selon certains travaux scientifiques (Elvik 2009), leur sur-risque correspond plus à une probabilité plus grande d'être blessé en cas d'accident (et à être blessé grave en cas d'accident corporel) qu'à une plus grande implication dans les accidents. Ils ont donc spécifiquement besoin de plus de protection.

Note FFMC : attention à bien cibler les enjeux : il convient d'inciter à s'équiper a minima les usagers 2RM qui pratiquent sans aucun équipement, souvent par inconscience.

Équipement de protection individuel (EPI)

Il serait utile de définir un standard (en l'attente de normes) d'équipement minimum de protection individuel de façon analogue à ce qui a été établi en Belgique depuis juin 2011 : rendre obligatoire pour tous usagers de 2RM et en toutes circonstances de porter des

gants, des chaussures qui couvrent les chevilles, éventuellement des vêtements qui couvrent bras et jambes.

Favoriser le port du casque intégral

Le casque dit "Jet" ne protège pas le bas de la face, laissant libre cours à de graves blessures en cas de choc, qu'un casque intégral a la capacité de prévenir. Si beaucoup de motards en ont pris conscience, un certain nombre d'utilisateurs semblent ne pas réaliser le risque qu'ils encourent à utiliser un casque à protection partielle. Une campagne de communication faisant état scientifiquement des risques encourus devrait améliorer cette prise de conscience et amener progressivement une modification des comportements.

Note FFMC : Le port du casque est déjà obligatoire. Si effectivement, le casque intégral protège mieux que les autres types de casques, rappelons qu'un casque « jet » bien attaché protège mieux qu'un casque intégral mal attaché ou mal porté ou bien encore qu'un casque modulaire porté ouvert, ce qui est la pire des options.

(Cette idée d'interdire le casque « jet » était déjà une recommandation du Rapport Guyot 2008 et cette idée a été débattue et rejetée lors de la Concertation nationale 2RM 2009-2011)

D'autres mesures incitatives, d'ordre économique (e.g. par le biais des assurances ou par une baisse des taux de TVA), pourraient grandement contribuer à cet objectif, pour autant qu'elles soient couplées avec une obligation de port généralisé.

Comme pour les EPI, il s'agit là d'une mesure qui concerne plus la morbidité que la mortalité, mais, comme indiqué plus haut, cette question de morbidité correspond un enjeu très important pour les 2RM.

Note FFMC : l'allègement de la fiscalité des équipements de protection individuels est une de nos plus anciennes demandes. Merci aux experts de l'avoir entendue. Pour notre part, rappelons que l'Assurance Mutuelle des Motards (créature de la FFMC) a été la première à engager des mesures incitatives au port d'équipement, notamment en prenant en charge leur remboursement à hauteur du coût de remplacement en cas de dommage lors d'un accident ou en offrant un « chèque équipement » aux conducteurs novices pour les aider à se doter d'équipements de protection.

Gilet gonflable

Les gilets gonflables offrent une protection de l'ensemble thorax/abdomen. Il serait bénéfique d'en favoriser l'usage, notamment pour l'utilisation des véhicules de forte cylindrée.

Note FFMC : c'est plutôt sur les petites cylindrées et les urbains, généralement les moins bien équipés (contrairement aux motocyclistes en grosse cylindrée), qu'il faut porter les efforts en faveur d'une meilleure incitation à l'usage de protections, notamment le gilet gonflable, lequel ne constitue aucunement et à lui tout seul une recette miracle pour l'amélioration de la sécurité des 2RM.

Port du casque correctement sanglé

Le casque constitue le principal élément de protection des motocyclistes, un élément vital pour leur sécurité en cas du moindre heurt à la tête. Mais il n'a d'efficacité que s'il est bien positionné et correctement sanglé. Par rapport à d'autres pays du monde (y compris les USA qui sont proches à cet égard des pays à revenu faible ou intermédiaire...), la France est, à l'image de l'Europe, plutôt bien placée du point de vue du taux de port du casque à deux-roues motorisé. Mais des progrès sont encore à réaliser, notamment pour certaines catégories d'usagers moins conscients que d'autres du risque qu'ils prennent à rouler sans casque ou avec un casque mal positionné ou incorrectement sanglé (quelle qu'en soit la raison : parce qu'ils ne roulent pas vite, parce qu'il fait trop chaud, etc.).

Une sensibilisation fondée sur des données scientifiques (démonstration des risques liés à une sangle non attachée) devrait permettre une meilleure prise de conscience du caractère indispensable du bouclage de la jugulaire. Pour plus d'efficacité, cette sensibilisation pourrait s'assortir de mesures de contrôle.

Note FFMC : ok, c'est une évidence.

Dans une vision à plus long terme, un message pourrait être adressé aux fabricants de casque pour le développement d'un système de jugulaire à enrouleur assorti d'une alarme de non fixation, de façon analogue à ce qui a été défini pour la ceinture de sécurité.

Note FFMC : attention aux bidules de « savant-cosinus » !
Les caractéristiques majeures d'un bon casque sont : son faible

poids, sa simplicité, un prix accessible aux plus jeunes et une grande facilité d'utilisation. Ce qui vaut pour l'automobile (par l'exemple cité de la ceinture de sécurité) n'est pas forcément transposable au 2RM. Un 2RM, ce n'est pas une voiture à deux roues.

IV. Conclusion

Malgré les progrès dont ils ont fait l'objet, les deux-roues motorisés constituent toujours, en 2014, un gisement important de sécurité routière et diminuer le risque dont ils sont l'objet participera de façon significative à l'amélioration de la sécurité routière dans son ensemble. Parmi les éléments qui contribuent à leur sur-risque, la vulnérabilité biomécanique des utilisateurs constitue un facteur-clé. Toute mesure qui participera à réduire l'énergie à dissiper en cas de choc ou à mieux la dissiper sera bénéfique pour leur sécurité.

Cela concerne d'une part les mesures qui restreindront les vitesses (et par conséquent également les vitesses au choc), d'autre part les mesures qui favoriseront la protection des utilisateurs en cas de choc. Il s'agit donc à la fois d'agir dans le sens d'une circulation apaisée, favorable à tous, et en faveur du développement d'un système routier plus adapté et plus protecteur, notamment pour les usagers de deux-roues motorisés.

Note FFMC : exact, la vulnérabilité des utilisateurs 2RM est bien LE facteur-clé de leur sécurité. C'est pourquoi il faut tout mettre en œuvre pour que les accidents n'arrivent pas, plutôt que de prétendre améliorer la protection bio-mécanique des usagers une fois que l'accident est arrivé. Autrement dit, il faut davantage travailler sur les causes d'accidents dans lesquels les impliqués 2RM se retrouvent toujours victimes, c'est plus important que de s'employer, par une surenchère réglementaire et technique, à vouloir agir principalement sur les conséquences de l'accident. Selon la FFMC, cela passe par une meilleure éducation aux risques routiers pour tous les usagers.

En ce sens, nous notons qu'une ébauche de cette approche semble également se dessiner chez les experts auteurs du présent rapport, comme quoi l'implication de la FFMC dans ce domaine depuis trente ans n'aura pas été vaine.

Conclusion de la FFMC sur l'ensemble du volet 2RM présenté par le comité des experts du CNSR

L'approche des experts sur la question 2RM est encore fortement emprunte des fantasmes habituels sur les « motards » qui roulent trop vite, qui prennent des risques, qui cherchent à contourner la loi et qui refusent toute « amélioration » dite de « sécurité routière ». Rien, dans la rédaction de ce rapport, ne nous permet de penser que les experts puissent admettre que les utilisateurs de 2RM soient aussi des citoyens responsables, compte-tenu de l'approche très paternaliste et partielle de leurs recommandations.

A ce titre la différence de « traitement » par rapport au chapitre consacré aux cyclistes, considérés par principe comme forcément vertueux, est patente...

Nous notons également que les experts n'ont fait que recopier des recommandations déjà émises dans le Rapport Guyot 2008 et qui ont fait l'objet d'analyses approfondies avec toutes les instances concernées par la question du 2RM depuis. En tant que spécialistes de la question 2RM, nous restons néanmoins à l'entière disposition des experts du CNSR pour leur apporter l'éclairage qui leur a manqué dans l'accomplissement d'un travail que nous savons complexe, tant par la contrainte de temps à laquelle ils ont été soumis que par le poids politique de la commande dont ils ont dû s'acquitter dans le cadre du CNSR.