

Concertation nationale pour l'amélioration de la sécurité des deux-roues motorisés

I. Une démarche large et partenariale

M. Le Préfet Guyot a remis à Mme la déléguée interministérielle à la sécurité routière un rapport intitulé « Gisements de sécurité routière: les deux-roues motorisés » dans lequel il a formulé 74 propositions pour améliorer les conditions de sécurité de circulation des deux-roues motorisés. L'ensemble des mesures du rapport, ainsi que d'autres, proposées par les structures représentatives du monde de la moto et de la sécurité routière, ont été examinées dans le cadre de la concertation nationale engagée par la délégation interministérielle à la sécurité routière en vue d'améliorer la sécurité des deux roues motorisés. La première réunion de concertation s'est tenue le 5 juin 2009 et a été suivie de plusieurs rencontres en formation plénière.

Cette formation plénière, qui regroupe les représentants d'une cinquantaine de structures intéressées par la sécurité des déplacements à moto, a réuni des représentants des collectivités locales ou de leurs groupements, des représentants de services de l'État, des utilisateurs de deux-roues motorisés, des formateurs, des sociétés d'assurance, des professionnels du cycle et de l'équipement des usagers ainsi que des professionnels de la route.

Les sujets de discussion, pour que la concertation permette un dialogue riche tout en tenant des délais raisonnables, ont été confiés à l'examen de cinq groupes de travail chargés, avec les partenaires compétents sur ces thèmes, de rendre compte des positions des uns et des autres. La participation des partenaires à l'ensemble des groupes de travail a été particulièrement suivie et riche.

L'objectif de ces discussions a été d'apporter des éléments à la connaissance des services de la délégation interministérielle à la sécurité routière pour au final aboutir à des projets de mesures en vue d'un CISR.

Il est à noter que la plupart des mesures recommandées par le conseil national de la sécurité routière du 3 avril 2007 ont été reprises, quand elles n'avaient pas encore été mises en oeuvre, lors des discussions des groupes de travail ou lors des échanges en assemblée plénière.

II. État des discussions entre les partenaires au mois de novembre 2009

• dans le domaine des règles et des équipements

Pour l'ensemble des sujets évoqués dans le cadre des discussions, les participants ont le plus souvent très largement opté pour un rappel aux usagers des règles existantes et des sanctions liées à leur non respect, tant en matière de comportement routier que de responsabilité réciproque des usagers envers les autres, en particulier les plus vulnérables. La législation et la réglementation existantes constituent pour les participants une base dissuasive dont il convient de diffuser le contenu et de le faire respecter.

Ainsi, concernant les usagers, le groupe de travail a unanimement reconnu l'efficacité et la nécessité du port d'équipements de sécurité (gants, blouson, pantalon, chaussures protégeant la cheville) en adéquation avec l'usage du deux-roues motorisés et assurant la visibilité des usagers de deux-roues motorisés dans la circulation.

Les partenaires ont également insisté sur l'importance de la question de l'incitation financière publique ou privée à l'acquisition de ces équipements.

Ces équipements complètent utilement le casque, dont le port est obligatoire, mais pour lequel des préconisations sur le choix du modèle, de la taille, de la durée moyenne de vie, de l'entretien ou encore du port correct (attache, positionnement etc) doivent être rappelés aux usagers, en particulier aux novices.

D'autres règles existantes mériteraient selon le groupe d'être rappelées aux usagers, comme par exemple celles concernant la visibilité, notamment les dispositifs rétro-réfléchissants apposés sur les casques, les règles de circulation, le respect des distances de sécurité.

De même, les règles doivent être rappelées et leur application contrôlée auprès des professionnels, en lien très étroit avec les services de l'Etat, pour ce qui concerne la conformité des plaques d'immatriculation mises en vente, l'homologation des produits proposés à la vente ou encore le bridage des engins.

La mise en place et l'accompagnement de ces mesures, de manière partenariale, nécessite de rendre plus dynamiques et professionnels les réseaux publics d'experts en matière de deux-roues motorisés que constituent les réseaux dits « M. et Mme Moto » de l'Etat ou des collectivités territoriales.

Les participants au groupe de travail ont unanimement souhaité que la plupart des mesures existantes ou que les orientations qui résulteront de la concertation soient très largement diffusées auprès des usagers de tous modes. La communication autour de la sécurité de l'usage des deux-roues motorisés doit être non seulement développée mais aussi et surtout relayée partout, par l'ensemble des acteurs de la concertation.

Enfin, pour que les usagers de deux-roues motorisés puissent utiliser à plein la puissance de leur machine mais aussi toucher concrètement les limites et les risques auxquels ils s'exposent sur la route, les participants à la concertation souhaitent que des réflexions soient engagées sur les conditions d'ouverture de circuits aux motocyclistes. Le but de cette ouverture est double: pratique amateur de sports mécaniques mais aussi vocation pédagogique, tant aux différents stades de l'apprentissage de la conduite d'un deux-roues motorisés. Pour cela, la réflexion pourrait mener à la proposition d'un protocole d'utilisation de ces infrastructures dans le but d'esquisser un modèle économique viable.

• Dans le domaine des véhicules

Il a été rappelé, dans le cadre de la concertation, que les deux-roues motorisés sont soumis, depuis 1977, à l'homologation européenne, et les réglementations de construction relèvent de la compétence communautaire exclusive, la Commission européenne ayant le monopole de l'initiative réglementaire.

Dans ce cadre, il y a un consensus dans la concertation pour que la France propose à la Commission européenne d'intégrer, dans la refonte de la réglementation communautaire qu'elle prépare, les éléments suivants:

- Une signalétique spécifique des deux-roues à moteur par une géométrie ou une couleur de feux appropriée.

- Un bridage électronique des cyclomoteurs, permettant de ne pas amoindrir les performances du véhicule dans la plage des vitesses autorisées et de compliquer l'éventuel débridage.
- L'obligation du freinage ABS à toutes les catégories de motos pour lesquelles cette obligation est techniquement et économiquement raisonnable, et la généralisation de dispositifs de freinage dits avancés pour les cyclomoteurs et les motos non équipées d'ABS.
- Une orientation sur l'équipement des machines en air-bag.

Parallèlement à l'équipement des machines en air-bag, qui relève de la réception européenne, l'intégration d'un air-bag dans les combinaisons de protection des usagers pourra faire l'objet d'une normalisation basée sur des analyses d'accidents.

Il y a enfin consensus pour juger inapproprié le maintien de la réglementation française de limitation à 100 CV de la puissance.

En ce qui concerne l'état des engins, la concertation considère qu'il est essentiel de veiller à la bonne qualité et au bon entretien des engins en circulation. Une réflexion sera engagée en vue d'adapter les dispositions législatives relatives à la conformité des deux-roues motorisés aux conditions techniques de leur homologation, dans le but de focaliser le contrôle de l'action publique sur les éléments essentiels de la sécurité des engins.

La question du contrôle technique a été abordée en séance plénière le 16 novembre. La DSCR a proposé de réfléchir à la question du contrôle technique des cyclomoteurs lors de leur revente et avant remise en circulation après un accident. Les membres de la concertation ont pris en compte avec intérêt cette orientation.

De la même façon, la concertation a examiné l'orientation de la DSCR visant à renforcer la lutte contre le débridage des cyclomoteurs avec intérêt.

• Dans le domaine de la formation et du noviciat

La question de la formation des usagers de la route, qu'ils soient conducteurs de deux-roues motorisés ou d'autres modes de déplacements, constitue un enjeu majeur de la sécurité de la circulation. Le groupe de travail, particulièrement suivi, a étudié un nombre très important de questions présentées ci-dessous selon sous les rubriques « accès à la conduite et milieu scolaire », « formation des utilisateurs de 2RM », « épreuves du permis de conduire » et « approfondissement des connaissances et des compétences ».

Concernant le premier domaine, l'accès aux 2RM et le milieu scolaire, les propositions qui ont fait consensus sont les suivantes :

- le maintien de l'âge d'accès aux 2 roues à moteur (cyclomoteurs) à 14 ans suite à l'étude présentée par CRC Conseil et commandée par la FFSA et la Prévention Routière ; il a toutefois été précisé que la décision qui sera prise en ce sens devra s'appuyer sur le maximum de données statistiques qu'il sera possible de recueillir par année d'âge (de 14 à 18 ans) portant sur l'usage du cyclomoteur, les accidents, les données fournies par les assureurs (en attente du GEMA et de la FFSA) ;

•la transition vers la catégorie AM doit être l'occasion d'une rénovation et d'un renforcement de la formation des futurs utilisateurs de cyclomoteurs pour une plus grande sécurité ;

Cette rénovation serait réalisée par :

- la création d'un support spécifique (livret ou support informatique) concrétisant le continuum éducatif (APER, ASSR 1 et 2), informant sur le risque aux différents âges de l'enfant en fonction de ses modes de déplacement, sur le rôle que les parents ont à jouer et sur les points de vigilance (équipement, débridage ...);
- une plus grande implication et responsabilisation des parents dans le processus de formation, à des étapes clefs : l'inscription, l'évaluation, la délivrance du diplôme ;
- la création d'une épreuve théorique spécifique, tout en maintenant l'enseignement et la délivrance des ASSR 1 et 2 dans le cadre scolaire. La détention de l'ASSR 1 serait obligatoire pour solliciter la catégorie AM ; l'épreuve théorique spécifique serait évaluée par un agent de l'Etat et déterminerait la délivrance de la catégorie AM sur présentation de l'attestation de formation délivrée par le formateur (cf. point ci-dessous) ;
- l'instauration d'une formation structurée, améliorée et qualifiante comportant obligatoirement 5 heures de formation en circulation sur la voie publique, validée par des formateurs agréés (charte ou conventionnement) ; pour mémoire, il est rappelé que la formation actuelle de 5 h de pratique se traduit essentiellement par la prise en main du cyclomoteur qui se fait au détriment de la formation « en circulation » ;
- l'instauration éventuelle d'un rendez vous avec le formateur (6 mois ou 1 an) après la délivrance du permis de la catégorie AM.

S'agissant du second domaine consacré à la formation des utilisateurs des 2 roues à moteur mais aussi à celle de l'ensemble des usagers de la route dans le cadre du partage de la route et de la rue, ainsi que du respect mutuel indispensable entre usagers de la route, utilisateurs de véhicules différents, les propositions suivantes ont fait consensus :

- le renforcement de la formation théorique par :
 - le développement de la prise de conscience des risques,
 - la coexistence avec les autres usagers et la meilleure détectabilité des 2 roues à moteur,
 - le respect des plus vulnérables,
 - une meilleure connaissance des scénarii type d'accidents impliquant les motards.
- l'amélioration de la formation des formateurs « moto » grâce notamment à la prise en compte des niveaux supérieurs de la matrice « GDE » au niveau du nouveau diplôme en cours de construction ;
- la mise en place d'une formation de qualité d'une durée de 7 heures pour passer de la catégorie A1 à la catégorie A2 et de A2 à A conformément à l'option donnée par la 3ème directive. Ce processus est plébiscité par les associations de motards qui s'opposent à la succession d'épreuves pratiques pour passer d'une catégorie à l'autre ;

- une meilleure sensibilisation lors de la formation à la nécessité du port des équipements de protection (gants, casque, bottes, blousons) et à l'entretien de la moto (freins, pneus...).
- la mise en place de conditions de sécurité minimales pour les aires utilisées pour la formation hors circulation.

Concernant le troisième domaine dédié aux épreuves de l'examen du permis de conduire dont la cohérence avec les principes essentiels de la formation doit être assurée, les propositions suivantes ont fait consensus avec l'objectif clairement affiché de la mise en place d'épreuves plus réalistes afin de s'approcher des véritables difficultés rencontrées en circulation.

Ont été identifiées un certain nombre de compétences indispensables sur lesquelles portera la future évaluation du candidat. Il s'agit notamment :

- de l'étude des trajectoires
- de la détection des situations à risque
- de du travail de l'embrayage
- de du développement de la conduite autonome en circulation.

Tout en ne faisant aucune concession sur le niveau des épreuves qui seront mises en place, ces dernières auront essentiellement pour objet de vérifier que les candidats possèdent bien les compétences essentielles pour se comporter en usagers responsables de l'espace public, respectueux des autres et de l'environnement et non en « pilotes »

Sera soigneusement évité tout ce qui serait de nature à développer le sentiment de sur-confiance et notamment les exercices trop techniques, le chronométrage etc.

Concernant enfin l'approfondissement des connaissances et des compétences, le principe fait consensus mais les modalités de mise en œuvre suscitent des réactions parfois mitigées de certains participants (par exemple l'utilisation du 0,5% des primes de responsabilité civile perçues par les assureurs pour le financement de stages gratuits ou encore l'instauration d'un stage obligatoire un an après le permis). Il a été demandé à cette occasion que le concept d'une formation post-permis – et ses conséquences juridiques sur la validité du titre – soient préalablement clairement définies avant toute décision.

En revanche, un accord a été observé sur la nécessité d'un renforcement de la formation complémentaire dans le cadre de l'équivalence B –A1, les 3 heures actuelles étant jugées insuffisantes ; l'accent serait mis à cette occasion sur l'importance qui s'attache à l'entretien des véhicules et sur l'équipement du conducteur ; une approche identique a été retenue concernant l'équivalence du permis B vers les « trikes »(tricycles à moteurs dont la puissance excède 15 kw), possible dès 21 ans conformément à l'option proposée par la 3ème directive sur le permis de conduire.

La mise en place de ces mesures, si elles devaient être retenues, va certainement devoir déboucher sur la création d'un groupe technique beaucoup plus restreint qui serait en charge :

- de la rénovation du contenu de la formation qui serait déclinée en fonction des différents scénarii évoqués ci-dessus (AM, formation de 7 h pour le passage d'une catégorie à une catégorie supérieure, formation dans le cadre d'un accès direct aux catégories A2 et A, formation dans le cadre des équivalences B-A1 et B- « trikes »).
- La rédaction finale de ces documents devra être confiée à un prestataire externe comme par exemple l'INSERR, à l'instar de ce qui a été fait dans le cadre du permis B ;
- de la mise au point de la structure du futur examen du permis de conduire de la catégorie A et des épreuves y afférentes (A1, A2 et A) en cohérence avec les travaux ci-dessus, le pilotage de ce groupe étant naturellement assuré par la Sous-direction Er (bureau ER2).
- Ces travaux techniques devront déboucher sur la mise en place d'une nouvelle procédure d'examen et concrétiseront la transposition définitive des dispositions de l'annexe 2 des 2ème et 3ème directive sur le permis de conduire dans le droit français.

•**Dans le domaine de l'infrastructure et du partage de l'espace public:**

L'ensemble des mesures proposées à l'étude du groupe de travail ont été réparties en trois thèmes : les équipements de la route, le partage de l'espace public (via les règles de circulation et via les aménagements) et le développement de la culture commune 2RM.

1. Concernant les équipements de la route, l'intégration des supports fragilisés dans la réglementation française, en commençant par l'étape d'expérimentation, est apparue nécessaire. L'objectif est de pouvoir éviter la pose de linéaire important de glissières qui constituent elle-même des obstacles potentiellement dangereux pour les 2RM. Les 1ères expérimentations pourraient être lancées début 2010.

Concernant la pose d'écrans motos pour les glissières de sécurité, le groupe a pu constater que le RRN non concédé est aujourd'hui complètement équipé dans le respect des critères de la circulaire de 1999. Une systématisation semble économiquement et techniquement irréalisable. Il a donc été proposé de lancer une évaluation des effets de la circulaire 1999 sur le RRN afin d'aboutir à la définition de nouveaux critères d'implantation sans forcément aller à la systématisation.

Pour lutter contre les obstacles latéraux, la réactualisation et/ou porter à connaissances des guides SETRA CERTU en la matière a été souhaitée.

2. Les questions liées à l'infrastructure et au partage de l'espace public ont fait l'objet de plusieurs discussions.

Parmi les sujets principaux, il convient de mentionner celles de la remontée de files et de la circulation inter-files. Là encore, des expérimentations dont le contenu, les sites et la durée seront à définir, peuvent faire l'objet de rencontres futurs des partenaires à la concertation.

Il est de même pour la question de l'ouverture de sites réservés à l'usage de certaines catégories de véhicules, particulièrement en entrée d'agglomération, à la circulation 2RM.

Il est proposé, en parallèle d'une étude des exemples existants en Europe, de définir de manière objective les aspects techniques (dimension des voies réservées, fréquence des transports collectifs utilisateurs de la voie, volume de trafic des différents usagers, vitesse,

environnement...) afin de définir une typologie de sites qui accepteraient la circulation 2RM sans détériorer ni la sécurité de tous, ni le niveau de service des transports collectifs, et d'engager sur ces bases, avec des collectivités locales volontaires, une expérimentation.

3. Concernant les aménagements physiques de la voirie ou de l'espace urbain, trois sujets ont principalement fait l'objet de débats dans le cadre du groupe de travail.

En premier lieu, le contrôle qualité des aménagements en phase de conception, de réalisation ou de fonctionnement a été évoqué. Les procédures déployées sur le RRN non concédé ont été présentées (CSPR, ISRI et SURE). Le constat est partagé par l'ensemble du groupe sur le fait qu'il convient de développer l'approche 2RM dans l'ensemble des référentiels correspondants avec par exemple, la généralisation d'une inspection des itinéraires à réaliser en motos.

Enfin, concernant les questions de stationnement des deux-roues motorisés sur l'espace public, il ressort que le guide du CERTU sur ce sujet n'est pas connu de tous les participants au groupe de travail. Il a également semblé important d'insister sur la prise en compte dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de la question des deux-roues motorisés et plus spécifiquement de leur stationnement.

La question 2RM et péages a été soulevée. Il ne s'agit pas pour les motards de vouloir payer un tarif plus préférentiel que celui d'aujourd'hui mais d'être sûrs d'avoir à payer le tarif 2RM qui leur est applicable car il arrive que leur gabarit ne soit pas détecté par les capteurs placés à l'avant des caisses automatiques. Une mesure évoquée pourrait être la réalisation de files de péage réservées aux 2RM.

A chaque mesure discutée, la question d'une culture commune des partenaires au sujet des deux-roues motorisés a été posée. Il ressort principalement de ces discussions que les guides existants sont satisfaisants mais qu'il convient de travailler à leur mise à jour, puis à leur diffusion.

Le groupe de travail a souhaité un renforcement de la formation des différents acteurs concernés de l'aménagement urbain et de la route. C'est sujet à travailler avec le réseau scientifique et technique de l'équipement et les organismes de formations.

• Dans le domaine de la connaissance des causes et des conséquences de l'accident:

Contrairement aux autres groupes, le groupe de travail « Connaissance » n'avait pas pour objectif de déboucher sur de mesures opérationnelles concrètes à court ou très court terme, mais plutôt de nourrir, par des études à engager dès 2010, des trains d'action à lancer à moyen terme.

Depuis la dernière plénière de la concertation 2RM, le GT Connaissance a tenu au total 4 sessions : 29 juin, 7 septembre, 1er et 22 octobre 2009. Elles ont permis des échanges nourris et documentés sur des thèmes et problématiques d'intérêt collectif, mais aussi de converger sur des recommandations d'axes d'études et de recherches à privilégier inspirés du rapport Guyot ou proposées par tel ou tel membre du groupe.

Le groupe de travail a notamment pris connaissance des travaux portant sur le risque corporel des 2RM accidentés conduits par l'INRETS dans le cadre de l'opération Registre du Rhône, et des enseignements qu'on peut retirer en termes de prévention par exemple. Il a également pu prendre

conscience des lacunes ou des faiblesses de la connaissance fine du phénomène 2RM, à travers un exposé par le CETE Normandie-Centre sur les méthodes et technologies de comptage et d'identification du trafic 2RM, et bénéficier des premiers résultats sur la place et la part de la mobilité 2RM à travers l'enquête ménage lancée par le CERTU sur les usagers vulnérables dans un certain nombre de villes grandes et moyennes.

Ces exposés, soumis au regard et au questionnement multidisciplinaire des membres du groupe de travail, ont contribué à ce que les uns et les autres prennent une réelle mesure de leurs apports et attentes mutuelles.

Quant à la sélection des actions à recommander par le groupe de travail, un référendum électronique a permis de cibler et de prioriser les actions jugées les plus dignes d'intérêts ou les sujets les plus urgents à explorer en vue de mieux orienter les actions futures.

Au total, après divers regroupements logiques, 11 axes de travail ont été examinés et évalués en opportunité (initialement classés sous 4 grands thèmes : propositions transverses, connaissance du risque, connaissance des causes, connaissance des conséquences).

Le tableau joint en annexe à ce rapport d'étape détaille ces onze axes et les objectifs qu'il devraient recouvrir.

L'idée a par ailleurs été posée que le groupe de travail connaissance dans son actuelle formation pourrait perdurer ou évoluer pour devenir un organe de mise en commun des enseignements de la recherche et de réorientation permanente par les parties prenantes, sur la durée.

III. Suites données à la première phase de concertation:

Les sujets et projets de mesures évoqués dans le cadre des travaux lancés par la concertation nationale pour la sécurité de l'usage des deux-roues motorisés feront l'objet de propositions de la part de la DISR. Les mesures retenues feront l'objet d'un travail partenarial avec l'ensemble des acteurs de la concertation intéressés par leur mise en oeuvre concrète.

Par ailleurs, d'autres éléments ne sont pas, aujourd'hui, en mesure d'être présentés et nécessitent des approfondissements, comme cela a pu être mentionné dans le cadre des discussions qui ont été menées. Il est donc proposé, en fonction de l'état d'avancement des réflexions, études ou recherches que l'expertise de ces propositions et mesures nécessite, que les groupes de travail se réunissent pendant l'année 2010, en tant que de besoin, pour débattre et discuter des résultats et expertises nécessaires à la préparation de ces mesures.

Annexe

Présentation des axes de travail retenus dans le cadre du groupe de travail « Connaissance des causes et des conséquences de l'accidentalité 2RM »

Axes de travail		Objectifs
C1	Établir systématiquement la distinction cyclo/moto dans les études et la communication	<ul style="list-style-type: none"> • Savoir de quoi l'on parle, instaurer un nouveau vocabulaire, dans tous les thèmes touchant aux 2RM : véhicule, conducteur, ... • Mieux connaître chaque catégorie de véhicule, éviter les amalgames, les risques et leur évolution étant très différents selon les segments
C2	Améliorer la connaissance de l'exposition au risque	<ul style="list-style-type: none"> • Mieux connaître les trajets, les trafics, le parc et les habitudes des utilisateurs de chaque type de 2RM • Développer la connaissance des utilisateurs • Renforcer la précision des données statistiques sur la composition du trafic deux-roues motorisé • Mieux connaître les déplacements et habitudes des conducteurs des 2RM
C3	Approfondir l'analyse épidémiologique du risque routier en procédant à des analyses spécifiques aux 2RM	<ul style="list-style-type: none"> • Mieux connaître les conducteurs des 2RM, notamment en regard des spécificités des publics concernés à l'aide de données sur les accidents croisées avec les types de permis et des données exogènes
C4	Créer deux indicateurs médicaux de sécurité routière pertinents et les rendre publics, l'un synthétisant la gravité immédiate des blessures, l'autre la potentialité séquellaire de ces blessures	<ul style="list-style-type: none"> • Caractériser les blessures dues aux accidents de la route. • Mieux connaître les blessures, notamment par type de véhicules. • Communiquer sur les blessures et les séquelles. • Développer la connaissance des conséquences d'un accident
C5	Constituer des équipes de spécialistes pour procéder à des analyses fines	<ul style="list-style-type: none"> • Enrichir les données concernant les deux-roues motorisés (connaissance du véhicule, de sa dynamique, de l'équipement du motard, de l'infrastructure) • Développer la compréhension des mécanismes lésionnels, connaissance des victimes, dynamique lors d'un choc. • Ré-impliquer les associations 2RM dans les enquêtes ECPA
C6	Exploiter plus finement les PV d'accident	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la connaissance de l'accidentalité des deux-roues motorisés • Développer la connaissance des utilisateurs, compréhension des mécanismes lésionnels, connaissance des victimes,
C7	Améliorer le suivi des personnes lourdement handicapées en vue d'améliorer la prévention	<ul style="list-style-type: none"> • Évaluer les conséquences globales d'un accident sur la vie quotidienne • Mieux connaître les victimes, notamment au travers d'indicateurs, compréhension de certains mécanismes lésionnels • Développer la compréhension des mécanismes lésionnels, connaissance des victimes, dynamique lors d'un choc, évaluation des conséquences d'un accident
C8	S'intéresser aux mécanismes du cerveau concernant la	<ul style="list-style-type: none"> • Mieux connaître les limites physiologiques en regard de la faible surface frontale des 2RM,

Axes de travail		Objectifs
	délectabilité	<ul style="list-style-type: none"> • Explorer le champ de la cécité cognitive
C9	Augmenter le nombre d'Études Détaillées d'Accident	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la veille accidentologique en élargissant les bases de données existantes (évolution des véhicules, des systèmes d'aide et de l'influence de ces derniers sur la sinistralité) par la réalisation de nouvelles ÉDA . • Enrichir les données concernant les deux-roues motorisés (connaissance du véhicule, de sa dynamique, de l'équipement du motard, de l'infrastructure) • Développer la connaissance des utilisateurs, compréhension des mécanismes lésionnels, connaissance des victimes, dynamique lors d'un choc.
C10	Étendre le Registre des Victimes d'Accident (RVAC) à l'ensemble de la région Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> • Caractériser les blessures dues aux accidents de la route. • Mieux connaître les blessures, notamment par type de véhicules. • Communiquer sur les blessures et les séquelles. • Mieux connaître les victimes, notamment au travers d'indicateurs • Développer la connaissance des utilisateurs, compréhension des mécanismes lésionnels, connaissance des victimes, dynamique lors d'un choc, évaluation des conséquences d'un accident
C11	Quantifier les gains correspondant à la réalisation des aménagements recommandés par les experts	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la connaissance des aménagements et de leur impact sur la circulation et la sécurité des 2RM

PROJET