



Position papers 2026

Table des matières

Page 5 Introduction

A. Technologie des véhicules

Page 7 Assistance intelligente à la vitesse (ISA)

Page 9 Systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS)

Page 11 Systèmes avancés d'assistance au conducteur (ARAS)

Page 13 Deux-roues motorisés et décarbonation

Page 15 Électrification des deux-roues motorisés

Page 17 Utilisation de carburants alternatifs pour les deux-roues motorisés

Page 19 Inspections techniques périodiques (ITP)

Page 21 Véhicules hors d'usage (VHU)

Page 23 Deux-roues motorisés et son

Page 25 Les deux-roues motorisés et l'environnement

Page 27 Informations sur la réparation et l'entretien (RMI)

B. Infrastructure routière

Page 29 Infrastructures de sécurité pour les deux-roues motorisés

Page 31 Barrières de sécurité routière

Page 33 Dispositifs de modération de la circulation

C. conducteur de PTW

Page 35 Formation initiale, agrément et formation avancée

D. Aspects liés à la mobilité

Page 37 Systèmes de sécurité pour deux-roues motorisés

Page 39 Deux-roues motorisés et mobilité



La moto doit être reconnue comme un mode de transport à part entière et légitime dans les politiques de mobilité, de transport, d'infrastructures et de sécurité routière. Les systèmes de transport et routiers actuels sont en grande partie conçus pour les véhicules à quatre roues et ne prennent pas encore pleinement en compte les caractéristiques spécifiques et les besoins de sécurité des motos.

À terme, cela doit changer. Les motos doivent être systématiquement intégrées à tous les documents stratégiques et d'orientation relatifs à la conception des routes, au développement des infrastructures et à la sécurité routière, permettant ainsi des investissements qui adaptent le système de sécurité aux motos et garantissent une protection égale pour tous les usagers de la route.

On compte environ 40 millions de motos en circulation en Europe.

Rien qu'à Rome, près de 750 000 motos sont utilisées quotidiennement pour les trajets domicile-travail et autres déplacements quotidiens. La moto est un élément essentiel de la mobilité des citoyens, que ce soit pour les trajets domicile-travail ou les loisirs.

Les motocyclistes placent toujours leur propre sécurité au premier plan. Naturellement, cela engendre de nombreuses demandes pour des conditions de circulation plus sûres dans un environnement largement conçu pour les voitures, les bus, les camions, les cyclistes et les piétons.

Afin d'aider les autorités et les décideurs politiques à prendre des décisions éclairées et judicieuses dans l'intérêt de tous les usagers de la route, y compris les motocyclistes, les organisations européennes de motocyclistes ont élaboré conjointement cette série de documents de position.

J'ai le plaisir d'avoir dirigé une équipe de spécialistes de la Fédération des associations de motocyclistes européens (FEMA), de la Fédération internationale de motocyclisme (FIM) et du Conseil national des motocyclistes (NMC) du Royaume-Uni. Ensemble, cette alliance représente 77 organisations de motocyclistes et parle d'une seule voix.

Ces prises de position s'appuient sur des millions de kilomètres d'expérience de conduite, des recherches scientifiques et, surtout, sur le bon sens, combinés à un engagement ferme à créer un environnement sûr pour tous les usagers de la route, pour ceux qui vivent le long de nos routes, sans oublier une industrie saine.

Nous vous encourageons à tenir compte de ces positions lors de la conception et du développement de notre société. Pour toute question, n'hésitez pas à nous contacter.

Jesper Christensen,

Président du groupe de travail FEMA - FIM Europe - NMC.

Le groupe de travail :

Craig Carey-Clinch

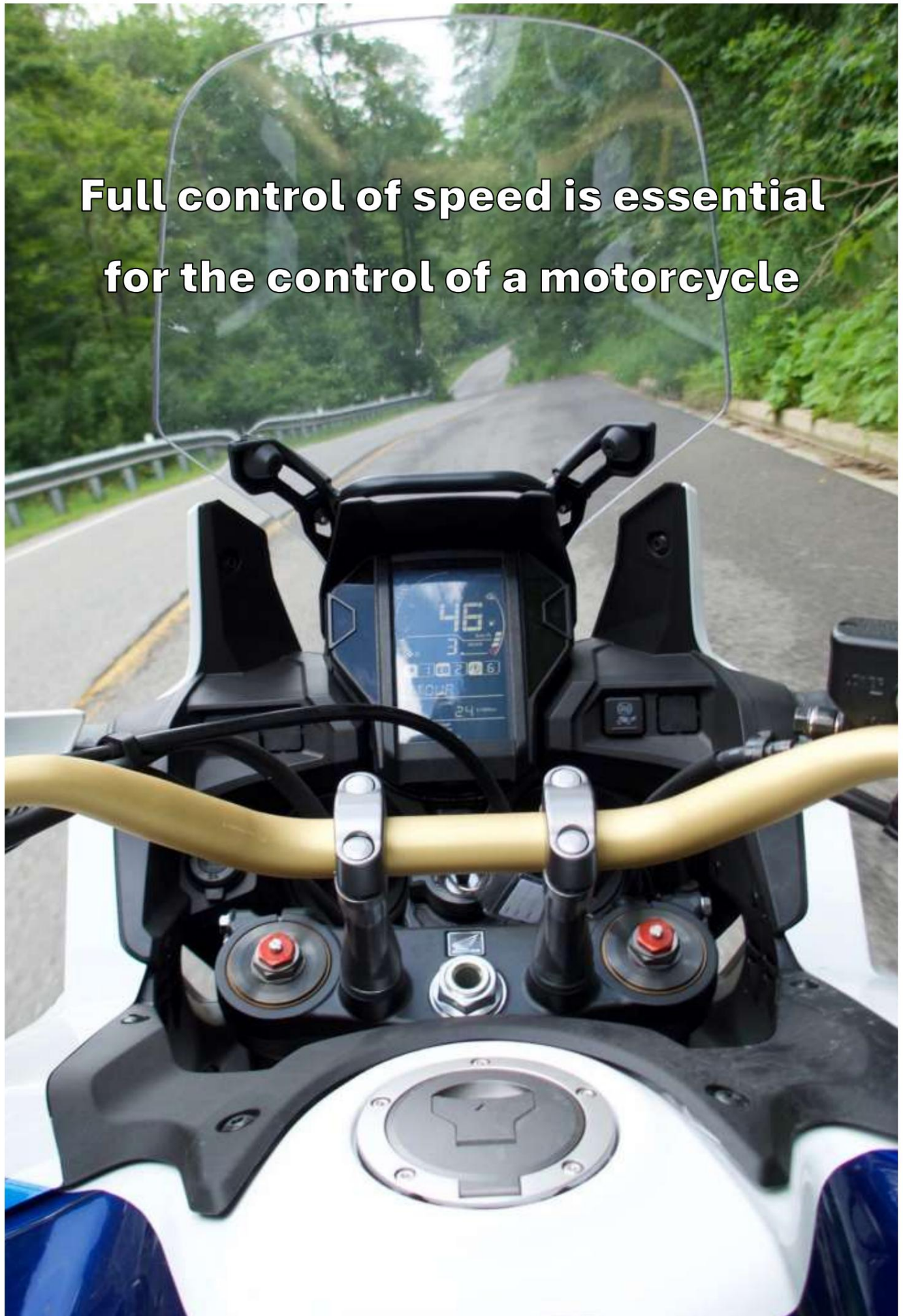
Rolf Frieling

Chris Hodder

Dimitri Margaritis

Francesca Marozza

Wim Taal



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

ASSISTANCE INTELLIGENTE À LA VITESSE (ISA)

En général

À partir de 2022, les voitures neuves seront équipées d'un système d'assistance intelligente à la vitesse (ISA). Ce système alertera le conducteur par des vibrations en cas d'excès de vitesse. Les motocyclistes doivent également se tenir informés de l'éventuelle introduction de ce système pour les deux-roues motorisés.

Qu'est-ce qu'un ISA ?

Le système ISA fonctionne grâce à une caméra qui reconnaît les panneaux de signalisation et/ou à une base de données de leur emplacement, reliée à un récepteur satellite. Lorsque ce système détecte un excès de vitesse, la puissance du moteur est temporairement limitée (adaptation intelligente de la vitesse ou ISAd) et/ou le conducteur est averti par un signal visuel, sonore ou haptique (assistance intelligente à la vitesse ou ISAs). Dans les systèmes actuels, le conducteur peut à tout moment désactiver le système.

Vitesse et collisions

La vitesse est un facteur complexe. Selon le Forum international des transports (ITF), elle peut influencer le processus d'accident à trois étapes différentes :

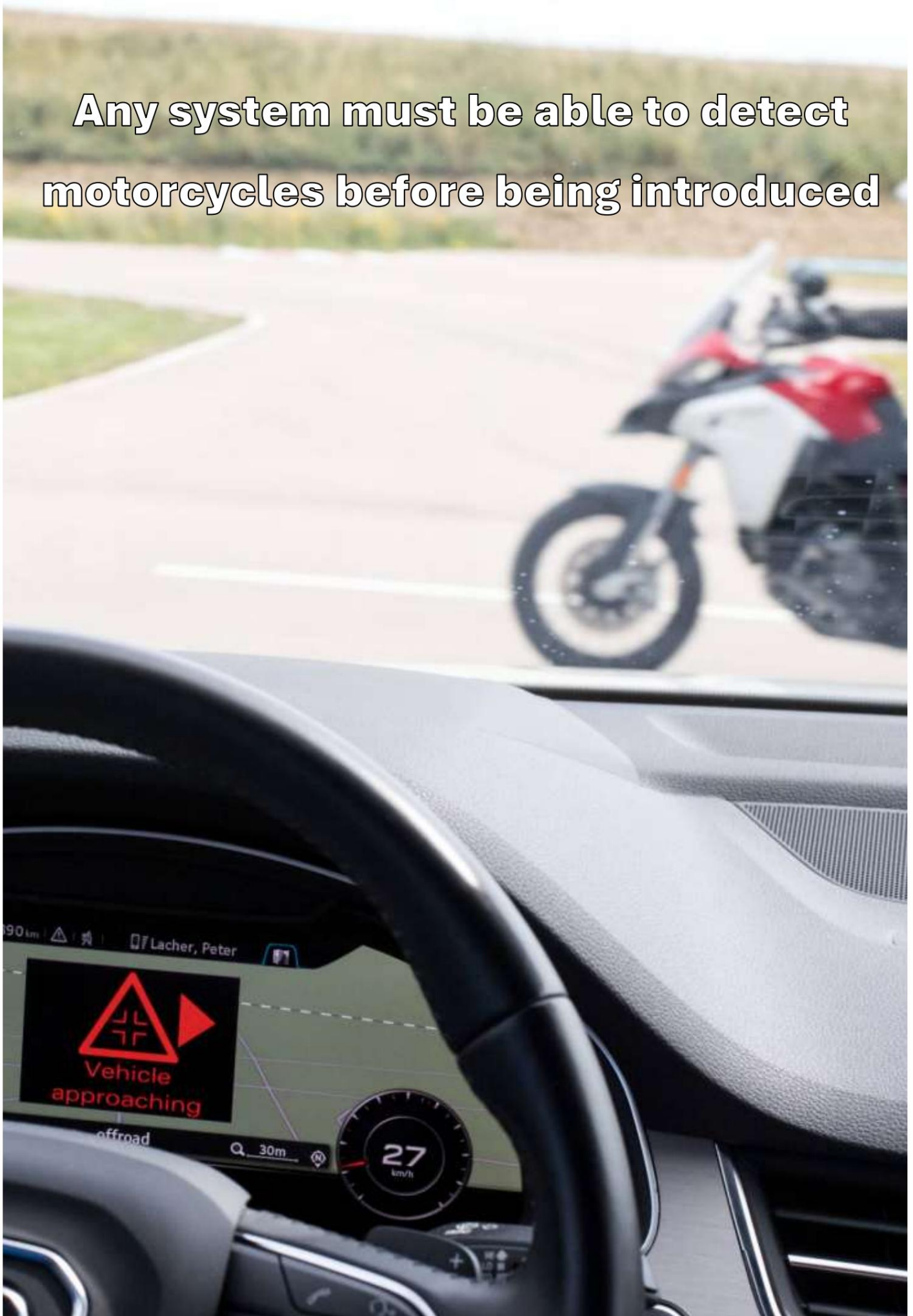
- Lors de la phase de conduite, le conducteur peut se trouver dans une situation à laquelle il ne peut pas réagir à temps.
- En situation d'urgence, une vitesse inadaptée peut empêcher le conducteur de réguler efficacement la direction du véhicule et de décélérer correctement pour compenser une situation délicate.
- Lors de la phase de collision, la vitesse peut considérablement aggraver l'accident en raison de l'énergie cinétique dissipée pendant le choc.

L'installation généralisée du système ISA dans les véhicules devrait réduire les collisions de 30 % et la mortalité de 20 %. Ce système aide également les conducteurs et les passagers à éviter les contraventions pour excès de vitesse et à se concentrer davantage sur la route plutôt que sur le compteur de vitesse.

ISA ou ISAd pour les PTW

- Les motocyclettes ont une dynamique différente de celle des voitures. La maîtrise totale de la vitesse est essentielle à leur équilibre, à leur contrôle et à leur direction. Un système interdisant l'accélération (ISAd) est dangereux pour les motocyclistes en raison de la réduction de leur sécurité active et est donc inacceptable.
- Les normes d'utilisation des véhicules à deux roues (NIVR) ne devraient être mises en œuvre que lorsqu'elles sont bénéfiques pour la sécurité routière.
- Les systèmes d'accélération à faible intensité (ISA) qui exigent un effort accru du pilote pour accélérer (par le biais d'une plus grande résistance de l'accélérateur) lorsqu'il est en accélération ou s'apprête à atteindre une certaine vitesse sont trop dangereux et donc inacceptables.
- Toute forme de contrat d'assurance-vie (ISA) ne devrait être mise en œuvre qu'après avoir été testée de manière approfondie et que ces tests prouvent qu'il n'existe aucun risque supplémentaire pour le cycliste.
- L'installation d'un dispositif ISAs ne devrait pas engendrer de coûts élevés et ne devrait pas être lourde.
- Tout type de contrat ISA doit pouvoir être désactivé et le conducteur doit pouvoir le faire.
- Les systèmes ISA doivent être conçus et installés de manière standardisée et fonctionner de la même manière sur tous les PTW.

Any system must be able to detect motorcycles before being introduced



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

SYSTÈMES AVANCÉS D'AIDE À LA CONDUITE (ADAS)

En général

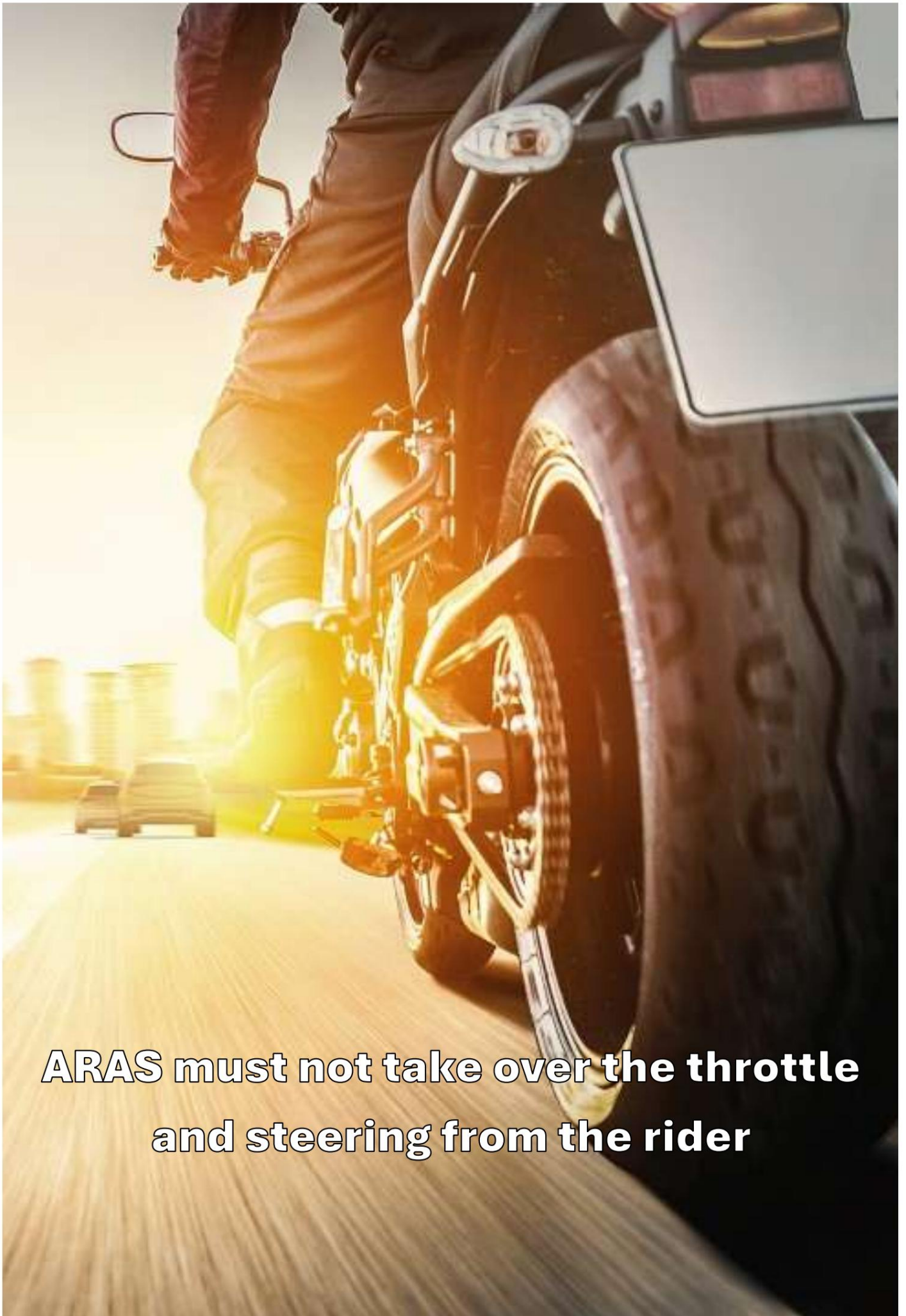
Les systèmes avancés d'aide à la conduite (ADAS) regroupent un large éventail de systèmes et d'applications et offrent une assistance personnalisée aux conducteurs de voitures et autres véhicules lourds. Les ADAS peuvent attirer l'attention sur les véhicules approchant, à l'arrêt ou roulant lentement, signaler la présence d'usagers de la route dans l'angle mort et fournir des informations préalables sur la circulation à venir. Certains systèmes interviennent activement en freinant, en appliquant une force de freinage supplémentaire ou en modifiant la direction ou la vitesse du véhicule. Dans certaines situations et sous certaines conditions, les ADAS peuvent prendre entièrement le relais du conducteur. Les ADAS peuvent fonctionner de manière autonome ou en interaction avec d'autres véhicules (V2V) ou l'infrastructure (V2I/I2V).

Effets des systèmes ADAS sur les deux-roues motorisés (PTW)

- Les motards bénéficient d'une visibilité améliorée lorsque les systèmes ADAS sont installés dans les voitures, notamment en combinaison avec la connectivité V2V comme celles développées par le Connected Motorcycle Consortium (CMC), dont la FIM Europe et la FEMA sont membres.
- Les systèmes ADAS peuvent également prévenir les accidents lorsque les conducteurs ne sont pas conscients de la présence de motocyclistes, notamment dans les situations où une voiture traverse la voie de circulation opposée ou lorsque la visibilité d'un automobiliste est obstruée aux passages piétons.
- Durant la période de transition où de nombreux véhicules motorisés appartiennent à un nombre décroissant de véhicules non automatisés et non connectés, cela peut engendrer des risques si les dispositifs ADAS embarqués dans les voitures deviennent connectés et offrent une visibilité numérique.
- Les systèmes ADAS peuvent entraîner un débordement d'informations, provoquant ainsi distraction et distraction.

Conditions pour que les systèmes ADAS soient sûrs et acceptables pour les véhicules à moteur

- Les engins de mobilité personnelle (EMP) se distinguent des autres usagers de la route non connectés, comme les cyclistes et les piétons, par leur vitesse et leur accélération. Les dispositifs ADAS doivent être développés en tenant compte de tous les types d'usagers de la route vulnérables et non connectés, doivent toujours être testés avec des conducteurs de deux-roues motorisés et doivent être conformes à la réglementation de la CEE-ONU.
- Les systèmes ADAS doivent être développés et testés en tenant compte des usagers de la route non équipés de ces systèmes.
- La possibilité et l'autorisation d'ajouter ultérieurement des dispositifs, tels que des balises, sur les motocyclettes doivent être offertes en option afin d'améliorer la visibilité (numérique).
- N'utilisez pas la voie publique comme terrain d'essai. Aucun système ADAS ni autre système de conduite automatisée ne doit être mis en service sans avoir préalablement testé sa capacité à détecter les motocyclettes. Ce principe doit être intégré à une politique de « Principes de sécurité » pour les systèmes de conduite avancés et automatisés.



**ARAS must not take over the throttle
and steering from the rider**

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

SYSTÈMES D'ASSISTANCE AVANCÉS AU CONDUCTEUR (ARAS)

En général

ARAS englobe un large éventail de systèmes et d'applications d'assistance personnalisée aux conducteurs. ARAS peut attirer l'attention sur la circulation en approche, signaler les usagers de la route dans l'angle mort, aider le conducteur à se concentrer sur les informations pertinentes, lui fournir des informations anticipées sur les conditions de circulation à venir ou l'avertir des obstacles sur sa route. ARAS peut fonctionner de manière autonome ou en interaction avec d'autres véhicules (V2V) ou l'infrastructure (V2I/I2V).

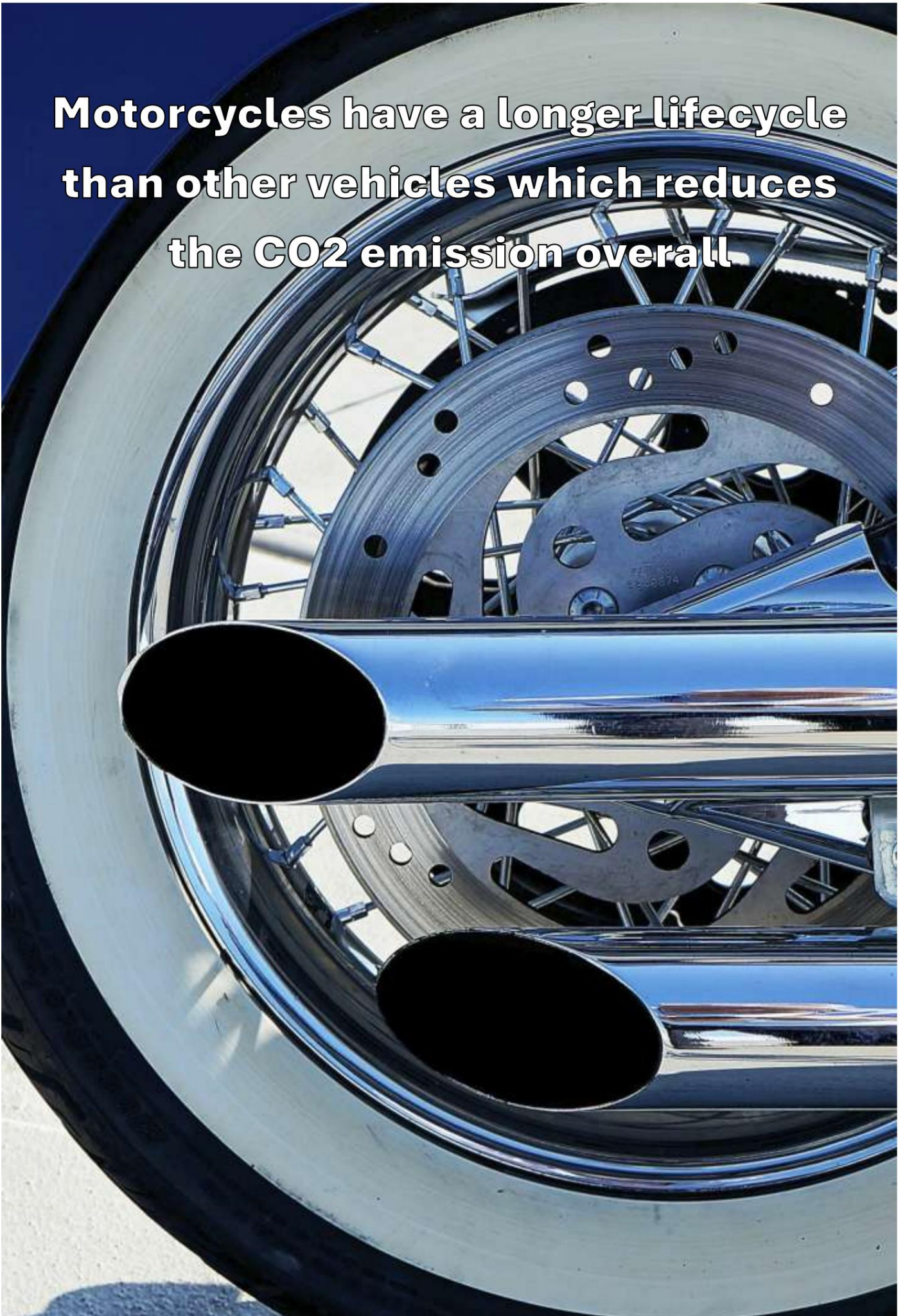
Effets de l'ARAS sur les PTW

- Les systèmes de sécurité existants pour véhicules, tels que l'ABS, l'ABS en virage et l'antipatinage, ont déjà démontré leur efficacité pour améliorer la sécurité routière des motos. D'autres dispositifs peuvent s'avérer tout aussi bénéfiques si le motard conserve la pleine maîtrise de l'accélérateur, de l'accélération, du freinage et de la direction.
- Les systèmes peuvent avertir les usagers de la route des limitations de vitesse, des virages à venir, des embouteillages, des routes endommagées, etc. Cependant, cela peut aussi entraîner une surcharge d'informations. Il convient donc d'accorder une attention particulière aux interfaces homme-machine (IHM) pleinement fonctionnelles qui filtrent les informations nécessaires et ne présentent aucun danger de par leur conception.
- Il peut arriver que de nombreux PTW appartiennent à un nombre décroissant de véhicules non automatisés et non connectés, ce qui peut engendrer des risques si les dispositifs ITS d'autres véhicules acquièrent une connectivité et une visibilité numérique.

Conditions pour que les systèmes ARAS soient sûrs et acceptables pour les PTW

- Les dispositifs ARAS pour PTW ne doivent pas, avec la technologie actuelle, prendre le contrôle de l'accélérateur et de la direction au détriment du pilote.
- Les dispositifs obligatoires doivent être testés quant à leurs avantages en termes de confort et de sécurité routière et ne doivent pas être mis en œuvre à moins d'être certain qu'ils n'ont pas d'incidence négative sur la sécurité.
- Les routes doivent toujours rester accessibles aux véhicules qui ne sont pas contrôlés par des systèmes électroniques et qui ne sont pas connectés à d'autres véhicules et/ou à l'infrastructure.
- La modernisation des dispositifs permettant de connecter les PTW à d'autres véhicules et/ou infrastructures devrait être possible et autorisée, mais ne devrait pas être obligatoire.
- Les données doivent être sécurisées, contrôlées par le propriétaire du véhicule et la confidentialité doit être garantie.

**Motorcycles have a longer lifecycle
than other vehicles which reduces
the CO₂ emission overall**



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

DEUX-ROUES MOTORISÉS ET DÉCARBONISATION

En général

Avec environ 315 millions de véhicules en circulation dans l'UE, les mesures visant à décarboner rapidement les transports doivent également se concentrer sur le parc automobile existant et ne pas se limiter au remplacement des véhicules anciens par des alternatives zéro émission. Les transports contribuent de manière significative aux émissions de CO₂ ; c'est pourquoi la Commission européenne et le gouvernement du Royaume-Uni prévoient d'interdire la vente de véhicules dont les émissions à l'échappement ne sont pas nulles à partir de 2035, dans le cadre de politiques visant à réduire les émissions de CO₂ à zéro d'ici 2050. Au Royaume-Uni, cette mesure concerne explicitement les motos.

Nous reconnaissons la nécessité de la décarbonation. Celle-ci peut être réalisée de plusieurs manières. Selon nous, les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ doivent être technologiquement neutres.

Décarbonation des deux-roues motorisés

- Les batteries offrant une autonomie et une puissance importantes sont très lourdes, ce qui peut nuire à la maniabilité et à la sécurité du véhicule. Par conséquent, les technologies de batteries actuelles conviennent à l'électrification des motos tout-terrain à autonomie limitée destinées à un usage urbain. Les motos à grande autonomie, utilisées pour le tourisme, les voyages et d'autres activités plus exigeantes (comme les services d'urgence), nécessitent encore un moteur à combustion interne à court et moyen terme.
- Les motos sont devenues beaucoup plus propres au cours des dernières décennies et encore plus propres avec la mise en œuvre des normes d'émission Euro 5 en 2020. Avec des carburants non carbonés, le bilan carbone global peut être plus propre que celui d'alternatives comme la propulsion électrique à batterie, compte tenu de la faible part des énergies renouvelables dans certains États membres de l'UE.
- Les techniques combinant le procédé Fischer-Tropsch et la capture du carbone ont déjà démontré un fort potentiel pour remplacer les carburants liquides par des alternatives à faibles ou nulles émissions de carbone. Si cette approche peut être déployée à l'échelle industrielle, elle contribuerait à une décarbonation rapide du parc automobile existant. Le développement d'autres carburants alternatifs s'avère également très prometteur. C'est pourquoi les autorités devraient rester ouvertes à toutes les solutions.

Contribution des motos à un environnement plus propre

- Les autorités doivent garder à l'esprit que les motocyclistes ont déjà une très faible contribution aux émissions de CO₂, tant lors de leur utilisation que lors de leur fabrication.
- Les motocyclettes nécessitent moins d'espace pour le stationnement et la circulation, ce qui contribue à une meilleure fluidité du trafic et donc à une réduction des émissions.
- La production et la mise au rebut des motocyclettes nécessitent moins d'énergie et de matériaux. De plus, leur durée de vie est plus longue que celle des autres véhicules, ce qui réduit globalement les émissions de CO₂.

Provide incentives for powered two-wheeler electrification, including infrastructure deployment



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

ÉLECTRIFICATION DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

En général

L'électrification s'impose comme une voie essentielle pour réduire les émissions liées à la mobilité urbaine et interurbaine. Cependant, les engins de mobilité personnelle (EMP) sont confrontés à des contraintes spécifiques, différentes de celles des voitures : capacité de batterie limitée, exigences strictes en matière de poids et d'équilibre, et une grande diversité de pratiques (des scooters urbains aux motos de tourisme). L'électrification doit donc garantir la faisabilité technique, la sécurité des utilisateurs, l'accessibilité financière et la possibilité de recharger les véhicules, notamment pour ceux qui ne disposent pas de bornes de recharge à domicile. Plusieurs solutions technologiques, incluant les batteries fixes et interchangeables, doivent rester envisageables.

Les motocyclettes électriques doivent offrir une conduite sûre et prévisible malgré le poids supplémentaire des batteries. Les motocyclettes urbaines de petite taille sont parfaitement adaptées aux batteries amovibles ou interchangeables, tandis que les motos plus imposantes pourraient bénéficier d'une architecture à batterie fixe à court terme. Les constructeurs devraient optimiser leurs modèles spécifiquement pour les motorisations électriques plutôt que d'adapter des plateformes thermiques. Pour garantir la confiance des clients, les systèmes d'échange de batteries doivent être standardisés en termes de géométrie des batteries, d'interfaces électriques, de protocoles de sécurité et d'interfaces de communication. L'interopérabilité entre les marques est essentielle pour un réseau de stations d'échange viable et largement disponible.

Exigences et considérations

- Les villes et les régions devraient prévoir une double infrastructure : des bornes de recharge publiques et semi-publiques pour les motos à batterie fixe et des stations d'échange stratégiquement situées pour les deux-roues motorisés urbains et de banlieue.
- Les exploitants de stations d'échange doivent garantir des normes de sécurité rigoureuses, la traçabilité des batteries, la réduction des risques d'incendie et l'intégration avec les énergies renouvelables et les applications de seconde vie.
- Les systèmes de paiement doivent être interopérables et simples, et doivent également pouvoir être utilisés sans application spécifique.
- Les motocyclettes électriques ont des émissions opérationnelles plus faibles, mais leur durabilité sur l'ensemble de leur cycle de vie nécessite un approvisionnement responsable en batteries, une conception modulaire, la réutilisation et le recyclage.
- Les systèmes à batteries interchangeables permettent de prolonger la durée de vie des batteries grâce à des stratégies d'utilisation progressive et à une gestion simplifiée de leur fin de vie.

Recommandations en matière de politiques et de réglementation

- Adopter une approche technologiquement neutre, permettant l'utilisation de batteries fixes et interchangeables.
- Soutenir les cadres de normalisation des batteries aux niveaux européen et international.
- Offrir des incitations à l'électrification des véhicules à deux roues, notamment par le déploiement d'infrastructures.
- Clarifier la réglementation relative à la sécurité, à la certification, à l'infrastructure de recharge et à l'accès aux données de réparation/diagnostic des échanges de batteries.
- Intégrer les vélos à moteur dans des stratégies de mobilité urbaine plus larges, en reconnaissant leur faible encombrement spatial et énergétique.
- Pour promouvoir l'utilisation des motos électriques, les autorités devraient envisager la gratuité de la recharge.

**Provide incentives for developing
sustainable fuel production**



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

UTILISATION DE CARBURANTS ALTERNATIFS POUR LES PTW

En général

Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports exige un large éventail de solutions. Si l'électrification jouera un rôle important, notamment pour la mobilité urbaine, les carburants alternatifs constituent une voie complémentaire essentielle pour les segments où l'électrification par batteries demeure techniquement ou économiquement complexe. Les véhicules particuliers utilisés pour les longs trajets, le sport, les loisirs et la mobilité rurale pourraient tirer un grand profit de l'hydrogène, des carburants à faible teneur en carbone, des carburants de synthèse et des biocarburants. Ces technologies permettent de maintenir en service les parcs automobiles existants tout en réduisant les émissions sur l'ensemble de leur cycle de vie.

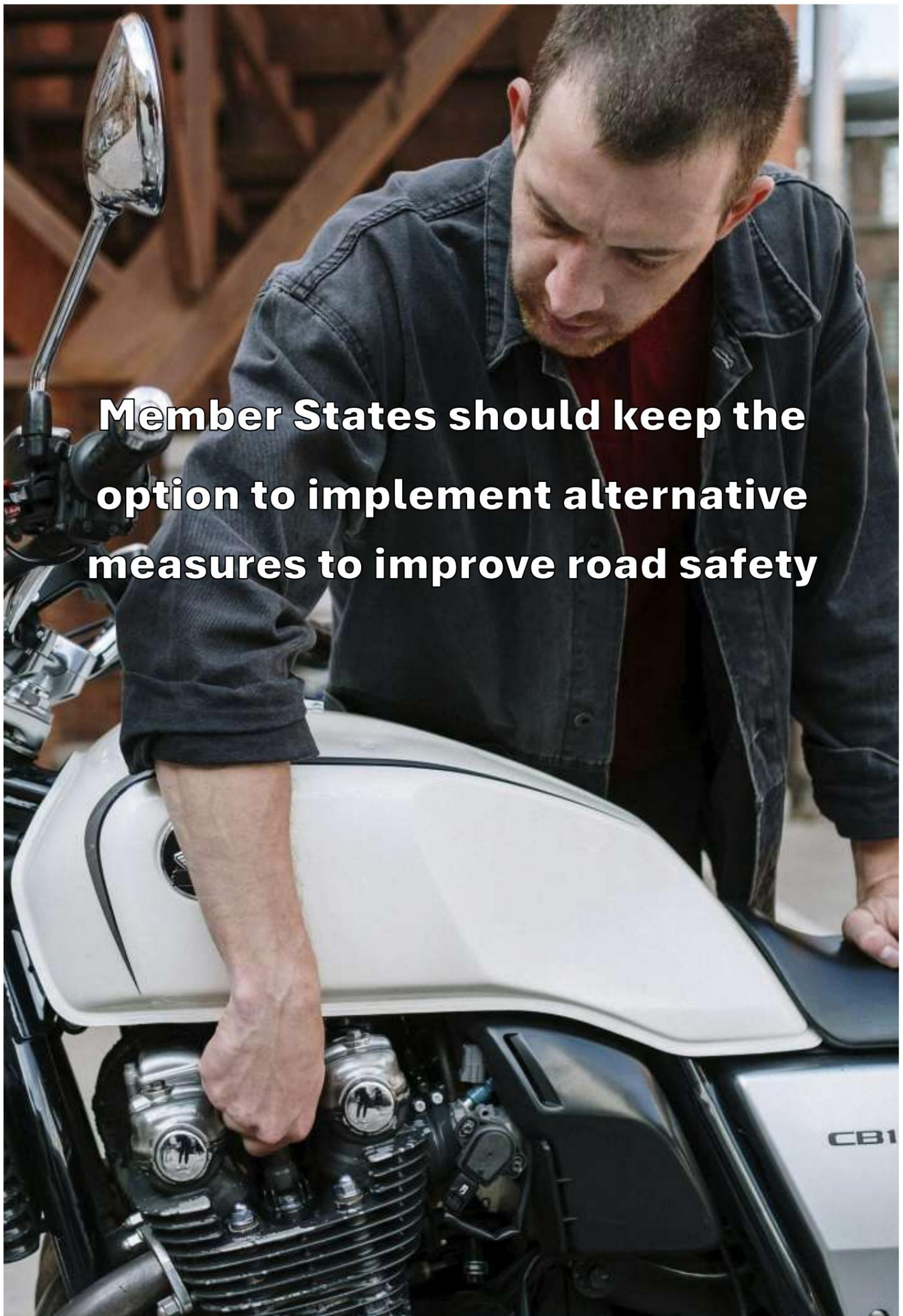
Les récents engagements en sport automobile, notamment l'adoption de carburants durables de pointe en MotoGP et dans d'autres championnats homologués par la FIM, démontrent que les carburants alternatifs peuvent offrir des performances élevées tout en contribuant à une réduction significative des émissions de CO₂. Ces avancées accélèrent l'innovation, améliorent la disponibilité des carburants et offrent des environnements d'essai réalistes, pertinents pour les motards au quotidien. Les carburants alternatifs, tels que les e-carburants (carburants de synthèse produits à partir d'énergies renouvelables), les biocarburants avancés, les mélanges d'essence à faible teneur en carbone et autres substituts compatibles, peuvent être utilisés dans les motos tout-terrain (MTT) à moteur thermique actuels avec des modifications minimales. Cela permet de limiter les coûts pour les utilisateurs, d'éviter la mise au rebut prématurée des motos existantes et de maintenir l'accès aux MTT pour les motards qui dépendent de leur mobilité.

Considérations

- Les carburants alternatifs doivent démontrer une réduction vérifiable des émissions de CO₂ sur l'ensemble de leur cycle de vie, une traçabilité complète et le respect des critères de durabilité.
- Les carburants doivent être compatibles avec la flotte existante de véhicules tout-terrain afin d'éviter des mises à niveau techniques coûteuses.
- Les organismes de réglementation devraient garantir des normes de qualité du carburant qui protègent la durabilité du moteur, la sécurité et la confiance du conducteur.
- Le développement des carburants alternatifs devrait privilégier l'extensibilité, l'accessibilité financière et un accès équitable dans toutes les régions, tant urbaines que rurales.
- Des investissements dans les capacités de production de biocarburants synthétiques et avancés sont nécessaires pour garantir leur disponibilité et la stabilité de leurs prix.

Recommandations

- Adopter une approche réglementaire technologiquement neutre reconnaissant les carburants alternatifs comme une voie valable de décarbonation pour les véhicules motorisés, parallèlement à l'électrification.
- Reconnaître les carburants renouvelables, à faible teneur en carbone et synthétiques dans la législation sur le climat et les émissions afin de permettre leur contribution aux objectifs de décarbonation.
- Soutenir les normes européennes et internationales en matière de production, de certification et de distribution de carburants durables.
- Offrir des incitations pour développer et intensifier la production de carburants durables, notamment les e-carburants utilisant de l'électricité renouvelable.
- Garantir une stabilité réglementaire à long terme, permettant aux fabricants, aux producteurs de carburant et aux utilisateurs de motos d'investir et de planifier en toute confiance.



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

INSPECTIONS TECHNIQUES PÉRIODIQUES (ITP)

En général

Les données ne confirment pas l'affirmation selon laquelle un contrôle technique périodique (CTP) réduit significativement les accidents de moto. Les défaillances mécaniques ne représentent qu'une faible proportion des incidents (< 1 %). La plupart des accidents sont liés à une erreur humaine, à l'état des routes ou à des collisions avec d'autres véhicules. Parmi les dix États membres présentant les taux de mortalité à moto les plus bas, quatre ne disposent pas de système de CTP.

La FEMA, la FIM Europe et la NMC ne sont pas opposées au PTI par principe, mais en concentrant les ressources sur les interventions les plus efficaces, les autorités peuvent apporter des améliorations significatives en matière de sécurité tout en respectant les réalités pratiques de l'utilisation des motos en Europe.

L'instauration d'un contrôle technique obligatoire pour les motos pourrait engendrer des coûts importants pour des gains de sécurité minimes. Pour les États membres ne disposant pas d'un tel système, les dépenses d'investissement nécessaires à la mise en place d'infrastructures de contrôle pourraient être disproportionnées par rapport aux gains marginaux en matière de sécurité.

Les États membres disposant déjà de politiques d'inspection pré-accident (IPA) adaptées à leurs besoins spécifiques en matière de sécurité des motocyclistes ont conçu ces systèmes en fonction de leur situation géographique et des conditions météorologiques. Dans les pays vastes ou peu peuplés, les centres d'IPA centralisés peuvent être inaccessibles pendant de longues périodes en raison des variations saisonnières. Une approche uniforme à l'échelle de l'UE risque de pénaliser les motocyclistes circulant dans les régions les plus isolées, d'accroître les coûts et les difficultés de mise en conformité, sans aucun avantage supplémentaire.

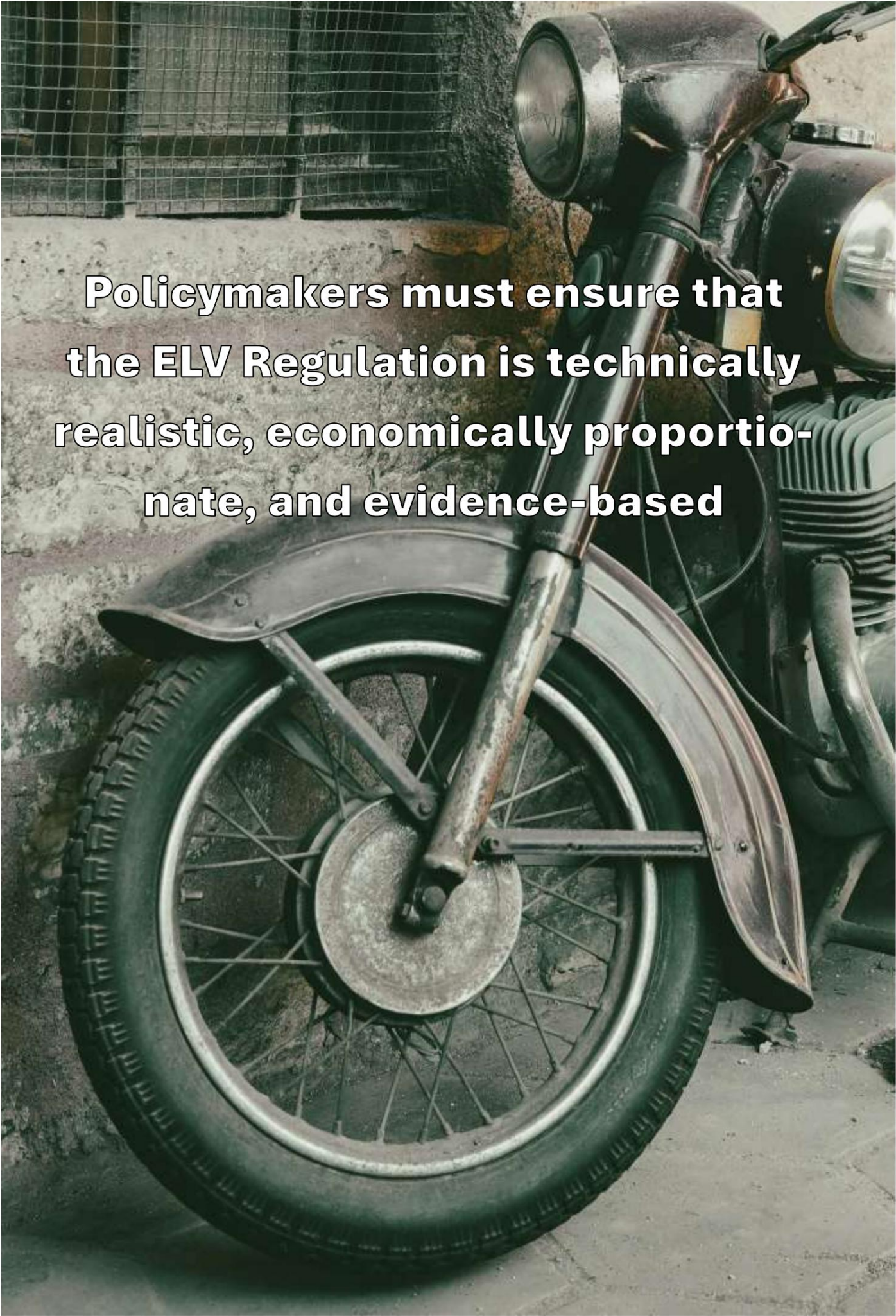
Perspective coût-bénéfice fondée sur des données probantes

Les études à grande échelle sur les causes d'accidents montrent systématiquement que les défaillances mécaniques – celles susceptibles d'être détectées par les systèmes d'alerte de franchissement de collision (PTI) – ne représentent qu'une faible proportion des accidents impliquant des deux-roues motorisés. L'étude MAIDS a attribué la cause principale à des défaillances techniques dans seulement 0,7 % des accidents de moto. De même, la base de données GIDAS a recensé de tels défauts dans 3 % des cas, et les données NTSB/MCCS américaines confirment cette tendance. Même en présence de problèmes techniques, il s'agit souvent de constatations postérieures à l'accident, et non de facteurs causaux avérés. À l'inverse, les facteurs humains tels que le comportement du conducteur, l'incapacité des autres usagers de la route à détecter les deux-roues motorisés et les problèmes de visibilité sont responsables de près de 87 % des accidents impliquant des deux-roues motorisés.

En revanche, les programmes de formation, les campagnes de sensibilisation du public et l'aménagement des infrastructures (tels que les carrefours sécurisés, les glissières de sécurité ou l'amélioration du revêtement routier) se sont avérés plus efficaces et rentables. Des études ont démontré que les programmes structurés de formation des conducteurs de deux-roues motorisés peuvent réduire le taux d'accidents jusqu'à 35 %, et que les campagnes visant à accroître la visibilité des deux-roues motorisés ont des effets mesurables sur la prévention des collisions. Ces initiatives sont souvent moins coûteuses à mettre en œuvre, mieux accueillies par les conducteurs et ciblent directement les principales causes d'accidents de deux-roues motorisés.

Points clés :

- Les États membres devraient conserver la flexibilité nécessaire pour déterminer l'approche la plus appropriée en fonction des conditions nationales, des données sur la sécurité routière et des réalités des infrastructures.
- Les États membres devraient conserver la possibilité de mettre en œuvre des mesures alternatives pour améliorer la sécurité routière des motocyclistes, en alternative au PTI.
- Un régime de contrôle technique périodique obligatoire (CTP) pour les motocyclettes et les cyclomoteurs est difficile à justifier au regard du rapport coût-bénéfice. Le CTP imposerait des coûts importants aux États membres, tout en n'apportant que peu d'amélioration en matière de sécurité routière.
- Seules des mesures fondées sur des données probantes devraient être prises. En l'absence de preuve d'un gain significatif en matière de sécurité, compte tenu notamment des coûts de mise en place d'un tel dispositif, l'harmonisation des mesures de prévention des intoxications (PTI) n'est pas justifiée.

A vintage motorcycle, possibly from the mid-20th century, is shown from a front-three-quarter view. The motorcycle has a large, round headlight, a prominent front fender, and a wire-spoke wheel. The engine and other mechanical parts are visible on the right side. The background is a rough, textured wall with a metal grate or window in the upper left corner. The overall tone is somewhat muted and historical.

**Policymakers must ensure that
the ELV Regulation is technically
realistic, economically proportionate,
and evidence-based**

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

VÉHICULES HORS DE VIE (VHS)

En général

Les motocyclistes européens soutiennent pleinement les objectifs de l'Union européenne en matière d'économie circulaire, d'utilisation efficace des ressources et de protection de l'environnement. Toutefois, le règlement relatif aux véhicules hors d'usage risque d'imposer aux motos des obligations disproportionnées et centrées sur l'automobile, malgré leurs profils techniques, économiques et environnementaux fondamentalement différents.

Les motos sont un élément essentiel d'une mobilité abordable, à faibles émissions et peu encombrante à travers l'Europe.

Les décideurs politiques doivent veiller à ce que la réglementation relative aux véhicules hors d'usage soit techniquement réaliste, économiquement proportionnée et fondée sur des données probantes pour cette catégorie de véhicules.

Les motocyclettes diffèrent des voitures particulières sur des points qui ont une incidence directe sur la législation relative aux véhicules hors d'usage :

- Ils contiennent des volumes de matériaux nettement inférieurs, notamment en plastique et en matériaux composites.
- Elles sont moins standardisées, avec une plus grande diversité de composants et des volumes de production plus faibles.
- Leurs filières de démantèlement et de recyclage sont dominées par les PME, et non par les grands opérateurs industriels.
- Elles font déjà l'objet de taux élevés de réutilisation, de remise à neuf et de recyclage des pièces grâce aux pratiques établies du marché de l'après-vente.

Principaux points à surveiller

- Les objectifs actuels en matière de véhicules hors d'usage sont établis à partir de données relatives aux véhicules à quatre roues. Pour les motos, ces objectifs sont souvent techniquement inatteignables ou économiquement injustifiables, ce qui risque de fausser le marché sans apporter de gains environnementaux mesurables.
- Le secteur de la moto repose fortement sur les petites et moyennes entreprises. Les obligations administratives excessives liées aux dispositifs de responsabilité élargie des producteurs (REP) menacent la diversification des marchés, le commerce transfrontalier et les entreprises indépendantes de démantèlement et de réparation.
- L'augmentation des coûts de mise en conformité sera répercutée sur les consommateurs, ce qui compromettra le rôle des motos comme option de transport accessible et à faible impact environnemental, en particulier pour les citoyens disposant d'alternatives de mobilité limitées.
- L'élaboration des politiques dans ce domaine continue de reposer sur des ensembles de données incomplets ou inappropriés. Sans moto
-Les données spécifiques et les hypothèses réglementaires restent erronées.

Recommandations

- Reconnaître explicitement les motocyclettes comme une catégorie de véhicules distincte.
- Mettre en place des objectifs de récupération et de recyclage spécifiques aux motos, fondés sur des données réelles de démantèlement et de flux de matériaux.
- Appliquer des obligations EPR proportionnelles, avec des voies de conformité simplifiées pour les PME.
- Encourager la réutilisation et la réparation, en reconnaissant que prolonger la durée de vie des véhicules est souvent la solution la plus efficace en matière d'économie circulaire pour les motos.
- Rendre obligatoire la collecte de données distinctes sur la fin de vie des motocyclettes, permettant des révisions futures fondées sur des données probantes.
sions.
- Évitez les conséquences imprévues qui pourraient réduire la disponibilité des motos, augmenter les coûts ou repousser la fin de la production.
-les véhicules de transport en circuits informels.



**Promote responsible rider behaviour
through education and cooperation
with motorcycle organisations**

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

DEUX-ROUES MOTORISÉS ET SON

En général

Le bruit environnemental est une préoccupation légitime, notamment en milieu urbain et périurbain. Le bruit de la circulation routière est généré par tous les véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés. Les motocyclistes reconnaissent que le bruit excessif est inacceptable et que le comportement irresponsable d'une minorité peut nuire à l'acceptation sociale de la pratique de la moto.

Les motocyclistes ne représentent qu'une part limitée du bruit routier total. Les mesures relatives aux émissions sonores doivent donc être proportionnées, fondées sur des données probantes et technologiquement neutres, et éviter de cibler des catégories de véhicules spécifiques sans justification. L'Union européenne dispose déjà d'une législation complète sur les niveaux sonores des véhicules, à travers l'homologation et les règles de conformité en service. Le principal défi n'est pas l'absence de réglementation, mais son application insuffisante et incohérente.

Les nouvelles restrictions sonores risquent de créer une incertitude juridique et de nuire à leur acceptation. Il incombe aux conducteurs de veiller à la conformité de leurs véhicules et d'adopter une conduite responsable. Les autorités sont responsables de l'application juste, cohérente et équitable de la réglementation pour tous les usagers motorisés de la route.

Les émissions sonores dépendent à la fois de la conception du véhicule et du comportement du conducteur. Les campagnes de sensibilisation et la coopération avec les associations de motards peuvent faciliter le respect de la réglementation et réduire les nuisances. Les outils techniques de contrôle, tels que les radars de bruit, peuvent être acceptables s'ils permettent de faire respecter les limites légales existantes, s'appliquent à tous les usagers de la route de manière égale et sont validés scientifiquement, proportionnés et juridiquement solides.

L'électrification des deux-roues motorisés, notamment en milieu urbain, réduit déjà les émissions sonores et contribuera à diminuer davantage le bruit de la circulation à terme. Il convient de soutenir ce développement tout en adoptant une approche technologiquement neutre et en évitant de pénaliser les véhicules conformes.

Conclusions et recommandations

- N'introduisez pas de nouvelles restrictions liées au bruit lorsqu'une législation adéquate existe déjà.
- Prioriser l'application cohérente des règles existantes en matière de conformité acoustique et automobile.
- Appliquer la réglementation de manière égale à tous les usagers motorisés de la route, y compris les contrôles routiers visant à détecter les systèmes d'échappement illégaux.
- Lorsque le niveau sonore d'une moto ou d'un silencieux adaptable dépasse la limite autorisée, le véhicule ou le silencieux ne devrait pas obtenir d'homologation et ne devrait pas être vendu.
- Soutenir les outils techniques de contrôle neutres, tels que les radars de bruit, appliqués de manière égale à tout le trafic.
- Promouvoir un comportement responsable des motards par l'éducation et la coopération avec les organisations de motards.
- Reconnaître l'électrification comme un facteur contribuant à long terme à la réduction du bruit de la circulation sans pénaliser les véhicules conformes.



**Manufacturers of motorcycles
should provide information about
fuel consumption, and emissions**

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS ET L'ENVIRONNEMENT

En général

L'Union européenne s'est fixé plusieurs objectifs pour réduire les émissions de CO₂, de particules fines (PM) et d'oxydes d'azote (NO_x). Les autorités nationales et locales s'efforcent également de réduire ces émissions. Certaines ont déjà interdit ou envisagent d'interdire les véhicules anciens, notamment les deux-roues motorisés, ou imposent des péages élevés pour accéder à certaines villes, comme Paris et Londres. Par ailleurs, des systèmes de taxation basés sur la consommation de carburant, les émissions polluantes et le niveau sonore sont en cours d'élaboration. Ces évolutions exigent une réponse adaptée de la part de l'industrie de la moto et des motocyclistes afin de préserver leur rôle dans les futurs projets de mobilité.

Contribution des stations de traitement des eaux usées à un environnement plus propre

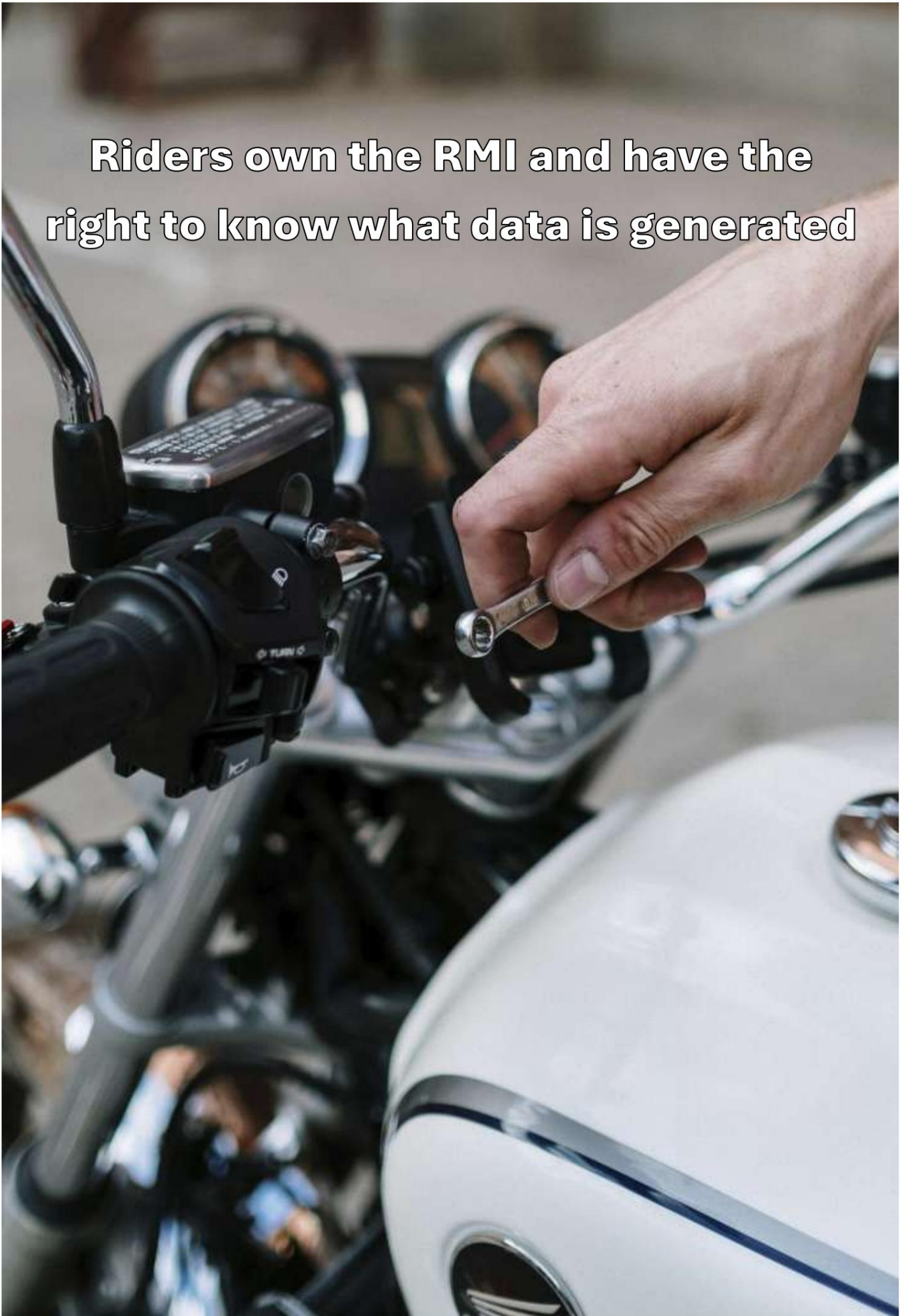
- Les motocyclettes sont plus petites et plus légères que les voitures et contribuent donc déjà à réduire la consommation de carburant et la pollution. Elles nécessitent moins d'espace dans la circulation et le stationnement, ce qui contribue également à une meilleure fluidité du trafic et donc à une réduction de la pollution.
- Comme les PTW peuvent continuer à circuler là où les voitures sont bloquées dans les embouteillages, elles consomment moins de carburant et polluent moins.
- Les motos sont devenues beaucoup plus propres au cours des dernières décennies et le sont devenues encore davantage avec la mise en œuvre des normes d'émission Euro 5 en 2020.
- Comme les minibus sont plus petits que les voitures, leur production et leur mise au rebut nécessitent moins d'énergie et de matériaux.
- Les motocyclettes électriques urbaines sont bien moins chères que les voitures électriques. Cet écart sera encore plus important grâce aux batteries interchangeables, comme convenu par les constructeurs de motocyclettes.

Mesures visant à rendre les permis de passage plus propres

Les conducteurs de deux-roues motorisés doivent être conscients de la consommation de carburant et des émissions de leurs motos et faire un choix éclairé lors de l'achat d'une nouvelle moto. À cette fin, les constructeurs de motos doivent fournir aux consommateurs des informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO, NO_x et CO₂.

- Les conducteurs de deux-roues motorisés doivent être conscients que leur comportement a un impact sur leur environnement, notamment sur les émissions sonores. et doivent donc se comporter de manière responsable.
- Les fabricants de motocyclettes devraient continuer à développer des motocyclettes plus propres en améliorant les performances environnementales des moteurs à combustion interne, et parallèlement à développer des moteurs zéro émission.
- Il convient d'encourager la recharge des engins de manutention électriques en mettant en place des systèmes de paiement simples et universels et en créant des installations de recharge et de stationnement sécurisées et dédiées à ces engins.
- Le développement d'un système circulaire pour le traitement des batteries usagées est crucial.

**Riders own the RMI and have the
right to know what data is generated**



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

INFORMATIONS SUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN (RMI)

En général

Les informations de réparation et d'entretien (RMI) sont stockées sur les sites web des constructeurs et dans les dispositifs électroniques embarqués du véhicule. Elles sont accessibles via des connecteurs universels ou spécifiques, ou en ligne.

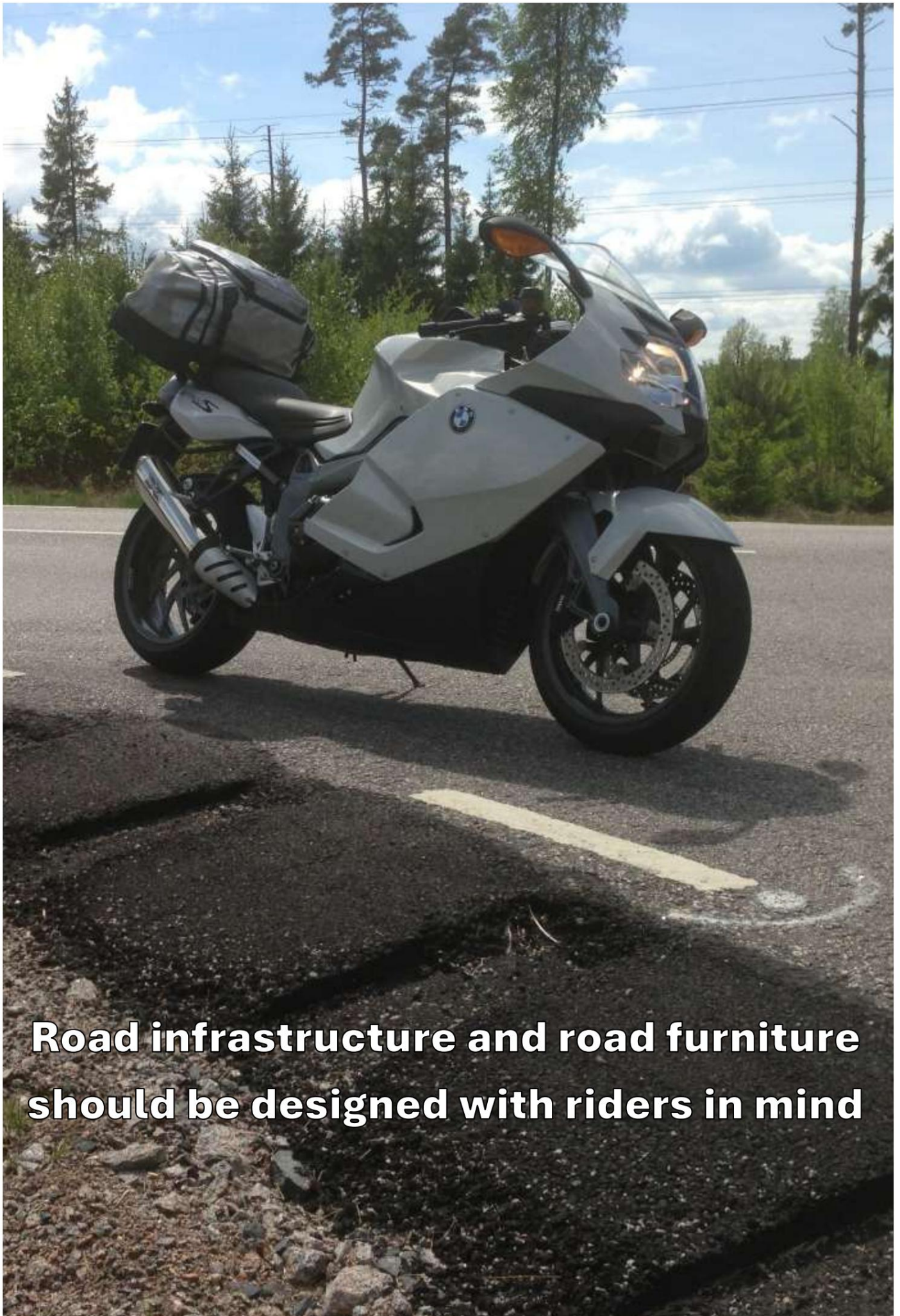
RMI désigne l'ensemble des informations nécessaires au diagnostic, à l'entretien, au contrôle, à la surveillance périodique, à la réparation, à la reprogrammation ou à la réinitialisation du véhicule, fournies par les constructeurs à leurs concessionnaires et réparateurs agréés, y compris toutes les modifications et tous les compléments ultérieurs apportés à ces informations. Ces informations comprennent notamment toutes les données nécessaires au montage de pièces ou d'équipements sur les véhicules.

Pourquoi l'assurance RMI est-elle importante pour le cycliste ?

- Le RMI est vital pour le fonctionnement du deux-roues motorisé (PTW) et donc pour le conducteur.
- Sans accès au RMI, les ateliers de réparation, les services d'assistance routière et les propriétaires de véhicules qui, pour quelque raison que ce soit, effectuent eux-mêmes l'entretien et les réparations de leur véhicule, risquent de ne pas pouvoir entretenir et réparer leur véhicule.
- RMI stocke une grande quantité de données directement sur le véhicule. Ces données sont accessibles via un appareil externe, voire transmises au constructeur par voie hertzienne. La propriété des données et le respect de la vie privée sont donc en jeu.
- Le conducteur doit être capable d'effectuer des réparations et de l'entretien là où il est très difficile, voire impossible, de les faire réaliser dans un atelier, comme par exemple une réparation d'urgence en bord de route.

Comment gérer les RMI

- Les cyclistes sont propriétaires du RMI et ont le droit de savoir quelles données sont générées et comment elles sont utilisées.
- Les motards doivent avoir le droit ultime de décider qui a accès au RMI et ce qui en est fait.
- L'interface RMI devrait être accessible au propriétaire, ou à toute personne à qui il a délégué ce droit, via un connecteur standardisé, sans frais supplémentaires.
- L'accès à l'interface RMI doit être sécurisé, notamment contre les cyberattaques. Aucun accès non autorisé aux données du PTW ni aucune interférence avec le pilotage de la moto ne doit être possible via cette interface.
- L'accès à l'information sur les véhicules (RMI) doit être mis à la disposition de tous les réparateurs indépendants, et non seulement des concessionnaires agréés. Les constructeurs doivent fournir aux ateliers tiers les mêmes données techniques, outils de diagnostic et logiciels. Les mises à jour, les spécifications des pièces détachées et les supports de formation nécessaires à l'entretien et à la réparation du véhicule doivent être fournis. L'accès, notamment aux mises à jour logicielles, doit être proposé à des conditions raisonnables, favorisant la concurrence sur le marché de l'après-vente, préservant le choix du consommateur et garantissant la réparabilité du véhicule tout au long de sa durée de vie.
- À l'instar de l'exemption par catégorie pour les véhicules automobiles, les contrats de garantie pour véhicules à deux roues ne devraient pas contraindre les utilisateurs à s'adresser exclusivement aux concessionnaires agréés. Ceci est particulièrement pertinent sur un marché de plus petite taille où les véhicules peuvent se retrouver éloignés de tout concessionnaire agréé.



**Road infrastructure and road furniture
should be designed with riders in mind**

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

INFRASTRUCTURE SÉCURISÉE POUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

En général

L'infrastructure routière est conçue pour les véhicules à quatre roues. La conception des routes, les essais des glissières de sécurité, des terre-pleins centraux, des poteaux, du revêtement et de tout autre élément faisant partie intégrante de la route ou situé à proximité, sont réalisés du point de vue des automobilistes. Les deux-roues motorisés, de par leur conception, diffèrent des voitures et ont des besoins spécifiques.

Les motos sont plus sensibles que les voitures aux chaussées mal entretenues ou réparées, ainsi qu'au marquage au sol imparfait. Les motocyclistes exigent une conduite prévisible et des surfaces routières offrant une bonne adhérence. Les dispositifs de retenue, les bordures, les poteaux et autres obstacles qui peuvent être utiles, voire inoffensifs pour les autres usagers de la route, représentent souvent un danger pour les motocyclistes et augmentent le risque de blessure en cas d'accident.

Pourquoi une meilleure infrastructure

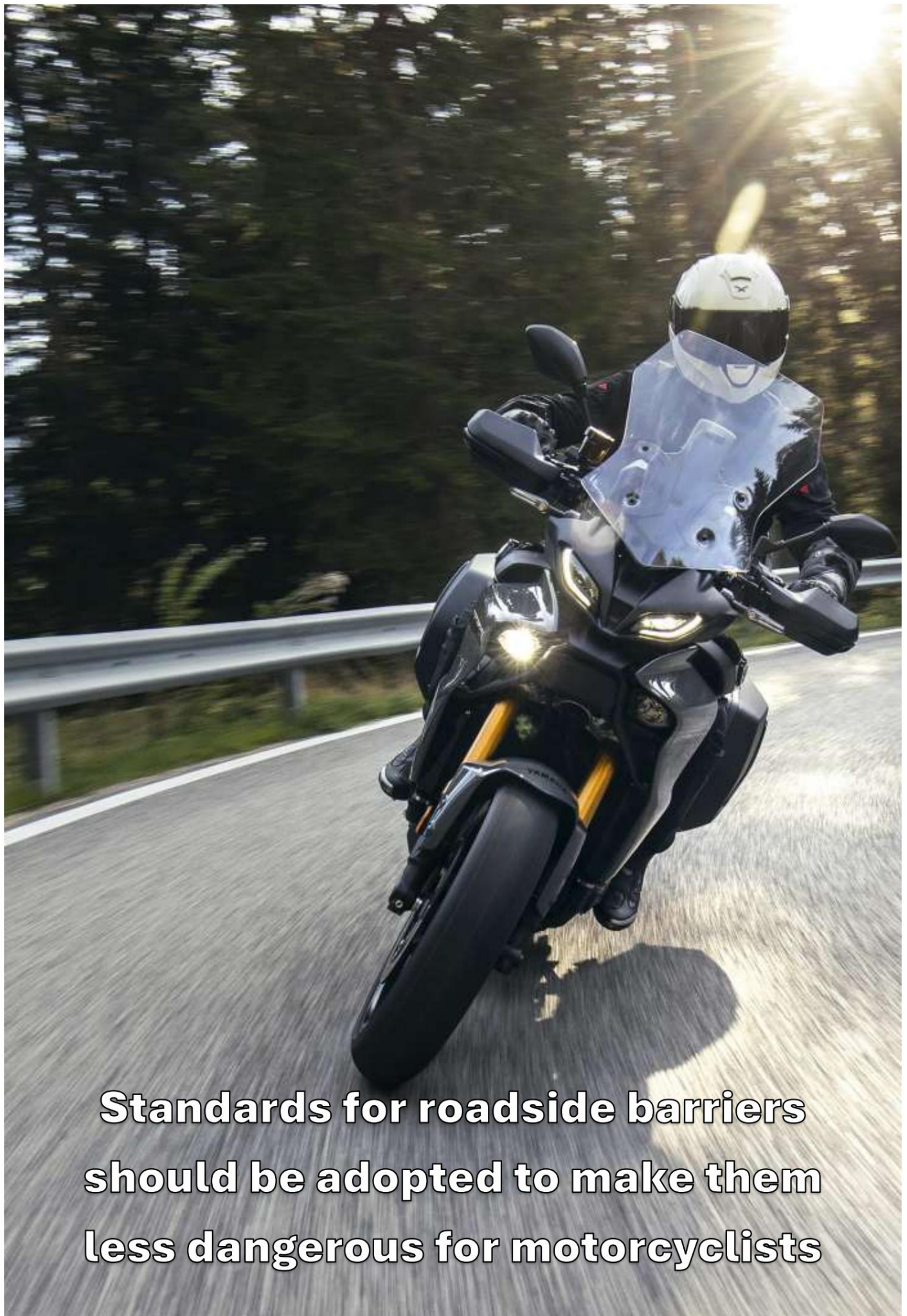
- Des infrastructures inadéquates et/ou mal entretenues sont un facteur fréquent d'accidents impliquant des deux-roues motorisés. Elles constituent l'une des principales causes de blessures graves et de décès chez les motocyclistes, même lorsqu'elles ne sont pas la cause directe de l'accident.
- Les coûts supplémentaires engendrés par l'amélioration des normes d'infrastructure routière afin de répondre aux besoins des usagers vulnérables, notamment les conducteurs de deux-roues motorisés, sont largement compensés par les bénéfices liés à la protection des vies humaines sur les routes européennes. Les fonds investis dans les infrastructures ne constituent pas des dépenses, mais des investissements dans la vie, la qualité de vie et les recettes fiscales.

Gestion de la sécurité des zones à haut risque

- Les accidents impliquant des deux-roues motorisés étant rares et répartis sur l'ensemble du réseau routier, il est pratiquement impossible d'identifier un point noir à haut risque uniquement en se basant sur le nombre d'accidents. Par conséquent, les autorités routières devraient adopter des systèmes nationaux pertinents, évalués par iRAP, visant à identifier les points noirs à haut risque, car ceux-ci prennent en compte des facteurs supplémentaires, notamment le volume de trafic, pour évaluer le risque.
- La gestion des zones à haut risque devrait faire partie intégrante de la politique de sécurité de l'Union européenne et des gouvernements non membres de l'UE, accorder une attention particulière aux usagers vulnérables de la route, notamment les conducteurs de deux-roues motorisés, et concerner toutes les routes publiques.

Comment améliorer les infrastructures

- De nouvelles normes devraient être adoptées pour les barrières de bord de route et les terre-pleins centraux afin de les rendre plus sûres pour les conducteurs de deux-roues motorisés.
- Dans la mesure du possible, tous les objets inutiles présents le long de la chaussée doivent être enlevés afin de dégager la voie et d'assurer une bonne visibilité à tous les usagers. Les objets qui ne peuvent être enlevés doivent être protégés de manière appropriée et sécuritaire.
- Lorsque le marquage routier est nécessaire, il doit être réalisé dans un matériau présentant la même adhérence que la chaussée, et son épaisseur doit être limitée. Cette adhérence doit être maintenue pendant toute la durée de vie du marquage.
- La chaussée doit être exempte de séparateurs de voies surélevés qu'il est impossible de franchir à vélo, notamment aux abords des ronds-points.
- L'aménagement des routes, ainsi que le développement, l'installation et l'entretien des infrastructures routières et du mobilier urbain, doivent être conçus en tenant compte des permis de conduire.



**Standards for roadside barriers
should be adopted to make them
less dangerous for motorcyclists**

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

BARRIÈRES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En général

Les barrières de sécurité routière (glissières de protection) sont généralement conçues et testées avec des voitures et des camions. Pour ces véhicules en particulier, elles améliorent la sécurité en les empêchant de heurter des objets en bordure de route ou d'entrer en collision avec des véhicules venant en sens inverse. Cependant, de par leur conception et leurs caractéristiques, elles peuvent également présenter un danger pour les deux-roues motorisés.

Les motocyclistes ont moins de chances de survivre à une collision avec une barrière que les automobilistes. Par conséquent, les barrières ne doivent être installées qu'en cas de nécessité et doivent être sans danger pour les motocyclistes. Le coût de l'amélioration des normes relatives aux barrières de bord de route et aux terre-pleins centraux afin de répondre aux besoins des usagers vulnérables, notamment les conducteurs de deux-roues motorisés, est largement inférieur au bénéfice que représente la réduction des risques de décès ou de blessures graves sur les routes européennes. Les barrières de sécurité routière doivent être sûres pour tous les usagers de la route.

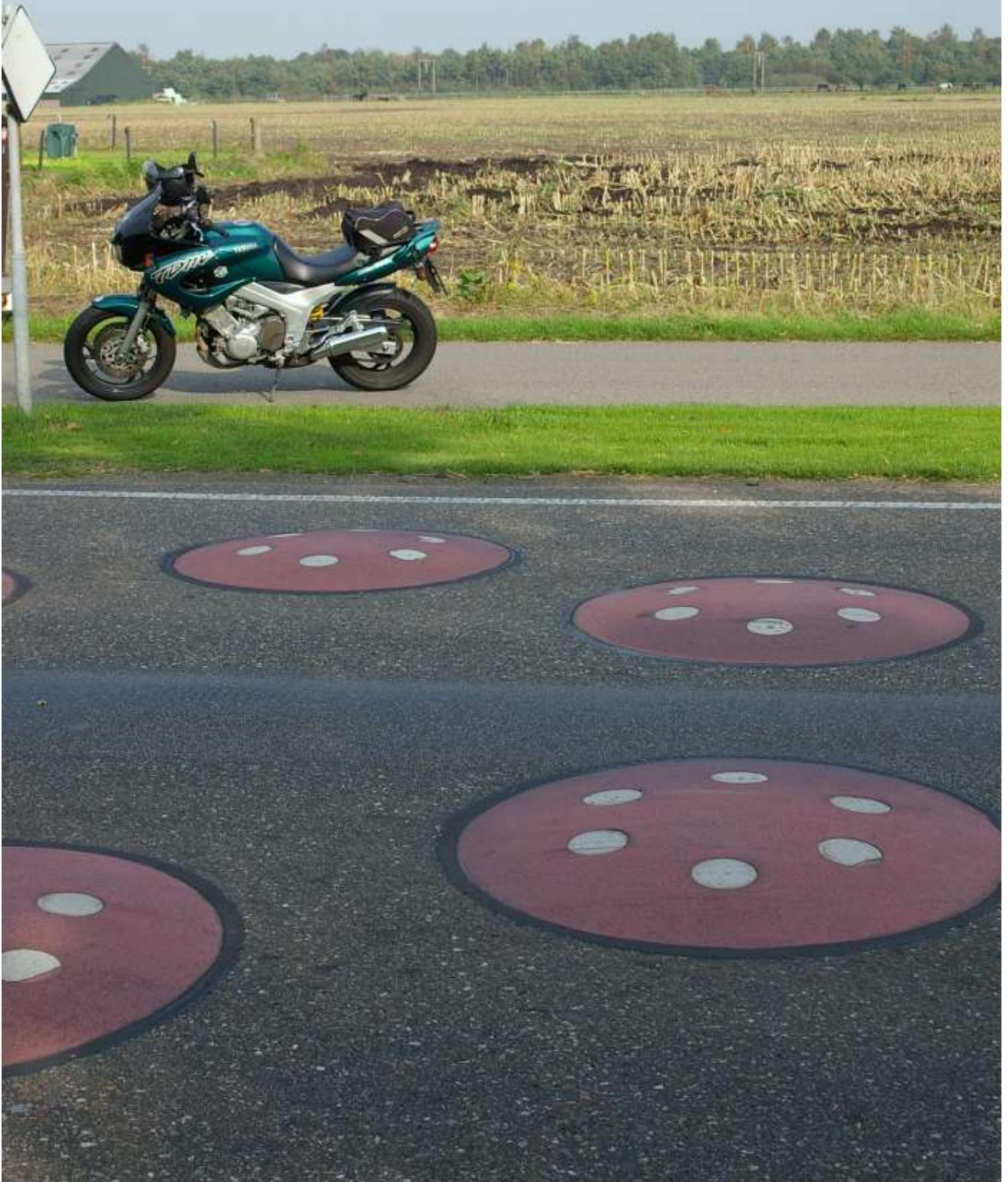
Comment améliorer les systèmes de retenue routière

- Les barrières de sécurité routière, quel que soit leur type, ne doivent être installées que lorsqu'il existe un risque réel de collision avec un objet ou un véhicule venant en sens inverse et qu'aucune autre solution, comme le retrait des objets, n'est possible.
- De nouvelles barrières doivent être conçues suite à des recherches approfondies sur les collisions impliquant des deux-roues motorisés. De nouvelles normes pour les glissières de sécurité en bord de route et sur les terre-pleins centraux doivent être adoptées afin de réduire les risques pour les motocyclistes. La spécification technique existante CEN/TS 17342:2019-10 doit être développée et transformée en norme EN.

Les nouvelles normes doivent inclure une protection contre les chocs contre les poteaux non protégés, ainsi qu'une protection supérieure et arrière pour les conducteurs de deux-roues motorisés. Une protection discontinue des poteaux n'améliore la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés qu'à très faible vitesse d'impact. Par conséquent, seule une protection continue des poteaux devrait être autorisée.

- Il ne faut pas installer de nouvelles barrières à câbles (c.-à-d. des clôtures en fil de fer) ni d'autres barrières avec des poteaux non protégés. Lorsque des barrières anciennes et dangereuses doivent être remplacées, elles doivent l'être par un type de barrière plus sûr.
- Lors de l'installation d'une barrière, la distance par rapport à la chaussée doit être maximale. Ceci permet des manœuvres d'évitement et un freinage d'urgence optimal en cas de collision, ce qui pourrait atténuer la force de l'impact.
- Les barrières existantes dans les virages extérieurs ou à d'autres endroits à risque accru doivent être modernisées avec des systèmes de protection pour motocyclistes (MPS).
- Introduire un système de classification européen commun pour les glissières de sécurité, basé sur des caractéristiques favorisant la sécurité des usagers vulnérables de la route (UVR).
- Les routes pavées doivent être exemptes de débris, y compris de gravillons.
- Les routes doivent être équipées de panneaux de signalisation fragiles.

Calming devices should ensure
enough grip under all circumstances



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

DISPOSITIFS DE RALENTISSEMENT DE LA CIRCULATION

En général

La vitesse excessive est l'une des principales causes d'accidents, notamment sur les routes urbaines et les routes secondaires en zone rurale. La signalisation est souvent insuffisante pour réduire la vitesse et son contrôle est soit impossible, soit trop coûteux. C'est pourquoi les autorités routières optent fréquemment pour l'installation de dispositifs de modération de la vitesse. Ces dispositifs peuvent être visuels (marquages au sol), horizontaux (réductions de largeur de chaussée/chicanes) ou verticaux (ralentisseurs/bandes rugueuses). Les ralentisseurs et autres dispositifs similaires doivent être installés uniquement sur les routes à limitation de vitesse réduite. L'Union européenne définit le cadre de la sécurité des véhicules et de la sécurité routière en général, en influençant les dispositifs de modération de la vitesse par le biais de mandats technologiques et de politiques, tandis que les États membres décident du lieu, du moment et des modalités de leur mise en œuvre dans le cadre de la gestion du trafic nationale/locale.

Pourquoi les dispositifs de modération de la circulation peuvent être dangereux pour les deux-roues motorisés

- Les deux-roues motorisés (PTW) sont des véhicules à équilibre précaire, et une impulsion verticale ou latérale soudaine peut entraîner une perte d'équilibre.
- Une impulsion verticale soudaine peut être provoquée par une pente ou une hauteur excessive d'un ralentisseur, ou par une vitesse du véhicule trop élevée compte tenu des circonstances, même si elle reste dans les limites autorisées.
- Les minibus à chenilles sont des véhicules à une seule chenille. Cela signifie qu'ils perdent beaucoup plus facilement l'adhérence que les véhicules à plusieurs chenilles. Cette perte d'adhérence peut être due à une surface glissante, mais aussi aux extrémités inclinées d'un ralentisseur qui ne couvre pas toute la largeur de la route ou à celles de ralentisseurs arrondis ou en forme de coussin.
- Lorsqu'un véhicule tout-terrain n'aborde pas un ralentisseur avec un angle approprié, il peut perdre de l'adhérence, ou de l'équilibre. Cela se produit lorsque le ralentisseur est installé dans ou près d'un virage, ou lorsque le ralentisseur a une forme anormale.
- Les dispositifs de ralentissement horizontaux peuvent être dangereux lorsque leur forme n'est pas conforme à la réglementation nationale en vigueur ou à la vitesse autorisée, lorsque le marquage n'est pas clair en toutes circonstances ou lorsqu'ils sont situés dans un virage ou dans un endroit où la visibilité est insuffisante.

Comment installer des dispositifs de modération de la circulation sans danger pour les engins de manutention de deux-roues (PTW)

- Les dispositifs anti-bruit doivent toujours être conçus et installés conformément à la réglementation nationale en vigueur et à la vitesse autorisée.
- Les dispositifs de modération de la vitesse doivent être bien signalés et correctement positionnés, afin d'être visibles pour les usagers de la route en toutes circonstances.
- Les dispositifs apaisants ne doivent jamais être placés dans un virage ou juste derrière celui-ci.
- Le matériau des dispositifs de stabilisation doit garantir une adhérence suffisante en toutes circonstances, notamment sur chaussée mouillée.
- La pente et la hauteur d'un dispositif de calme vertical ne doivent jamais dépasser ce qui est strictement nécessaire.
- Le dispositif de ralentissement vertical ou le dos d'âne ne doit jamais présenter une pente latérale par rapport à la direction d'un PTW (véhicule tout-terrain) arrivant en sens inverse, car cela peut entraîner une perte d'équilibre.



FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

FORMATION INITIALE, AGRÉMENT ET FORMATION AVANCÉE

En général

Une formation initiale de qualité et abordable est probablement la mesure la plus importante pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés. Tout citoyen européen souhaitant conduire un deux-roues motorisé devrait avoir un accès facile à la formation et à l'examen.

Aujourd'hui, la formation et les tests sont devenus compliqués et excessivement coûteux, sans garantie de sécurité – dans certains pays, notamment nordiques, cela a entraîné un pourcentage important d'accidents mortels parmi les conducteurs qui ne possédaient pas de permis valide.

Répéter le même test entre les catégories, jusqu'à trois fois dans le cadre d'un parcours d'accès progressif, ne favorise en rien l'amélioration continue. Il faudrait exiger un seul test complet, avec des formations complémentaires pour progresser entre les catégories lorsque ce parcours vers le permis A est choisi.

Il existe également de sérieuses inquiétudes quant à la neutralité de ce cadre en matière de genre, car le poids minimal des véhicules d'essai de la catégorie A (180 kg) est discriminatoire envers les personnes de petite taille ou de faible corpulence. Le taux de réussite, notamment chez les femmes, diminue avec le durcissement des exigences de l'UE pour les véhicules d'essai, passant de la catégorie A1 à la catégorie A2 puis à la catégorie A.

Les exigences spécifiques imposées aux véhicules d'essai, combinées à l'importance accordée aux épreuves de manœuvre lors de l'examen final du permis, sont souvent à l'origine d'échecs évitables. L'examen devrait davantage refléter les conditions réelles de conduite, en mettant l'accent sur la sécurité routière, la perception et l'évitement des dangers. Actuellement, l'accent est trop mis sur les aspects techniques du contrôle de la machine, comme le fait de monter ou descendre une moto de sa béquille.

Comment améliorer la formation initiale des cavaliers

- La formation initiale des conducteurs doit enseigner les compétences, les connaissances et l'attitude nécessaires pour conduire un PTW en toute sécurité sur les routes publiques, et pas seulement les compétences nécessaires pour réussir un examen de permis.
- La formation initiale des pilotes devrait être issue du programme de formation initiale des pilotes EU/FEMA/FIM/ACEM et devrait être mise à jour pour former un programme national convenu pour la catégorie A.
- L'examen du permis moto devrait privilégier les conditions réelles de conduite plutôt que la maîtrise de la machine. Les candidats ne devraient le passer qu'une seule fois. Un accès progressif, avec une seule épreuve pratique et une seule épreuve théorique après une formation abordable dispensée par des moniteurs qualifiés, pourrait inciter les motards à débiter sur des motos de plus petite cylindrée et moins puissantes.
- La sensibilisation aux risques et la gestion des risques devraient faire partie intégrante de la formation et des examens de certification.
- L'ensemble des formations, des tests et des demandes de véhicules d'essai doivent être neutres en matière de genre.
- Les instructeurs et les examinateurs doivent être des cavaliers en activité. Ils doivent avoir participé à un programme de formation d'instructeurs/examineurs officiellement reconnu et dérivé du programme national convenu pour la catégorie A.
- Le label de qualité de formation FIM/ACEM pour la formation avancée des motards devrait recevoir le soutien des États membres, afin d'encourager davantage de motards à développer leurs compétences et leurs connaissances en matière de sécurité routière après l'obtention de leur permis.



Motorcyclists are road users with specific needs that must be taken into account

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

SYSTÈME DE SÉCURITÉ POUR DEUX-ROUES MOTORISÉS

En général

Les systèmes de sécurité constituent une approche de la gestion de la sécurité routière, fondée sur le principe que nos vies et notre santé ne doivent pas être compromises par notre besoin de nous déplacer. Un système de sécurité pour les deux-roues motorisés (DRM) vise spécifiquement à répondre aux besoins des motocyclistes. La sécurité routière est un droit fondamental pour tous les usagers de la route. Lors de la conférence ITF/OCDE de Lillehammer en 2008, et réaffirmée lors de l'atelier sur la moto de 2021, il a été clairement établi que l'intégration des DRM dans la politique globale des transports et la gestion des infrastructures est une exigence fondamentale en matière de sécurité. Or, ce n'est toujours pas le cas.

Les conducteurs de deux-roues motorisés sont souvent exclus des directives de construction et d'entretien. De ce fait, les infrastructures et le mobilier routier ne sont pas conçus pour répondre à leurs besoins. Contrairement aux automobilistes, les conducteurs de deux-roues motorisés ne bénéficient pas d'une protection ; par conséquent, les mesures de prévention des accidents sont encore plus importantes que celles visant à réduire les blessures. Outre les problèmes d'infrastructure, il est nécessaire d'améliorer la formation initiale et continue des motocyclistes, car la formation actuelle privilégie encore les compétences techniques au détriment de la sensibilisation aux risques. Un autre aspect qui mérite une attention particulière est le développement des systèmes de transport intelligents (STI) pour les voitures, qui devraient mieux prendre en compte les deux-roues motorisés.

Comment développer des systèmes de sécurité pour les permis de travail

- Les conducteurs de deux-roues motorisés sont des usagers de la route ayant des besoins spécifiques qui doivent être pris en compte dans l'approche du système de sécurité.
approche.
- Les mesures de prévention des accidents sont encore plus importantes que les mesures de réduction des blessures.
- Les utilisateurs de deux-roues motorisés devraient être inclus dans les directives nationales relatives à la planification, à la construction et à l'entretien des routes et des infrastructures routières.
- Améliorer la sécurité des motocyclistes implique la mise en place d'un dialogue et d'une coopération continus entre les parties prenantes, notamment les conducteurs de deux-roues motorisés, les décideurs politiques, les chercheurs et les constructeurs de deux-roues motorisés.
- Toutes les mesures doivent être fondées sur des recherches scientifiques factuelles concernant le comportement des conducteurs et des passagers.
et des évaluations avant et après devraient être réalisées.
- Financer des activités efficaces en matière de sécurité routière.
- Lancement de campagnes de sensibilisation du public à destination des conducteurs et des passagers.
- Des systèmes de formation améliorés pour les motards, axés sur la sensibilisation aux risques, la prévention des risques et la gestion des risques.
- Améliorer la sécurité des engins de manutention de personnes grâce à l'utilisation de systèmes de transport intelligents appropriés et testés.
- Les développements des STI pour les voitures et les camions doivent toujours inclure les conducteurs de deux-roues motorisés et les autres usagers de la route.
- Les dispositifs (C-)ITS destinés à d'autres véhicules doivent toujours être développés en gardant à l'esprit que les PTW ne sont pas souvent équipés de dispositifs (C-)ITS.
- La moto devrait être reconnue comme un mode de transport essentiel dans les politiques de transport et de sécurité routière, permettant ainsi des investissements dans la création d'un système sûr pour les motocyclistes.



Motorcycles are an important means of motorized transport for many people commuting to work

FEMA - FIM Europe - NMC | Document de position 2026

DEUX-ROUES MOTORISÉS ET MOBILITÉ

En général

Les stratégies européennes actuelles en matière de mobilité privilégient les transports publics, le vélo et la marche. Cependant, les transports publics ne peuvent être commercialement viables partout, que ce soit en milieu urbain, périurbain ou rural. Le vélo et la marche sont utiles pour les courtes distances, mais les véhicules motorisés individuels conserveront toujours leur utilité.

Par conséquent, nous prévoyons un rôle croissant pour les engins de transport de personnes, notamment les motos.

Ce rôle est rarement pris en compte par les autorités de transport, qui négligent souvent les contributions utiles que peuvent apporter les motocycles, notamment en milieu urbain. Nombre de collectivités locales et nationales n'ont pas de stratégie dédiée aux motocycles et les oublient fréquemment dans leurs stratégies de transport plus générales. Les orientations destinées aux gouvernements nationaux et locaux concernant les plans de mobilité urbaine durable devraient prendre en considération le rôle que peuvent jouer les motocycles, en souligner les avantages et en atténuer les inconvénients.

- Les motocyclettes sont souvent le seul moyen de transport motorisé individuel abordable pour de nombreuses personnes, tant dans les pays développés que dans les pays émergents. Elles constituent un moyen important, voire unique, de transport motorisé individuel pour de nombreuses personnes se rendant au travail, leur permettant ainsi d'échapper à l'exclusion sociale.
- Les PTW peuvent accéder à des endroits que les autres véhicules ne peuvent atteindre qu'avec plus de difficulté ou avec plus de retard. Cela fait des PTW des véhicules importants dans tous les domaines pour la police, les services d'urgence, le secteur de la santé et d'autres professionnels.
- Les motocyclettes prennent moins de place et nécessitent donc moins d'espace de stationnement, ce qui permet aux motocyclistes de gagner du temps et de parcourir des distances.
- Les motocyclistes à usage mixte (MUM) destinés à une utilisation en zone urbaine peuvent être plus faciles et moins coûteux à électrifier que les voitures.

Comment les motocyclistes peuvent-ils contribuer à améliorer la mobilité ?

- Réduire les embouteillages en autorisant les deux-roues à emprunter les voies de bus lorsque cela est possible.
- Mise en place de parkings pour véhicules à deux roues aux pôles d'échange multimodal.
- Réduction des embouteillages grâce à l'acceptation du passage dans le trafic lent et à des lignes d'arrêt avancées pour les vélos et les deux-roues motorisés.
- Soutien aux systèmes de partage de cyclomoteurs et de scooters en milieu urbain.
- L'acceptation du stationnement des engins de mobilité personnelle sur des trottoirs plus larges permettrait de réduire le besoin de places de stationnement, à condition de ne pas gêner les piétons, les utilisateurs de scooters de mobilité et les cyclistes.
- Le stationnement des motos devrait être gratuit pour les utilisateurs.
- Réduction du besoin de places de stationnement pour voitures grâce à la création d'espaces de stationnement sécurisés pour les véhicules à deux roues.
- Réduction des embouteillages grâce à un accès privilégié au centre-ville pour les deux-roues motorisés.
- Dispositifs d'incitation fiscale et campagnes de sensibilisation mettant en avant les avantages des permis de travail.
- Moins de pollution et moins d'émissions grâce à l'utilisation de motocyclettes plus « vertes » : consommation d'énergie réduite par les moteurs à combustion interne grâce à l'utilisation de carburants à faible teneur en carbone, de moteurs à pile à combustible et de moteurs électriques alimentés par batterie.
- Rendre la pratique de la moto plus sûre grâce à l'utilisation de systèmes de transport intelligents (connectés) appropriés (C-ITS), à une meilleure formation des conducteurs, à des infrastructures plus sûres et à une meilleure sensibilisation des autres usagers de la route.

Fédération des associations de motocyclistes européens

info@femamotorcycling.eu

www.femamotorcycling.eu



FIM Europe

office@fim-europe.com

www.fim-europe.com



Conseil national des motocyclistes

info@uknmc.org

www.uknmc.org

