

## **Commentaires sur le rapport d'étape de la concertation 2RM**

12-01-09 - MB - ET

En complément de ce rapport d'étape, notre avis est que le document reflète assez fidèlement les débats.

Nous souhaitons néanmoins soulever les points suivants dans l'évaluation du rapport d'étape qui nous est demandée.

### **USAGERS REGLES EQUIPEMENT**

Selon nous, les pistes visant à améliorer la sécurité des 2RM apparaissent essentiellement réduites aux conséquences des accidents et pas assez aux causes. Elles ne font porter l'effort que sur les seuls utilisateurs de 2RM.

Sur la nécessité du port d'un équipement de protection, nous soulevons notre opposition à une éventuelle obligation, et nos réserves sur la normalisation inadaptée de ces EPI (Equipelement de Protection Individuels). Rappelons qu'en la matière nos demandes insistantes en faveur d'une incitation fiscale à l'achat d'équipement adapté restent à ce jour lettre morte.

### **CAUSES ET CONSEQUENCE DES ACCIDENTS**

Comme cela est trop discrètement relevé dans le rapport d'étape (tableau en annexe), le fait que les accidents des 2RM soient davantage de la responsabilité des autres usagers est insuffisamment pris en compte. Or il s'agit d'un axe essentiel de l'amélioration de la sécurité des 2RM, ce qu'a d'ailleurs démontré l'INRETS.

Rappelons que si 29% des accidents mortels de 2RM ont lieu sans tiers, cette proportion est de 33% chez les automobilistes (31% pour les cyclos - Chiffres ONISR) . Les 2RM ne sont donc pas (ou plutôt moins que les automobilistes) les victimes de "leur propre imprudence", comme tend à le marteler un peu trop souvent la communication de la Sécurité Routière.

### **VEHICULE**

Il faut décider du jugement que l'on portera sur la proposition de contrôle technique à la revente des cyclomoteurs. Car nous restons à ce jour opposé à toute forme de contrôle technique sur les 2RM. A ce sujet, on pourra relever le manque de formation des cyclomotoristes, et le fait que les facteurs humains, et non techniques sont majoritairement en cause.

Le rapport d'étape rappelle en préambule que la concertation s'appuie sur le rapport Guyot... lequel rapport précise page 107, sous l'intitulé "empêcher le débridage des cyclos", que "ce n'est pas le contrôle technique qui fera sensiblement baisser le débridage".

A noter que notre demande initiale concernant le relèvement de la vitesse maxi des cyclos, bien que commune à la FFM, a été balayée face aux arguments chiffrés de la FFSA qui pointe que les cyclos débridés présente un sur-risque conséquent.

Concernant l'ABS, le rédacteur de ce rapport d'étape patauge entre obligation, adaptation suivant les types de véhicules, et besoin de recherche. A redéfinir.

Enfin , un détail (page 2), l'homologation unique européenne des motos date de 97 (mise en œuvre 99) et non de 77 comme il est indiqué.

### **INFRASTRUCTURE ET PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC**

#### **Circulation inter files**

La DSCR piétine : elle nous reparle d'expérimentation d'un usage pourtant largement répandue dans les faits. Sachant que le ministère de l'intérieur y est opposé, de quel pouvoirs dispose réellement la DSCR pour faire évoluer le code de la route vers une véritable prise en compte du développement des 2RM dans les centres urbains ?

Sur la FORMATION , nous n'avons rien relevé de contraire à nos revendications.