

**Analyse des politiques locales de sécurité routière
menées en faveur des usagers deux-roues motorisés**

Bretagne – Pays de la Loire

Historique des versions des documents

Version	Date	Commentaire
1	22/01/14	Relecture de Laurent CARNIS (Ifsttar) Pascal DUNIKOWSKI (DSCR), Chloé EYSSARTIER (Cerema), Franck GASPARD (Dreal Pays de la Loire),
2	24/10/14	Relecture de Chloé EYSSARTIER (Cerema), de Bertrand RODARY (Cerema)

Affaire suivie par :

Jérôme HERVE – Cerema / Direction territoriale Ouest

DIMER – Groupe Sécurité Routière

jerome.herve@cerema.fr – Tél : 02 40 12 85 11

Rédacteur :

Jérôme HERVE – Cerema / Direction territoriale Ouest

DIMER – Groupe Sécurité Routière

jerome.herve@cerema.fr – Tél : 02 40 12 85 11

SOMMAIRE

INTRODUCTION	4
1 - OBJECTIFS DE L'ÉTUDE ET MÉTHODOLOGIE	5
2 - L'ÉTAT DES LIEUX	7
2.1 - L'organisation locale de la sécurité routière	7
2.2 - La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'organisation locale	11
2.2.1 - Les chargés de mission deux-roues motorisés-----	11
2.2.2 - Situations en Bretagne et dans les Pays de la Loire-----	14
2.2.3 - Le réseau des CdM 2RM-----	16
2.2.4 - La connaissance de l'accidentologie locale et des enjeux 2RM-----	17
2.3 - Les missions exercées	18
2.3.1 - Les partenaires-----	18
2.3.2 - Les actions menées-----	24
3 - QUESTIONNEMENTS, DIFFICULTÉS, PROPOSITIONS	30
3.1 - Recrutement et contraintes de poste des CdM 2RM	30
3.2 - Le travail en réseau des CdM 2RM	31
3.3 - Un manque d'IDSR connaissant les 2RM	32
3.4 - La sensibilisation des usagers 2RM à la sécurité routière	32
3.5 - Respect des règles ou développement des compétences de conduite	33
3.6 - L'efficacité des actions menées	34
3.7 - Des actions à développer ?	35
3.8 - L'évolution du contexte et des missions du CdM 2RM	38
ANNEXE 1 : COORDINATEURS(TRICES) SR ET CDM 2RM RENCONTRÉS AU COURS DE L'ÉTUDE	39
ANNEXE 2 : PRINCIPAUX ACRONYMES UTILISÉS DANS CE RAPPORT	40

Introduction

Les deux-roues motorisés (2RM) représentent un enjeu majeur de la politique de sécurité routière. En 2013, l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) a comptabilisé 631 tués parmi les motocyclistes (2RM de cylindrée supérieure à 50 cm³) et 159 tués parmi les cyclomoteuristes (2RM de cylindrée inférieure à 50 cm³) sur un nombre total de 3268 tués, soit respectivement 19,3 % et 4,9 % des tués. Or le kilométrage parcouru par ces usagers ne représente que 0,5% et 1,5 % de l'ensemble du kilométrage annuel parcouru en France. Le risque d'être tué par km parcouru est 20 fois plus élevé pour les cyclomoteuristes et 23 fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les conducteurs de véhicules de tourisme. En parallèle, l'ONISR remarque que depuis 1970 le facteur de réduction de la mortalité rapporté au parc circulant est de 2,4 pour les cyclomoteurs, de 2,9 pour les motocyclettes tandis qu'il est de 10,3 pour les véhicules légers (à partir des données 2011). En 41 ans, les progrès de sécurité routière ont donc été moindres pour les 2RM alors que les parcs de véhicules et les trafics ont tous fortement augmenté.

Pour diminuer l'accidentalité de ces usagers, les organisations locales de sécurité routière sont mises à contribution puisque les 2RM font partie des quatre enjeux majeurs de sécurité routière, avec l'alcool, les jeunes et la vitesse, pour lesquels des actions spécifiques sont programmées et mises en œuvre dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Depuis 1994, ces organisations peuvent en outre s'appuyer sur le travail des chargés de mission deux-roues motorisés (CdM 2RM), des agents des services de l'Etat qui, pendant une partie de leur temps de travail, se consacrent à améliorer la sécurité de ces usagers au travers de différentes missions.

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal) des Pays de la Loire a souhaité mieux comprendre le fonctionnement, les pratiques et les difficultés rencontrées par ces organisations départementales au regard de l'enjeu 2RM. L'étude a notamment consisté à interroger les coordinateurs de sécurité routière et les CdM 2RM des neuf départements des régions Bretagne et Pays de la Loire sur différentes thématiques : relations entre les acteurs, missions réalisées, actions menées, partenariat, réseaux, etc. afin de faire un état des lieux des politiques locales de sécurité routière menées en faveur des usagers de 2RM, de dégager différentes problématiques et éventuellement d'apporter des pistes d'amélioration.

Le présent rapport s'attache donc, dans un premier temps, à décrire l'organisation, le fonctionnement et les missions réalisées par les services départementaux de l'Etat en charge de la sécurité routière sur la période 2012/2013, puis, dans un second temps, à dégager les différents questionnements et difficultés qui sont apparus pendant l'étude.

1 - Objectifs de l'étude et méthodologie

La connaissance des politiques locales de sécurité routière menées en faveur des usagers de 2RM dans les neuf départements des régions Bretagne et Pays de la Loire s'est notamment appuyée sur des entretiens passés avec les coordinateurs de sécurité routière et les CdM 2RM. Ils ont été interrogés sur les thématiques suivantes :

- L'organisation des services départementaux en charge de la sécurité routière
- Rôles et missions des acteurs locaux
- Les relations avec les acteurs locaux et nationaux
- Les partenariats
- Connaissance de l'accidentologie et des usagers 2RM
- Les actions menées
- Difficultés ressenties et pistes d'amélioration

L'analyse porte sur neuf départements, ce qui donne un éventail assez large des organisations et des pratiques. Il permet en particulier de les comparer entre elles et de dégager des différences ou des similitudes notables. Le secteur d'analyse permet en outre de recenser et d'étudier les rapports qu'entretiennent les services départementaux entre eux dans la mesure où des contacts privilégiés ont pu être établis grâce à la mise en place de structures partagées, comme le pôle d'appui sécurité routière (PASR) commun aux deux régions, ou à la tenue de réunions communes entre coordinateurs ou entre CdM 2RM.

Pour rappel :

Bretagne : Côtes d'Armor (22), Finistère (29), Ille-et-Vilaine (35), Morbihan (56)

Pays de la Loire : Loire-Atlantique (44), Maine-et-Loire (49), Mayenne (53), Sarthe (72), Vendée (85)

Afin de préparer ces entretiens et de compléter les informations fournies, différents documents ont en outre été consultés :

- Documents Général d'Orientation (DGO) et PDASR
- Sites internet
- Textes législatifs et réglementaires, circulaires
- Rapports d'études
- Données d'accidentologie

Enfin d'autres acteurs ont pu être contactés et interrogés dans le cadre de cette étude (chef de projet 44, chargés de mission sécurité routière, CdM 2RM national,

animateur Dreal...)

Il faut souligner en outre que l'analyse porte essentiellement sur les actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière portées ou soutenues par les services départementaux de l'Etat, ainsi que sur la manière dont ces derniers sont organisés pour les mener. Les opérations de contrôle/sanction ont pu être étudiées, mais l'analyse n'a pas été poussée jusqu'à détailler l'organisation, le fonctionnement et les pratiques des services de police ou de gendarmerie. Des associations, voire des collectivités, peuvent en outre monter des actions de sécurité routière sans participation ou soutien de la part des services de l'Etat. L'analyse n'a pas non plus porté sur ces opérations.

Résumé des objectifs de l'étude :

- Décrire, comparer, analyser l'organisation et le fonctionnement des politiques locales de sécurité routière menées en faveur des usagers de 2RM
- Faire un état des lieux des missions exercées par les principaux acteurs
- Recenser et analyser les différents partenaires et les actions entreprises
- Comprendre les relations entre les acteurs
- Dégager les difficultés et d'éventuelles pistes d'amélioration

Les noms des coordinateurs(trices) et des CdM 2RM interrogés sont précisés en annexe 1.

2 - L'état des lieux

2.1 - L'organisation locale de la sécurité routière

La politique locale de sécurité routière est placée sous la responsabilité du préfet de département qui définit des stratégies d'orientation axées sur les enjeux locaux tout en restant en cohérence avec les orientations nationales. Il délègue son élaboration et sa mise en œuvre à un « chef de projet sécurité routière ». Cette fonction est assurée par le directeur de cabinet du préfet, comme c'est le cas dans les neuf départements étudiés. Le chef de projet est assisté d'un service de coordination de sécurité routière pour mettre en œuvre la politique locale. Ces services sont généralement positionnés dans les Directions Départementales des Territoires (et de la Mer) [DDT(M)]. Le coordinateur de Sécurité routière, placé à la tête de ce service, occupe alors bien souvent le poste de responsable de l'Unité en charge de la circulation et de la sécurité routière.

Ce positionnement n'est toutefois pas forcément la règle. En Loire-Atlantique et en Vendée, la coordination est placée directement en préfecture. Elle est alors amenée à collaborer avec la DDT(M), et notamment avec l'observatoire départemental de sécurité routière (ODSR). Dans les 7 autres départements, la coordination se situe en DDT(M). Les coordinateurs n'ont alors pas non plus toujours le poste de responsable d'unité. Dans les Côtes d'Armor, le coordinateur est le secrétaire général de la DDTM. En Ille-et-Vilaine, il est à la tête d'un pôle de coordination de sécurité routière comprenant 4 personnes. Enfin, dans le Finistère, le responsable du service « risques et sécurité » de la DDTM est aussi chef du pôle sécurité routière (appelé aussi pôle de compétence Sécurité Routière, voir plus bas) placé en préfecture et travaille conjointement avec la coordinatrice qui est sous sa responsabilité du fait de son poste de responsable de l'unité « sécurité routière ».

Le positionnement des coordinations dans les organisations est donc assez variable et dépend du choix du chef de projet, mais aussi des choix d'organisation dans les DDT(M). En revanche, les structures et les outils mis en place pour mener à bien les politiques locales de sécurité routière, ainsi que les missions exercées par les coordinations pour les animer, diffèrent peu d'un département à l'autre. Elles s'articulent autour de trois documents :

- Le document général d'orientations (DGO) fixe sur 5 ans les enjeux, les actions et les objectifs prioritaires du département. C'est le texte stratégique de référence. Il est réfléchi et élaboré de manière collégiale par différents acteurs et partenaires. Au cours de l'étude, le DGO 2008-2012 était en vigueur et les services travaillaient à l'élaboration du DGO 2013-2017.
- Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) annuel regroupe l'ensemble des actions de prévention et de sensibilisation proposées par les acteurs locaux de sécurité routière. C'est l'outil opérationnel de la politique de

lutte contre l'insécurité routière.

- Le plan départemental de contrôles routiers (PDCR) annuel renforce la coordination des acteurs locaux de sécurité routière. Il rationalise et optimise les contrôles en fonction des enjeux locaux. C'est le volet "contrôle et sanction" du PDASR.

Différentes structures partenariales travaillent à la définition, à l'élaboration et au suivi des politiques de sécurité routière, au travers des documents précédents. On peut citer :

- Le pôle de compétence Sécurité routière qui réunit les correspondants sécurité routière désignés dans chaque administration d'Etat.
- Le conseil départemental de prévention de la délinquance, présidé par le Préfet, et dont les vice-présidents sont le président du conseil général et le procureur de la République. Il regroupe les principaux acteurs locaux : collectivités territoriales, administrations, associations, organismes socio-professionnels...
- La conférence départementale de sécurité, placée sous l'autorité du Préfet et du Procureur de la République, coordonne l'action des services de l'Etat dans la lutte contre l'insécurité routière.
- Des concertations entre la préfecture et les collectivités territoriales peuvent trouver leur concrétisation par la signature de contrats d'actions, portant sur un ou plusieurs enjeux retenus dans le cadre des actions inscrites au PDASR. Les collectivités territoriales sont par ailleurs invitées à désigner un élu « sécurité routière » qui est le correspondant privilégié des services de l'Etat dans ce domaine et doit veiller à la diffusion des informations relatives à la sécurité routière. En Bretagne et Pays de la Loire, plusieurs coordinations ont réussi à faire nommer un élu référent dans chacune ou presque des communes de leur département.

Les chefs de projet et les coordinateurs ont un rôle de pilotage et d'animation des instances et groupes de travail en lien avec la sécurité routière. Ils préparent, mettent en œuvre et suivent le DGO et le PDASR. La coordination contribue aussi à l'amélioration des connaissances en sécurité routière, elle est aidée en cela par l'ODSR qui analyse de façon continue l'accidentalité du département. Elle est impliquée dans l'élaboration et le suivi du PDCR, notamment dans la définition des enjeux, mais elle a un rôle moins marqué que dans l'élaboration des deux documents précédents. Ce sont plutôt les autres services concernés (préfecture, parquet, sécurité publique, gendarmerie, compagnie républicaine de sécurité) qui l'établissent.

La mise en œuvre des actions définies dans le PDASR constitue un volet important des missions exercées par la coordination. Elle nécessite, à la fois la constitution et le développement d'un réseau de partenaires, mais aussi un travail important consistant à encourager, à soutenir, voire même à initier les actions portées par les partenaires. La coordination peut aussi organiser les actions elle-même. Elle cherche alors un large partenariat pour l'assister, assurer une communication sur un

événement auprès des usagers, trouver des intervenants, etc.

Par ailleurs, la coordination s'appuie sur son réseau AGIR et ses intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) afin d'animer et de développer des actions de prévention dans le cadre du programme « AGIR pour la sécurité routière » qui a remplacé en 2004 le programme REAGIR¹. Les IDSR, qui sont des bénévoles issus de différents horizons, sont nommés par le préfet et disposent d'outils de sensibilisation mis à disposition par la coordination. Trois missions leur sont confiées :

- Réaliser des actions de prévention proposées par la préfecture et les collectivités territoriales en fonction des enjeux du département.
- Etre le relais de la politique locale de sécurité routière.
- Contribuer au développement, à l'animation et à la gestion du programme.

Les organisations locales de sécurité routière se sont progressivement structurées depuis le début des années 80 (depuis notamment le CISR du 13 juillet 1982 qui donne la responsabilité de la politique locale de sécurité routière au préfet et crée le programme REAGIR, en plus de quelques autres dispositifs comme les contrats d'objectifs Etat/collectivités territoriales). Les outils et les dispositifs qui permettent de porter les politiques locales ont aussi été mis en place progressivement pour atteindre un état qui apparaît aujourd'hui assez stable, mais également complexe à appréhender. Ces outils et dispositifs sont assez homogènes d'un département à l'autre et nécessitent un important travail collaboratif. En effet, des acteurs et des partenaires divers et nombreux sont sollicités pour définir les enjeux, les orientations et les programmes d'actions et pour participer à la mise en œuvre des actions de sécurité routière. Le chef de projet et le coordinateur de sécurité routière constituent le socle de toute l'organisation locale dans la mesure où ils sont chargés de piloter et d'animer ces différents dispositifs. Le coordinateur notamment assure une bonne part des missions nécessaires à l'élaboration, à la mise en œuvre, à l'évaluation des actions menées.

L'organisation locale ne comprend finalement que quelques personnes. Les moyens affectés à l'animation et à la mise en œuvre des politiques locales sont assez faibles et reposent essentiellement sur le partenariat, le volontariat et le bénévolat. Même l'organisation a un caractère assez transversal dans la mesure où les missions sont assurées au travers de fonctions de directeur de cabinet ou de chef d'unité plus que par un agent placé sur un poste dédié à cet effet. Pour un bon fonctionnement de l'ensemble, la motivation et l'implication de ces acteurs sont un atout indéniable. Le départ du coordinateur, plus encore que celui d'un chef de projet dont le renouvellement

1 - Créé au début des années 80, le programme REAGIR « Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier » visait à améliorer la connaissance de l'accidentologie tout en créant un réseau d'acteurs, les IDSR, sensibilisés à la sécurité routière et pouvant informer les responsables locaux. En 2004, le programme prend fin et d'autres programmes sont mis en œuvre. Le volet prévention est alors assuré par le programme « AGIR pour la sécurité routière » et les enquêtes sont poursuivies de manière moins approfondie sous la dénomination d'Enquête Comprendre Pour Agir (ECPA) sous la responsabilité du préfet. Dans les départements étudiés, ces enquêtes sont aujourd'hui très peu réalisées.

est assez fréquent (environ tous les deux ans), peut mettre à mal l'organisation. Mais il peut être aussi l'occasion de revoir le bon fonctionnement de certains outils et structures. Ainsi, le réseau des IDSR doit être souvent renouvelé pour favoriser les plus motivés.

Dans le domaine des 2RM, cette organisation bénéficie du concours d'un CdM 2RM dont les missions, rapportées au domaine concerné, sont assez proches de celui d'un coordinateur.

Les échelons nationaux et régionaux :

La Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière (DSCR)

Elle dispose d'un bureau « Politiques et animation locales » qui fait partie de la sous-direction de l'Action Interministérielle (bureau AI2) et qui est chargé de la déclinaison et de l'animation des politiques de sécurité routière au niveau local ainsi que du développement des compétences des acteurs du réseau grâce à la mise en place d'actions de formation, d'outils, d'échanges d'expériences. Fortement affecté par une baisse d'effectif en 2008, le bureau n'assure plus une animation soutenue du réseau des chefs de projet et des coordinateurs. La majorité des coordinateurs rencontrés souhaite une redynamisation du rôle de la DSCR pour coordonner et animer leur réseau, capitaliser l'expérience locale, être plus active dans l'élaboration des orientations locales. Il est à noter que le CdM 2RM national qui assure l'animation du réseau des CdM 2RM appartient à ce bureau. Bien évidemment, les liens entre les niveaux locaux et nationaux ne s'arrêtent pas là, les préfets qui sont les représentants de l'Etat dans les départements reçoivent de la DSCR les instructions du gouvernement en matière de sécurité routière.

Les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (Dreal)

A la suite de la mise en place progressive de la loi organique relative aux lois de finance, la politique locale de sécurité est intégrée à un programme central pour lequel un budget opérationnel de programme (BOP) est affecté. Les Dreal qui représentent l'échelon régional des services déconcentrés ont en charge la gestion d'une partie de ce budget qui est redistribué aux services départementaux. A ce titre, des réunions de BOP sont organisées entre les coordinateurs et le chargé de l'animation régionale et visent à discuter de l'affectation des crédits. En Bretagne et Pays de la Loire, ces réunions sont mises en commun entre les deux Dreal et les neuf coordinations. Depuis 2009, les Dreal assurent aussi le suivi des PASR, les Pôles d'Appui à la Sécurité Routière. En Bretagne et Pays de la Loire, la structure est aussi commune aux deux régions. Elle est constituée de Chargés de Mission Sécurité Routière (CMSR) qui ont pour fonctions principales la formation, l'échange d'expériences, l'assistance-conseil des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales. Ils forment notamment les IDSR.

2.2 - La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'organisation locale

2.2.1 - Les chargés de mission deux-roues motorisés

Le Préfet de département doit nommer, parmi les agents de certains services de l'Etat, un CdM 2RM qui mène des actions en vue de réduire l'accidentalité des conducteurs de 2RM. La fonction de CdM 2RM existe depuis 1994 sous l'ancienne dénomination de « Monsieur (ou Madame) Moto », appelé dans la suite du rapport M. Moto. Le changement sémantique intervient en 2010 et a pour origine la volonté de Michèle Merli, Déléguée à la Sécurité et à la Circulation Routière, de changer le regard sur le rôle des représentants de l'Etat dans la prise en compte de la sécurité des 2RM (M. Moto ne doit pas être le pendant d'un M. Vélo qui promeut la circulation cycliste) et de mieux prendre en compte les cyclomoteurs et les scooters.

La nomination d'un M. Moto dans chaque Direction Départementale de l'Equipement [DDE qui seront intégrées plus tard aux futures DDT(M)] trouve son origine dans une circulaire du DSCR aux Directeurs Départementaux de l'Equipement datant du 30 mai 1994. Cette décision est concomitante à la désignation d'un M. Moto « national » à la DSCR. Ces décisions font suite aux échanges qu'a eu la DSCR avec les associations motocyclistes, dont notamment la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC), qui souhaitaient qu'associations et motocyclistes puissent avoir des interlocuteurs privilégiés au sein des pouvoirs publics au niveau national comme au niveau local. Les missions des M. Moto consistaient à être les interlocuteurs des motards, à sensibiliser les services de l'Etat et les collectivités locales aux problèmes spécifiques des motocyclistes, à proposer et à suivre la mise en œuvre de programmes d'actions en faveur de leur sécurité dans le cadre du PDASR. Ils ont alors été recrutés dans les DDE parmi les agents intéressés et pratiquant la moto. Ces derniers conservaient alors leur poste initial, mais une partie de leur temps de travail était consacrée à la fonction de M. Moto.

Assez orientées vers la résolution des problèmes d'aménagement, les missions ont été complétées et détaillées par une circulaire du DSCR aux préfets et aux DDE datant du 7 août 2002. Cette circulaire visait en outre à réaffirmer l'engagement de l'Etat vis-à-vis de l'enjeu de sécurité routière 2RM, à professionnaliser le poste et à structurer le réseau des M. Moto en s'appuyant sur les pôles d'animation de sécurité routière (futurs pôles d'appui PASR). Suite à la réorganisation des DDE et au transfert de la gestion du réseau routier national aux conseils généraux et aux Directions Interdépartementales des Routes (DIR), une circulaire du 3 août 2007 confirme l'attachement du DSCR à l'identification d'un M. Moto dans les DDE. La circulaire insiste donc sur le développement d'un réseau d'acteurs locaux pour encourager et fédérer les initiatives, partager l'expérience et renforcer l'expertise, nourrir un véritable « plan d'actions moto » partenarial. Contrairement aux circulaires précédentes qui étaient adressées aux DDE, la circulaire de 2007 est adressée directement aux préfets, marquant une intégration plus forte des M. Moto dans l'organisation locale de la sécurité routière, les DDE n'étant plus qu'en copie.

En 2010, les M. Moto deviennent CdM 2RM sans qu'aucune circulaire ne vienne préciser leurs missions. Hors Bretagne et Pays de la Loire, quelques CdM 2RM conservent encore officieusement la dénomination de M. Moto. Dans la fiche de poste rédigée par la DSCR, neuf missions sont dévolues aux CdM2RM :

- 1. relayer vers tous les partenaires, au niveau local, sous l'autorité du Préfet, du chef de projet et du coordinateur sécurité routière, la politique nationale en matière de sécurité des usagers de deux-roues motorisés ;*
- 2. faire l'interface et se positionner comme l'interlocuteur privilégié des usagers de 2RM (cyclomotoristes, scootéristes, motocyclistes fonctionnalistes ou loisirs) dans leurs rapports avec les pouvoirs publics ;*
- 3. proposer, suivre la mise en œuvre et participer à des actions spécifiques en faveur de la sécurité de l'usage des 2RM dans le cadre du PDASR (Plan départemental des actions de Sécurité routière), en prenant en compte les différents publics, jeunes et moins jeunes, usagers fonctionnalistes ou loisirs ;*
- 4. sensibiliser les services de l'État aux spécificités de la pratique du deux-roues motorisé ;*
- 5. développer des partenariats constructifs avec les différents intervenants 2RM : associations d'usagers, revendeurs, motos-écoles, motos clubs... ;*
- 6. intégrer des actions d'animation de sécurité routière orientées 2RM dans le cadre des manifestations organisées par la coordination départementale (journées d'action sur la sécurité routière, festivals, etc.) ;*
- 7. intervenir dans les réflexions favorisant la mise en place d'un plan des risques routiers ;*
- 8. participer au réseau national des chargés de mission 2RM départementaux animé par l'administration centrale et, à ce titre, être éventuellement amené à prendre part à des groupes de travail nationaux ;*
- 9. enrichir les prestations des services de l'État en termes de conseil.*

Par rapport aux missions décrites dans la circulaire du 3 août 2007 (documents cadre), quelques évolutions sont à noter. Ainsi la mise en place d'une boîte aux lettres dédiée au signalement de problèmes d'aménagement et d'entretien de la route, la réalisation d'enquêtes ECPA, la participation ou l'animation de réseaux d'acteurs locaux ne sont plus abordées. Les prestations de conseil, d'assistance, d'informations vis-à-vis des services de l'Etat et des collectivités sur des thématiques diverses (infrastructures, équipements, réglementation, responsabilités, etc.) sont, quant à elles, décrites beaucoup plus sommairement. Seule la notion de conseil aux services de l'Etat demeure. A l'inverse, une mission de relais des politiques nationales apparaît. Enfin, les missions dévolues à la programmation, à l'élaboration et à la mise en œuvre des actions de prévention sont conservées de façon quasiment identique.

D'un point de vue hiérarchique et selon cette circulaire, le CdM 2RM, alors M. Moto, est « si possible un cadre, situé de préférence sous l'autorité du chef de service en charge du pôle sécurité routière (sans que l'appartenance à ce service soit un impératif) ». Le terme « de préférence » est intéressant car il souligne une liberté d'organisation laissée au niveau local. Ainsi le CdM 2RM peut être aussi placé sous l'autorité du chef de projet (vu sur une fiche de poste), ou sous celle du coordinateur

Sécurité Routière comme le suggère une fiche métier rédigée en 2010 par la DSCR. De toute évidence, il est nommé par le préfet, par l'intermédiaire de son Directeur Départemental, ou en accord avec son service d'appartenance (fiche métier). Enfin il faut également faire la distinction entre l'autorité fonctionnelle et l'autorité hiérarchique. Dans cette circulaire, il est précisé que « pendant l'exercice de sa mission M. Moto, l'agent titulaire de la fonction reste placé sous l'autorité de son chef de service », formule apparemment contradictoire avec l'autorité du chef de pôle Sécurité Routière. D'un point de vue statutaire, le CdM 2RM est placé sous l'autorité de son service d'origine (autorité hiérarchique), mais pour l'exercice de ses missions, c'est le responsable Sécurité Routière qui exerce cette autorité (autorité fonctionnelle).

Dans les faits, ces questions de hiérarchie ne semblent pas poser de problèmes. Les CdM 2RM trouvent d'emblée leur place au sein des coordinations et exercent leurs missions en accord avec le chef de projet et le coordinateur. Il faut en outre noter que les organisations locales et la répartition des missions entre les acteurs peuvent être assez variables d'un département à l'autre, ce qui ne plaide pas pour un cadre trop strict des rapports hiérarchiques.

Le réseau ne comprend pas autant de CdM 2RM qu'il y a de départements en raison de la difficulté de recruter un agent qui soit à la fois conducteur de 2RM et suffisamment motivé par les missions, ces deux conditions étant nécessaires à la prise de poste. En France, environ 20 % des départements ne sont pas pourvus de CdM 2RM. Dans les départements qui n'ont pas de CdM 2RM, ce sont les coordinateurs qui assurent les missions du poste, en particulier pour ce qui concerne la création et l'animation d'un réseau d'interlocuteurs et l'appui au montage d'actions. Les tâches ne diffèrent guère des autres enjeux de sécurité routière, mais la connaissance des 2RM et de leurs utilisateurs est reconnue comme un atout qui permet de mieux appréhender les spécificités de leur conduite et des risques encourus.

Par ailleurs, les CdM 2RM ne sont plus exclusivement des agents des DDT(M), mais peuvent être issus d'autres services de l'Etat comme les préfectures, les services de l'éducation nationale, de la police ou de la gendarmerie.

Principaux documents officiels concernant l'organisation des CdM 2RM :

- **Circulaire du 30 mai 1994** avec comme objet : *actions pour l'amélioration de la sécurité des motards*
- **Circulaire du 7 août 2002** complétée par 5 annexes : *profil de poste, lettre de mission, spécificités de l'accidentologie 2RM, actions menées en faveur des 2RM, le réseau des 100 M. et Mme Moto*
- **Courrier du DSCR aux DDE s/c des préfets de département du 9 février 2006** avec comme objet : *« Mesdames et messieurs Moto » - Réorganisation des services de l'équipement*
- **Circulaire du 3 août 2007** avec comme pièces jointes 4 documents cadres et 4 annexes

2.2.2 - Situations en Bretagne et dans les Pays de la Loire

Les usagers 2RM font partie des enjeux nationaux et bénéficient à ce titre d'actions spécifiques qui sont décrites dans les PDASR. Des groupes de travail spécifiques sont en outre mis en place dans le cadre de l'élaboration des DGO pour définir les enjeux et les orientations d'actions. Les CdM 2RM travaillent conjointement avec les coordinations à l'établissement de ces documents, ainsi qu'à leur mise en œuvre.

Les situations des CdM 2RM diffèrent notablement d'un département à l'autre. Au moment de l'étude, le Maine-et-Loire et la Mayenne n'avaient pas de CdM 2RM. Cette situation perdurait depuis plusieurs années faute de candidats, le coordinateur intégrant alors l'aspect 2RM à ses propres missions. A l'inverse, dans le Morbihan et la Sarthe, les CdM 2RM étaient assistés d'un adjoint. Il est intéressant de constater que, dans ces deux départements, trois grands événements moto ont lieu tous les ans : la Madone des Motards pour le Morbihan, les compétitions sportives du Grand Prix de France et des 24H00 du Mans pour la Sarthe, qui font l'objet d'une participation active des coordinations et des CdM 2RM. En Sarthe, le CdM 2RM occupe un poste d'inspecteur du permis de conduire qui lui laisse peu de disponibilité. Le concours d'un adjoint qui, plus est, fait partie de l'unité Sécurité Routière s'avérait donc particulièrement utile pour permettre d'assurer les missions de CdM 2RM. Quant au Morbihan, l'adjoint aide le CdM 2RM à l'occasion des grandes manifestations, et surtout le week-end.

En Vendée et en Ille-et-Vilaine, les CdM 2RM s'apprêtaient à quitter leur fonction et allaient être remplacés, l'un par un policier, l'autre par un gendarme. En Vendée, le changement se faisant attendre, le CdM 2RM conservait le poste sans véritable engagement.

La nomination de CdM 2RM issus des forces de l'ordre est nouvelle en Bretagne et dans les Pays de la Loire. Jusqu'à présent, les CdM 2RM étaient tous issus des DDT(M). Au moment de l'étude, en prenant en compte les adjoints, ils avaient, pour trois d'entre eux, une activité qui n'a pas de lien avec la fonction de CdM 2RM (urbanisme, informatique, contrôle agricole) et trois autres travaillaient dans l'unité en charge de la sécurité routière. Il est à noter que la fonction de CdM 2RM peut conduire ces agents à intégrer cette unité quand l'occasion le permet, ce qui est le cas pour au moins un des agents.

La circulaire du 7 août 2002 précise que l'activité de CdM 2RM est estimée, à titre indicatif, au minimum à 20 % du temps de travail de l'agent, avec une réévaluation possible en fonction des disparités et des actions projetées. Dans les départements rencontrés, le temps consacré aux missions peut être assez variable d'un CdM 2RM à l'autre. En Vendée, le temps consacré n'était plus que de 10 %. Trois CdM 2RM y consacraient 20 % de leur temps de travail. Pour trois autres (Finistère, Morbihan, Sarthe pour l'adjoint au CdM 2RM), l'activité était plus importante et se rapprochait fortement de leurs autres activités dans l'unité Circulation et Sécurité Routière : 30 à 50 % du temps en tant que CdM 2RM pour l'un, 70 à 80 % pour un autre, et pour le dernier, les missions de CdM 2RM étaient intégrées pleinement à

l'ensemble de ses missions si bien que la distinction ne lui semblait pas utile. Enfin, il est à noter qu'en Ile-et-Vilaine le nouveau CdM 2RM s'était accordé avec son service pour travailler sur les missions en dehors des heures de service, mais avec la possibilité de les aménager si besoin.

Ce dernier cas illustre une particularité de la fonction de CdM 2RM, propre à l'ensemble des personnes rencontrées, celle d'être amené à travailler en dehors des heures de service. En effet, la participation aux actions de sécurité routière, mais aussi aux réunions avec les partenaires, nécessite parfois d'être disponible en dehors des heures de travail classiques. C'est notamment le cas en soirée, mais aussi le week-end où des actions sont mises en place pour pouvoir bénéficier de la disponibilité des participants. Le temps de participation n'est pas toujours récupéré. Quelques CdM 2RM affichent clairement que les missions dont ils ont la charge relève d'un investissement personnel qui va au-delà d'un travail salarié et ne cherchent pas à compter leurs heures quand ils sont engagés dans des actions de sensibilisation ou rencontrent des associations de motocyclistes. Dans ces conditions, l'investissement dans ces missions relève plus d'une certaine forme de bénévolat que d'un travail salarié classique.

Cette situation est acceptable pour certains si cet investissement hors du temps de travail n'est pas trop important. Elle n'est en revanche pas forcément bien perçue par tous. Si les missions en elles-mêmes sont source de satisfaction (contribuer à l'amélioration de la sécurité, être reconnu dans la communauté des motards, nouer des contacts...), quelques CdM 2RM ont l'impression de ne pas recevoir de reconnaissance de la part de leur service vis-à-vis de cet investissement supplémentaire. Il n'y a pas d'initiatives par exemple pour adapter les règlements intérieurs (sur les amplitudes, les récupérations du temps de travail, sur l'utilisation de sa moto pour les déplacements professionnels) et l'exercice de la mission n'apporte guère de plus-value dans l'évolution de la carrière. On ne constate toutefois pas une usure prématurée de l'intérêt pour la fonction puisque les CdM 2RM restent longtemps en poste. Ils ont pour la plupart plus de dix ans d'ancienneté. Le renouvellement est donc peu fréquent, ce qui est un atout puisque les candidats sont souvent rares.

Les missions qu'ils exercent portent essentiellement sur le montage et la réalisation d'actions de sécurité routière, la recherche de partenaires et l'animation de leur réseau. Les différences notables que l'on observe entre les CdM 2RM concernent plutôt les types d'actions réalisées, notamment en fonction du degré d'implication sur les actions à destination des collégiens et lycéens. Certains CdM 2RM ont une activité forte en ce domaine tandis que d'autres, par manque de temps ou en raison de la volonté du chef de projet ou de la coordination d'être plus concentrés sur les motocyclistes, s'y investissent peu. Les actions en faveur des motocyclistes sont, quant à elles, plus ponctuelles et certainement plus difficiles à monter en raison de la difficulté à approcher et à réunir les participants, ainsi qu'à s'adapter aux enjeux spécifiques liés à ces usagers. La participation du coordinateur à l'organisation des actions motocyclistes est d'ailleurs souvent nécessaire. Par ailleurs, la majorité des CdM 2RM considèrent qu'ils ne doivent pas être associés à l'aspect contrôle/sanction de la sécurité routière pour pouvoir établir une relation de confiance avec les motocyclistes.

2.2.3 - Le réseau des CdM 2RM

La professionnalisation de la fonction de M. Moto voulue par la circulaire du 7 août 2002 s'est accompagné de la formalisation d'un réseau des M. Moto, appelé à l'époque les « 100 Messieurs et Mesdames Moto ». Plusieurs outils se sont développés pour faciliter les échanges : création d'un annuaire accessible à partir du site internet de la DSCR, mise en place de boîtes aux lettres départementales, création d'un site métier sur l'intranet de la DSCR, puis plus tard création d'un forum, d'un Questions/Réponses. Ces outils ont évolué avec le positionnement de la DSCR au ministère de l'intérieur. Ainsi, le site intranet n'est aujourd'hui plus actif et le forum a été remplacé par une boîte partagée accessible également aux coordinateurs. Les demandes sont aujourd'hui plus centralisées vers le CdM 2RM national qui interroge le réseau si besoin alors qu'auparavant les échanges directs entre CdM 2RM étaient plus nombreux grâce aux outils mis en place.

La circulaire prévoyait en outre la tenue régulière de réunions régionales ou interrégionales appuyées par le PASR. En Bretagne et dans les Pays de la Loire, un réseau local s'est donc mis en place et plusieurs réunions, animées par un CMSR, ont été organisées. Ces réunions se sont tenues pendant quelques années, mais ne sont aujourd'hui plus reconduites. Les contacts sont toutefois restés, notamment grâce aux grands événements moto qui permettent de réunir et de faire travailler ensemble les CdM 2RM. C'est notamment le cas pour les départements bretons et la Sarthe qui continuent à entretenir les échanges. Mais ils ne sont plus formalisés comme ils pouvaient l'être

Au niveau national, la circulaire du 7 août 2002 prévoyait également la mise en place de réunions semestrielles rassemblant les M. Moto chargés de l'animation d'un secteur régional en lien avec le PASR et de réunions annuelles rassemblant tous les M. Moto ainsi que d'autres intervenants mobilisés sur le sujet. Aujourd'hui, cette réunion plénière est effectivement organisée tous les ans avec l'ensemble des CdM 2RM. Plusieurs journées d'information sont par ailleurs organisées tous les ans (à raison d'environ 4 par an) avec une participation plus faible (entre 15 et 20). De l'avis de plusieurs CdM 2RM et du CdM 2RM national, ces réunions attirent souvent les mêmes personnes en raison probablement des facilités de transport ou d'une plus grande disponibilité de leur part. Le concept de CdM 2RM représentant une région ou une interrégion ne s'est donc pas concrétisé dans les faits. Derniers événements en date, des stages de conduite moto organisés à Fontainebleau et à Sens par la gendarmerie et la police nationale ont été très appréciés des CdM 2RM.

Les CdM 2RM ne semblent toutefois guère être associés aux réflexions qui sont portées au niveau national. Peu d'entre eux étaient ainsi au courant de la concertation 2RM² menée par les instances nationales avec différents partenaires alors

2 - Débutée en juin 2009, la concertation sur la sécurité des deux-roues motorisés, dite concertation 2RM, réunissait plusieurs organismes (services de l'Etat, associations, assureurs, collectivités, etc.) au sein de différents groupes de travail afin d'apporter des propositions pour améliorer la sécurité des usagers de 2RM. En mars 2011, la FPMC, voulant dénoncer, selon elle, la politique répressive du gouvernement, décide de ne plus y participer. La principale association de motards n'en faisant plus partie, la concertation 2RM prend fin à partir de cette date.

même qu'un site internet restreint leur permettait d'accéder aux informations.

Le réseau apparaît en outre difficile à encadrer pour le CdM 2RM national, en raison du nombre important de CdM 2RM, de leur étalement géographique et de leur volonté plus ou moins forte d'y participer. Accompagné d'une assistante, il consacre environ 10% son temps à cette tâche. Il essaie de répondre à l'ensemble des sollicitations des CdM 2RM et les sollicite lui-même pour des demandes d'informations. Il a des contacts réguliers avec une partie des CdM 2RM, mais pas avec tous. Il évoque l'idée de relancer un réseau composé de correspondants régionaux ou interrégionaux qui permettrait de réduire en partie ces difficultés et d'avoir des liens plus étroits, des échanges plus fructueux entre les participants.

2.2.4 - La connaissance de l'accidentologie locale et des enjeux 2RM

Au sein des unités Sécurité Routière, les ODSR recensent les accidents survenus dans chaque département grâce aux informations fournies par les forces de l'ordre. Ces informations permettent d'alimenter les données nationales, mais aussi d'avoir une connaissance de l'accidentologie locale et de définir les enjeux du département qui pourront servir à établir les actions de prévention et de contrôle/sanction à mener.

Les ODSR sont placés sous l'autorité du chef de l'unité Sécurité Routière qui, dans une majorité de cas, est aussi le coordinateur Sécurité Routière quand il est situé en DDT(M). Dans les autres cas, ODSR et coordinations travaillent aussi en étroite collaboration.

Pour ce qui concerne les 2RM, il n'y a pas de véritables spécificités de l'accidentologie locale par rapport au national. Tout au plus peut-on souligner une plus grande proportion de conducteurs alcoolisés dans les accidents, pour les 2RM mais aussi pour les autres véhicules, et, dans quelques départements, un caractère saisonnier plus marqué qu'ailleurs en lien avec le tourisme. L'évolution de l'accidentologie est par ailleurs difficile à appréhender parce qu'elle s'appuie sur de petits chiffres.

Une connaissance plus fine nécessite alors la réalisation d'études qui vont au-delà des bilans classiques de sécurité routière. Dans quelques départements, les services se sont donc lancés dans cette démarche pour améliorer leur connaissance de l'accidentologie des 2RM. C'est le cas du Maine-et-Loire qui a mené une étude sur l'accidentologie des motocyclettes entre 2004 et 2009, puis entre 2007 et 2011. A la suite d'une année désastreuse en 2009 (15 tués motocyclistes), la coordination a cherché à en analyser les causes. Elle a alors établi des scénarios-types d'accidents en plus d'une analyse plus classique à partir des données BAAC (Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels). L'étude a été complétée par une étude similaire concernant les accidents de cyclomoteurs entre 2006 et 2010, impliquant en outre les blessés graves. Le Morbihan s'est lui aussi lancé dans une étude de ce type en analysant les accidents de 2RM entre 2007 et 2011. Dans la même logique, en 2009, la DDTM 72 a lancé une

étude sur les facteurs qui pourraient expliquer le dépassement de la limitation de vitesse chez les motocyclistes.

Pour être complet, il faut noter par ailleurs que les services régionaux établissent aussi des bilans et des études. Ainsi dans les Pays de la Loire, une étude portant sur les accidents de motocyclettes et de cyclomoteurs entre 2001 et 2005 a été réalisée. Les Observatoires Régionaux de Sécurité Routière (ORSR) ont aussi pour mission d'animer le réseau des ODSR pour harmoniser les pratiques, les méthodes et relayer la politique nationale.

Quelques difficultés propres à la connaissance de l'accidentologie locale ont aussi pu être recensées :

- L'accès aux procès verbaux d'accidents qui servent de base à l'accidentologie est variable d'un département à l'autre. Ils peuvent être envoyés dans une faible proportion par les forces de l'ordre vers les ODSR (sauf accidents mortels). C'est notamment le cas en Mayenne et en Vendée.
- Quelques données sont manquantes. Ainsi le nombre d'années d'expérience des usagers victimes d'accidents n'apparaît pas clairement dans les procès verbaux. Ces accidents concernent notamment les usagers ayant repris la conduite d'un 2RM après plusieurs années d'arrêt ou se mettant à la conduite d'un 2RM sans passer le permis A (cas des 125 cm³, de certains scooters trois-roues) alors que ces pratiques sont assez fréquentes. Les vitesses pratiquées au moment de l'accident sont aussi difficilement connues.
- Une analyse précise des causes implique la réalisation d'enquêtes d'accident de type ECPA. En dehors de quelques départements, elles ne sont toutefois quasiment plus réalisées. Les Côtes d'Armor analysent systématiquement les accidents graves avec le gestionnaire de voirie. La Sarthe en fait quelques-unes. En Ille-et-Vilaine, ces enquêtes sont évoquées, mais faute de personnel, elles ne sont pas réalisées. Quelques CdM 2RM ont indiqué qu'ils souhaitaient mieux connaître l'accidentologie par ce moyen. Pour eux, il s'agit aussi de communiquer sur des « cas pratiques », d'être plus à même de mettre en cause des comportements ou des situations dangereuses. Les associations motocyclistes demandent notamment à connaître les circonstances des accidents graves.

2.3 - Les missions exercées

2.3.1 - Les partenaires

Etant une structure resserrée autour de quelques personnes, l'organisation locale s'appuie volontiers sur le partenariat pour encourager ou mener des actions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière. Les partenaires peuvent contribuer à l'amélioration de la sécurité routière au travers de différentes missions :

- Définition des objectifs, proposition d'actions, préparation des documents stratégiques
- Organisation, élaboration des actions
- Sollicitation du public, communication sur les actions
- Participation aux actions, mise à disposition de moyens humains et matériels

On peut les classer en quatre catégories :

- Les acteurs institutionnels tels que les services de l'Etat, les collectivités locales, les organismes et établissements publics
- Les associations
- Les acteurs privés ou issus du secteur professionnel
- Les IDSR. Plus globalement, les initiatives individuelles ont vocation à être intégrées au réseau des IDSR ou à des structures associatives afin d'être mieux structurées et de bénéficier des différents soutiens existants (supports pédagogiques, moyens matériels, contacts)

Il faut par ailleurs noter que les actions de sécurité routière réalisées dans un département ne passent pas toutes par la coordination. Certaines sont d'initiatives privées ou sont portées par des associations telle que la Prévention Routière qui bénéficie d'un puissant réseau de bénévoles et d'un fort ancrage territorial. La coordination se doit alors de se tenir informer des actions qui sont menées sur son territoire afin d'apporter conseils ou aides si le service les estime utiles, de pouvoir les intégrer aux documents stratégiques si besoin et de s'assurer de la qualité des messages portés. D'autres actions s'inscrivent dans un cadre institutionnalisé, c'est notamment le cas dans l'éducation nationale qui bénéficie d'une organisation propre afin de sensibiliser les élèves à la sécurité routière. Chaque établissement scolaire doit ainsi comporter un référent sécurité routière qui, au niveau du département, est aidé par des correspondants « sécurité » qui, eux-même, bénéficient de l'appui d'un coordonnateur académique sécurité routière.

Pour ce qui concerne la thématique des 2RM, plusieurs partenaires de la coordination et acteurs de la sécurité routière ont pu être recensés. Leurs spécificités et contributions sont décrites en quelques lignes ci-dessous.

Les acteurs institutionnels

- **Services de l'Etat**
 - **Gendarmerie nationale, police nationale, CRS.** En dehors des contrôles routiers, les forces de l'ordre sont fortement impliqués dans les actions de prévention, dans l'encadrement des stages de conduite, dans la mise à disposition de pistes d'éducation routière, au travers de budgets directement alloués pour ces actions ou par l'intermédiaire de clubs et d'associations

comme « Police Sport et Prévention » (Côte d'Armor) ou la Ligue Nationale des Clubs Motocyclistes de la Police Nationale et Disciplines Associés (LNCMPNDA). Ils participent aussi à des rallyes en présence de motocyclistes civils et assurent l'encadrement et l'animation d'ateliers dans le cadre de journées montées par les coordinations.

- **Services de la préfecture.** Les services de communication, les services en charge de la délivrance des permis de conduire peuvent être sollicités à l'occasion des actions visant les nouveaux conducteurs.
- **Parquet.** Les stages post-permis et les stages d'alternative à la sanction nécessitent l'accord du procureur de la République. Les conditions de mise en œuvre de ces mesures sont spécifiés dans des conventions signées entre le préfet et le procureur. Ces actions sont notamment réalisées en Ile-et-Vilaine et en Sarthe, mais d'autres départements s'engageaient dans cette démarche au moment de l'étude.
- **Education Nationale.** Chaque établissement doit comporter un référent Sécurité Routière et des formations à la sécurité routière sont dispensées auprès des élèves en fonction de leur âge. Le volet deux-roues motorisés est surtout abordé dans les collèges où des formations complémentaires au Brevet de Sécurité Routière (BSR) sont dispensées et dans les Centres de Formations des Apprentis (CFA), considérés comme une population à risque et plus susceptibles que d'autres d'utiliser un 2RM. Des actions spécifiques sont aussi faites en lien avec le débridage et le bon état du cyclomoteur. Les interventions sont faites dans les établissements scolaires par des IDSR, des membres d'associations et des forces de l'ordre. S'ils ne sont pas suffisamment nombreux ou n'ont pas de compétences sur les cyclos, les CdM 2RM peuvent être amenés à intervenir dans ces établissements. Cette implication des CdM 2RM est très variable d'un département à l'autre.
- **Collectivités territoriales et organismes publics**
 - **Communes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI).** Dans quelques départements, toutes les communes ou presque ont un élu référent (Côte d'Armor, Maine-et-Loire, Morbihan). Ces élus sont rarement cités dans les actions en direction des conducteurs de 2RM. Toutefois, des actions de sensibilisation à destination des jeunes sont régulièrement évoquées par la presse dans les communes, actions souvent réalisées en lien avec leur police municipale et pouvant toucher à la conduite d'un cyclomoteur. Dans les métropoles de l'Ouest comme Nantes, les services chargés de la voirie ont des contacts réguliers avec les associations motocyclistes et ont mis au point des règles techniques d'aménagement favorables à leur sécurité (exemple : charte 2RM à Nantes). Les coordinations ont surtout des contacts avec les communes sur les thématiques de l'amélioration des infrastructures (transmission des demandes de motocyclistes concernant un problème de voirie, opérations

« motard d'un jour » mettant en relation les élus et les agents des collectivités avec les associations motocyclistes).

- **Conseils généraux.** En tant que gestionnaire du réseau des routes départementales, leur implication dans la sécurité routière est surtout visible dans le domaine des infrastructures et en tant que partenaires des services de l'Etat pour l'établissement de documents cadres comme les DGO, PDASR et chartes de sécurité routière. Sur la thématique des 2RM, leur implication dans les actions de prévention est assez peu citée et varie assez fortement d'un département à l'autre. Il arrive toutefois que les conseils généraux soient partenaires, comme sur les actions où des exercices de conduite sont effectués sur route départementale.
- **Services départementaux d'Incendie et de Secours** (Les SDIS sont des services des conseils généraux), **établissements hospitaliers.** Pompiers, médecins (médecins urgentistes, chirurgien, addictologue) sont sollicités pour intervenir dans les actions de sensibilisation pour évoquer les conduites à risque et les conséquences corporelles des accidents de la circulation.
- Impliquées dans le risque routier professionnel (déplacements professionnels, domicile-travail), les **Caisses d'Assurance Retraite et de la Santé au Travail (Carsat)** régionales incitent les entreprises à développer des actions de sécurité routière grâce notamment à la création des associations et clubs « Sécurité Routière en Entreprises ». La Carsat des Pays de la Loire a été citée comme un partenaire de la coordination en Maine-et-Loire, notamment sur le champ de deux-roues motorisés, mais n'a pas été évoqué ailleurs.

Les associations

- **Les associations motocyclistes.** Les principales associations présentes en Bretagne et en Pays de la Loire sont la FFMC, au travers de ses antennes locales, et la CASIM qui trouve son origine en Loire-Atlantique et s'est surtout développé dans l'Ouest. Les capacités d'action des sections locales sont assez variables d'un département à l'autre. Certaines d'entre elles sont actives et mettent en place par elles-mêmes ou en partenariat avec les coordinations des actions de prévention ou des exercices de conduite. D'autres ont besoin d'être accompagnées. De nombreux clubs moto s'ajoutent à ces deux associations. Ils sont en général très localisés et de petite taille et se fédèrent autour de thèmes comme les sports motocyclistes (trial, enduro, motocross, vitesse) avec une affiliation à la Fédération Française de Motocyclisme (FFM), les balades et randonnées, la passion de la moto, la lutte contre certaines maladies. Globalement, dans les départements concernés, les associations motocyclistes sont assez demandeuses, mais elles sont assez peu actives sur le champ de la sécurité routière ou ont du mal à s'impliquer activement. Elles peuvent aussi donner l'apparence de cercles fermés qu'il est difficile d'approcher. Cette situation nécessite un travail relationnel de soutien, d'encouragement, de

structuration de la part des coordinations. Selon l'ensemble des coordinateurs et CdM 2RM interrogés, le partenariat avec les associations motocyclistes est primordial pour pouvoir monter des actions de sensibilisation. Malgré leurs faiblesses, ces dernières apportent leur connaissance de la communauté motocycliste, leur réseau, leur capacité à mobiliser et à communiquer auprès de ces usagers. Elles permettent de donner une vision plus élargie des acteurs de la sécurité routière.

Les deux principales associations motocyclistes en Bretagne et Pays de la Loire :

Casim

La Chaîne d'Amitié pour l'Information et la Sécurité des Motards est une association créée en 1981 à Sainte-Luce-sur-Loire (44) à la suite d'un accident ayant provoqué la mort d'un jeune motocycliste. Elle a pour but la prévention des accidents et la sécurité des motocyclistes par l'information, l'éducation et la formation. Elle est présente, au travers de sections locales, dans 12 départements. En Bretagne et Pays de la Loire, seuls les départements de la Sarthe et de La Mayenne ne sont pas représentés. Elle intervient sur le champ de l'information en participant à des salons, des forums ou à l'occasion de diverses initiatives locales. Elle met aussi en place des stages et des cours de perfectionnement de la conduite motocyclistes avec des bénévoles compétents, souvent issus de la sphère rattachée à la sécurité routière (Moto-écoles, forces de l'ordre), mais aussi organise des activités plus portées sur la détente et le loisir. La Casim est souvent décrite comme un partenaire fiable que les coordinations ont tout intérêt de valoriser. Elle est souvent citée comme partenaire de leurs actions en communiquant et en mettant à disposition des personnels encadrants.

FFMC

La Fédération Française des Motards en Colère a été créée en février 1980. Incontournable quand il s'agit de défendre les intérêts des conducteurs de 2RM, elle est surtout connue pour sa capacité à interpeller les pouvoirs publics et à mobiliser de nombreux motocyclistes pour défendre ses revendications. Elle a une influence certaine sur l'action de l'Etat (Création des M. Moto, devenus par la suite chargés de mission deux-roues motorisés, création des relais Calmos, participation active aux groupes de travail mis en place par l'Etat comme la « concertation 2RM »...). Cette association constructive est toutefois en demi-teinte puisqu'elle se solde assez souvent par une dénonciation et un arrêt de ces différentes coopérations. La FFMC est plutôt une constellation composée de différentes entités : le siège où travaillent plusieurs permanents au sein de différentes commissions, les sections locales présentes dans presque tous les départements français, plusieurs organisations comme Moto Magazine, la Mutuelle des Motards, l'Association pour la Formation des Motards (AFDM). Elle

est aussi membre de la Fédération Européenne des Associations Motocyclistes (FEMA). Au niveau local, les antennes sont plus ou moins actives et ne sont pas toujours représentés par un grand nombre d'adhérents. Elles ont en général de bons rapports avec les coordinations et sont demandeuses d'actions de prévention, de formation et de perfectionnement même s'il est parfois difficile de les impliquer plus intensément dans l'organisation de ces actions. De l'avis des coordinations, elles n'ont pas forcément un caractère revendicatif fort mais savent se mobiliser sur les mots d'ordre du siège. Mais là encore, l'organisation varie fortement d'un département à l'autre, en fonction probablement des personnalités de ces membres.

- **Les autres associations.** D'autres associations plus généralistes interviennent également dans les actions spécifiques de prévention à destination des cyclomotoristes et des motocyclistes. Les associations citées sont :
 - Prévention Routière avec ses comités locaux, Prévention MAIF (en lien avec l'assureur), Saser (sensibilisation Animation de Sécurité et d'Education Routière) qui intervient dans quatre départements de l'interrégion Bretagne-Pays de la Loire, Avenir Santé, Alcool Assistance, l'ANPAA (Association Nationale de Prévention en Alcoologie et en Addictologie). Elles sont globalement plus orientées vers la sensibilisation des jeunes avec comme thématiques la pratique du cyclomoteur et du scooter et les risques liés à la consommation d'alcool et de drogue.

Les acteurs privés ou issus du secteur professionnel

- **Les moto(auto)-écoles.** Certaines coordinations cherchent à impliquer les moto-écoles pour qu'elles investissent le créneau des formations post-permis ou de perfectionnement. En Ile-et-Vilaine, l'auto-école Triskell est directement impliquée dans la mise en place des journées « Les motards et la sécurité routière ». En Sarthe, ce partenariat avec des moto-écoles était recherché, mais ce positionnement ne les intéressait pas. Les moniteurs peuvent notamment avoir l'impression que les formations post-permis dévalorisent leur travail (puisque'il faut repasser après eux). Par ailleurs, la question du financement de la participation des moto-écoles se pose, un budget conséquent devant être trouvé pour obtenir leur participation pérenne puisqu'elles ne s'investiront pas bénévolement.
- **Les accessoiristes.** Des partenariats sont évoqués à l'occasion de manifestations de sécurité routière en Ile-et-Vilaine, en Loire-Atlantique, en Vendée. Les enseignes ont bien évidemment un intérêt manifeste pour proposer des équipements personnels de sécurité. Ce sont des partenaires intéressants car ils attirent un public nombreux, peuvent relayer des informations sur la sécurité routière et être eux-mêmes porteurs de messages de sécurité routière. Il faut toutefois noter que les messages mettant en avant la dangerosité des 2RM ne sont pas forcément bien perçus par ces partenaires en raison des

conséquences qu'ils pourraient entraîner sur leur activité.

- **Les partenariats** avec les entreprises, les sociétés d'assurances sont très peu évoqués.

Les IDSR

- Formés par les chargés de mission sécurité routière (CMSR), les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) sont des bénévoles qui organisent et réalisent des actions de prévention dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), mis en place par la coordination. Nommés par le préfet, ils bénéficient de l'appui de la coordination par la mise à disposition d'outils de communication. Le renouvellement du réseau s'avère régulièrement nécessaire pour « recruter » des bénévoles actifs et motivés et écarter ceux qui ne le sont plus. La majorité des IDSR ne sont pas compétents sur le sujet des 2RM. Conduire un 2RM est en effet préférable pour avoir un discours crédible et persuasif auprès d'usagers pratiquants, notamment sur les aspects liés à la conduite. Lorsque c'est le cas, les IDSR interviennent majoritairement dans les établissements scolaires en soutien du BSR.

Au travers de ce tour d'horizon, il apparaît que quelques organisations sont des partenaires incontournables des coordinations, il s'agit notamment des forces de l'ordre et des associations motocyclistes dont l'adhésion aux actions est souvent attendue. D'autres apparaissent aussi, mais de manière moins nette ou seulement dans quelques départements, Fédération d'entreprises, Carsat, Auto-écoles...

2.3.2 - Les actions menées

Les orientations d'actions par type d'enjeu sont fixées dans le DGO et déclinées sous forme d'actions dans le PDASR. Dans ces documents, l'enjeu 2RM est souvent décliné en deux parties « cyclo » (moins de 49,9 cm³) et « moto » (plus de 49,9 cm³). Il est en effet assez juste de distinguer les actions car les caractéristiques de ces deux populations d'usagers diffèrent assez sensiblement (accidentalité, âge, conduite...). C'est ainsi le cas du Maine-et-Loire qui a mis en place deux sous-groupe de travail « cyclo » et « moto » pour l'élaboration de son DGO. D'autres départements ont en revanche choisi de différencier les actions suivant d'autres catégories comme les infrastructures, l'information/communication, la formation/éducation et le contrôle/sanction dans le Finistère.

Les entretiens ont permis de recenser les actions engagées ou soutenues par les coordinations et par les CdM 2RM sur quelques années dans les neuf départements étudiés. Ce large panel permet de dégager les actions qui sont systématiquement menées dans les départements de celles qui ont un caractère plus innovant ou plus marginal. Le choix est fait ici de les classer suivant qu'elles s'adressent aux usagers « cyclo » ou aux usagers « moto ». Enfin, il faut souligner de

nouveau le caractère partenarial des actions engagées. Coordinateurs et CdM 2RM n'interviennent pas seuls. Les actions mobilisent souvent de nombreux partenaires ou elles s'inscrivent dans un cadre plus général qui rassemble de nombreux partenaires comme c'est le cas de certaines interventions dans le milieu scolaire par exemple.

Par ailleurs, toutes les actions touchant aux 2RM ne sont pas décrites ici. Ainsi, celles qui visent spécifiquement la consommation d'alcool et de drogue ou encore les vitesses excessives ne s'adressent pas particulièrement à un groupe d'usagers, mais concernent bien évidemment les usagers de 2RM. D'autres actions ont une portée encore plus générale : forum sécurité routière, stand sécurité routière dans un salon, semaine dédiée à la sécurité routière ou à la mobilité et peuvent contenir des modules, des ateliers spécifiquement dédiés aux 2RM.

Scooter-cyclomoteur

- **Actions de prévention dans les établissements scolaires.** Dans les collèges (5ème, 4ème, 3ème), des actions de sensibilisation sont menées régulièrement en appui du Brevet de Sécurité Routière ³(BSR) pour sensibiliser les élèves aux dangers de la route (conflits avec les autres usagers, importance des équipements individuels, pratiques addictives, lutte contre le débridage, etc.). Les formations sont délivrées par des IDSR, des membres d'associations de sécurité routière, voire d'associations motocyclistes ayant reçu un agrément, des agents des forces de l'ordre en lien avec le référent Sécurité Routière de l'établissement. Elles s'appuient sur différents supports pédagogiques (simulateur scooter, réactiomètre servant à mesurer les temps de réaction, lunettes alcoolémie, témoignages...). En dehors des périodes scolaires, des pré-formations au BSR, dite pré-BSR, peuvent être proposées dans le cadre du PDASR (Finistère). Elles sont alors encadrées par des moniteurs d'auto-école. Les lycées, les CFA, les communes également, de façon plus confidentielle dans le cadre des Maisons des Jeunes et de la Culture (MJC), bénéficient aussi de ce type d'interventions. Dans les Côtes d'Armor, le Finistère, le Morbihan et la Sarthe, les CdM 2RM interviennent aussi comme animateurs en établissement scolaire. Il s'agit avant tout de répondre à un besoin quand il n'y a pas suffisamment d'intervenants ayant une bonne connaissance des 2RM. Les coordinations et CdM 2RM ne sont pas demandeurs. La part d'activité des CdM 2RM dans les établissements scolaires varie considérablement d'un département à l'autre. En Côte d'Armor, 80 % des actions du CdM 2RM ont lieu dans les établissements scolaires. Dans d'autres départements, les services ne veulent pas s'engager dans ce type d'actions, considérant qu'elles ne font pas partie des missions du CdM 2RM.

3 - Le Brevet de Sécurité Routière (BSR) correspond à la catégorie AM du permis de conduire. Il est validé par une formation pratique dispensée dans une école de conduite ou une association habilitée. Elle doit être précédée d'une formation théorique dispensée dans les collèges et validée par les Attestations Scolaires de Sécurité Routière 1 et 2 (ASSR 1 en 5ème, ASSR 2 en 3ème). Elle permet de conduire un cyclomoteur à partir de 14 ans. Une option est dédiée à la conduite des voiturettes à partir de 16 ans. Pour les personnes nées avant le 31 décembre 1987, aucune formalité n'est nécessaire pour conduire ces véhicules.

- **Participation à des actions de contrôle.** En dehors des contrôles sur routes réalisés par les forces de l'ordre dans le cadre du PDCR, les chefs d'établissements scolaires peuvent demander l'appui de la coordination et des forces de l'ordre pour monter des opérations de contrôle des véhicules. Ils ont notamment pour but la lutte contre le débridage et la vérification du bon état des cyclos et des scooters (équipements de sécurité). Ces opérations peuvent s'inscrire dans un programme de prévention. Ainsi dans l'arrondissement de Châteaulin dans le Finistère, les contrôles sont précédés par une période de sensibilisation et une période au cours de laquelle des vérifications des véhicules sont proposées gratuitement. L'implication des parents est aussi recherchée, par exemple en les informant de l'état du véhicule de leurs enfants par courrier, en leur proposant des contrôles gratuits chez un garagiste. De l'aveu du CdM 2RM du Finistère qui intervient dans ce type d'actions, cette adhésion est difficile à obtenir, peu de parents s'impliquent dans ce suivi, voire ne se déplacent pas à l'occasion de réunions de prévention auxquelles ils sont conviés. En Mayenne, ces contrôles se font dans la rue plutôt que dans les établissements scolaires pour éviter que certains élèves se méfient et se déplacent sans leur cyclomoteur. Ces contrôles réalisés par les forces de l'ordre peuvent toutefois être médiatisés pour leur donner plus de poids. Ils associent des IDSR et même la section locale de la FFMC. Les sanctions peuvent inclure la rétention du BSR. L'action est complétée par un volet préventif avec la distribution de dépliants à l'attention des parents sur les risques du débridage et la manière de le détecter.
- Des ateliers concernant le risque cyclo. peuvent être proposés à l'occasion de différentes manifestations : semaine dédiée à la sécurité routière, participation à des salons, à des journées de prévention du risque, manifestations scolaires, festives... Des pistes d'éducation routière comme la piste itinérante CRS/GEMA, une Maison de la Sécurité Routière Itinérante gérée par la coordination de Vendée, différents matériels de prévention comme les simulateurs scooter, des simulations d'accidents réalisées par des cascadeurs, des ateliers animés par des IDSR, des membres des forces de l'ordre ou d'associations, des témoignages... sont régulièrement mis à contribution dans le cadre de ces manifestations. Ces actions ne sont pas toutes menées par les coordinations. Certaines associations comme la Prévention Routière sont relativement autonomes et ont un financement propre (collectivités, assureurs...) qui leur permet d'intervenir indépendamment.

Motocyclette

- **Actions en faveur de l'amélioration des infrastructures.** Les CdM 2RM continuent à transmettre les demandes et remarques d'utilisateurs concernant les défauts d'infrastructures aux gestionnaires de voirie compétents. Les DDTM dont font partie la majorité des CdM2RM ne sont elles-mêmes plus gestionnaires de voirie, ce qui conduit à assurer une tâche de secrétariat qui offre peu de plus-value. Son principal avantage est de permettre à n'importe quel usager de 2RM de s'adresser directement au CdM 2RM et de mieux le faire connaître. Les CdM 2RM participent également aux opérations « motard d'un jour » qui mettent en

relation les associations motocyclistes avec les responsables de voirie (élus et agents des collectivités) dans le cadre de sorties à moto sur des itinéraires incluant des aménagements identifiés comme dangereux ou au contraire sûrs. Dans le domaine des infrastructures, il semble que les DGO contiennent des orientations ambitieuses (« Poursuivre la formation des élus référents », « Favoriser la concertation des usagers de deux-roues lors de la conception des aménagements », « Evaluer l'efficacité des aménagements », « Mobiliser les aménageurs et les gestionnaires en vue d'améliorer la cohérence de la signalisation et d'adapter les équipements »...) qui ne sont pas forcément déclinés concrètement. En effet, en dehors des deux actions précédemment décrites, les coordinateurs et CdM 2RM n'ont pas évoqués d'autres actions dans ce domaine comme pourraient l'être des séances de travail incluant services d'Etat, gestionnaires et associations.

- **Participation aux grands événements moto.** Trois événements de portée nationale, voire internationale, se déroulent tous les ans dans l'interrégion. Il s'agit de la « Madone des motards » à Porcaro dans le Morbihan (20 000 participants lors du week-end du 15 août) et des compétitions moto du Grand Prix de France et des 24h au Mans dans la Sarthe (75 à 80 000 participants en mai et septembre). Les coordinations y mettent en place un stand sécurité routière avec l'assistance de CdM 2RM venus d'autres départements. La sensibilisation porte volontiers sur les dangers de l'alcool avec des contrôles volontaires de dépistage et la distribution d'éthylotests. L'avantage pour les services à être présents lors de ces manifestations est de pouvoir toucher beaucoup de personnes, mais aussi de prévenir les conduites à risque et les consommations excessives d'alcool, fréquentes à ces occasions. En revanche, comme les motards viennent surtout pour se divertir, ils ne sont pas forcément réceptifs aux messages de sécurité routière.
- **Organisation de stages moto.** Tous les départements rencontrés ont mis en place des stages de conduite gratuits qui se déroulent en règle générale sur une journée. Ces stages sont apparus à partir des années 2010-2011 et ont lieu à présent plusieurs fois dans l'année dans la plupart des départements. Leur contenu varie peu d'un département à l'autre. Ils sont basés sur des apports théoriques, des exercices de conduite sur circuit quand il en existe dans le département et parfois un parcours routier. Les exercices et ateliers visent à améliorer les compétences de conduite (freinage d'urgence, trajectoires, contre-braquage et évitement, équilibre et maniabilité...) tout en sensibilisant les stagiaires aux risques routiers. Ces actions bénéficient d'un large partenariat (associations motocyclistes, forces de l'ordre, moto-écoles, IDSR, conseils généraux, témoignage de pompiers, victimes d'accidents, médecins...). Ces stages représentent un coût non négligeable pour les coordinations (environ 200 € par stagiaire selon le Maine-et-Loire, 1500 à 2000 € pour une journée selon les Côtes d'Armor) alors que le nombre d'usagers concernés est assez faible. Ces opérations ont toutefois une plus-value assez forte par rapport aux autres actions menées. Pour cette raison, les usagers qui appartiennent aux populations à risque sont de plus en plus ciblés pour participer à ces stages (nouveaux permis, reprise de conduite, alternative à la sanction). Les coordinations du Maine-et-

Loire et de la Sarthe ont évoqué l'idée de professionnaliser ces actions en impliquant plus fortement les moto-écoles afin de les inscrire dans la durée.

- **Organisation de rallyes.** Des rallyes moto sont organisés par les services de gendarmeries, notamment les Escadrons Départementaux de Sécurité Routière (EDSR) dans le cadre du PDASR. Ouverts à tous les motards sur inscription, ces rallyes sont complétés par des ateliers sur un mode similaire aux stages de conduite. Ces initiatives ont notamment été rencontrées dans le Maine-et-Loire et en Sarthe. Dans le Maine-et-Loire, la coordination et les associations motocyclistes Casim, FFMC, « arbre Akame » ont également monté en 2010 et 2011 un rallye complété par les animations d'un village moto (démonstrations, parcours de maniabilité, stand).
- **Organisation de journées moto.** Deux départements ont monté une journée spécifiquement dédiée à la sécurité routière des motocyclistes réunissant un nombre important d'usagers.
 - D'une part, le 1^{er} salon de la sécurité moto a été organisé à Nantes en juin 2012 en partenariat avec le village motos d'Orvault près de Nantes qui réunit plusieurs concessionnaires et un équipementier. Cette manifestation a permis de mettre en relation les services de l'Etat chargés de la sécurité routière (forces de l'ordre, SDIS, coordination), les associations Casim et FFMC et les motocyclistes dans un environnement qui leur est familier. Plusieurs animations et ateliers étaient proposés : simulateur de choc frontal, simulation sur parcours d'alcoolémie, présentation d'un gilet avec air-bag, quizz sécurité routière, présentation d'éthylotests électroniques, révisions gratuites. A cette occasion, le chef de projet remettait leur permis à de nouveaux motards.
 - D'autre part, la 4^{ème} édition de la fête « Faites » de la moto et du cyclo s'est déroulée en 2011 en Vendée. Organisée autour d'un salon, cette manifestation de deux jours était fortement orientée vers les thèmes de la sécurité routière (présence de la maison de sécurité routière itinérante, ateliers scooters, ateliers initiation et perfectionnement motos). Par ailleurs, la présence de concessionnaires, accessoiristes, assureurs, motos-club, les animations de type baptêmes moto, balades touristiques et les démonstrations de sécurité d'un cascadeur permettent aussi d'attirer un public nombreux (environ 2000 participants). Cette fête était organisée dans une ville différente chaque année, mais depuis 2012, elle n'est plus reconduite.
- **Autres actions recensées :**
 - Opération « Une moto révisée, c'est une vie protégée » conduite en 2009 et 2010 en association avec des concessionnaires dans le Finistère, mais abandonnée sur pression de la FFMC qui y voyait une prémisse du contrôle technique obligatoire. Le Morbihan a monté une opération similaire en 2010.
 - « Relais motards calmos » mis en place sur des aires de repos à l'occasion des grands rassemblements moto. Un partenariat existait entre les coordinations et la FFMC pour l'organisation de ces relais grâce à la signature d'une charte entre la DSCR et la FFMC en 1997. Après désaccord avec la FFMC, les partenariats ont été rompus. Aujourd'hui, la FFMC

- continue à organiser ces opérations.
- Exposition permanente à la DDTM de Vendée
 - Mise en place de module de prise en compte des deux roues dans la formation permis auto
 - **Opérations de contrôle/sanction.** Elles sont organisées à l'occasion des grands rassemblements moto. En dehors de ces périodes, les forces de l'ordre ne ciblent pas forcément les motocyclistes car ils représentent un faible pourcentage de la circulation. Parmi les initiatives intéressantes, on peut citer :
 - Des opérations d'alternative à la sanction (participation à un stage ou à des actions préventives en échange de l'annulation d'une infraction) en place dans plusieurs départements après conventionnement avec le procureur de la République (Ille-et-Vilaine, Maine-et-Loire, Sarthe, en réflexion dans d'autres départements).
 - Dans le Morbihan, une opération a consisté à intercepter les deux-roues motorisés non-visibles pour transmettre aux contrevenants un message clair de sécurité routière, de la documentation et des brassards fluorescents.
 - Immobilisation et confiscation du véhicule suivant la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure du 14 mars 2011 (dite Loppsi 2), évoquée dans le Maine-et-Loire. Ces mesures concernent notamment la récidive de grand excès de vitesse (supérieur à 50 km/h), mais aussi la conduites sans permis et la récidive de conduite en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiant.

Bien que difficilement quantifiables et évaluables, des actions de moins grandes envergures sont portés par les CdM 2RM pour soutenir et assister des clubs et associations motocyclistes dans l'organisation de manifestations ou de balades. Au-delà même de l'idée d'actions de sécurité routières, ces contacts leur permettent d'entretenir leur réseau et d'apporter conseils et recommandations. Cette connaissance du milieu motocycliste leur permet aussi de pousser les petits clubs à se structurer et à se responsabiliser, comme en Sarthe, en les incitant à se déclarer comme association.

Enfin, les opérations de communication via les médias sont plutôt portées par la DSCR. Les coordinations ont pu monter ce type d'opérations vis-à-vis des médias locaux, mais elles touchaient plutôt d'autres usagers ou abordaient des thématiques communes comme les dangers de l'alcool ou de la vitesse.

3 - Questionnements, difficultés, propositions

3.1 - Recrutement et contraintes de poste des CdM 2RM

Constat

Comme l'indique la circulaire du 3 août 2007, le CdM 2RM « doit être motivé par la sécurité des deux roues motorisés, être titulaire d'un permis moto (A ou B équivalence 125 cc) et pratiquer régulièrement lui-même le deux roues motorisés ». Toujours selon cette circulaire, il est « un agent volontaire ayant impérativement le statut de la fonction publique ». Dans les profils recherchés, le fait d'être IDSR et, bien entendu, d'avoir de bonnes aptitudes à la communication, à la pédagogie et aux relations humaines, sont des atouts indéniables pour le poste. Enfin il faut que sa fonction au sein de son service d'origine soit compatible avec cette mission transversale et que la hiérarchie d'origine accepte que l'agent puisse y consacrer une partie de son temps de travail.

Ces exigences conduisent inmanquablement à une rareté des candidats pour la fonction de CdM 2RM et produisent des manques (2 départements n'avaient pas de CdM 2RM au cours de l'étude), des difficultés de recrutement, un faible renouvellement, des situations où le CdM 2RM poursuit sa mission sans véritable motivation. Le contexte de réduction des effectifs renforce en outre cette difficulté. Ainsi plusieurs services trouvaient inconcevable de recruter un inspecteur du permis de conduire comme CdM 2RM, en raison des difficultés à programmer les examens du permis de conduire. L'ouverture à d'autres services semble être un bon moyen de pallier ces difficultés. Ainsi en Vendée et en Ile-et-Vilaine, un gendarme et un policier ont depuis peu pris la fonction de CdM 2RM.

Les CdM 2RM restent néanmoins pour la plupart longtemps en poste. Certains CdM 2RM, comme en Sarthe, regrettent toutefois que les spécificités des missions exercées (déplacements à moto et participation à des réunions ou à des manifestations en dehors des horaires classiques de travail) ne soient pas suffisamment prises en compte. Les usagers de 2RM étant pour la plupart des actifs, les réunions et les actions de prévention se déroulent plutôt soirs et week-ends. D'autres CdM 2RM ont pu exprimer un manque de reconnaissance vis-à-vis de leur engagement et souhaiteraient être plus impliqués dans l'organisation locale.

Propositions

- Continuer à élargir l'éventail de recrutement des CM2RM au sein des services de l'Etat.
- Etudier l'opportunité d'élargir ce recrutement aux agents des collectivités territoriales en cas de manque durable.

- Prendre en compte dans les lettres de mission des CdM 2RM les conditions spécifiques d'exercice de leurs missions (les amplitudes, les récupérations du temps de travail, l'utilisation de la moto personnelle pour les déplacements professionnels)

3.2 - Le travail en réseau des CdM 2RM

Constat

La circulaire du 3 août 2007 souhaitait faciliter, structurer, organiser les échanges d'expériences par un certain nombre de mesures à mettre en place comme des réunions nationales, des boîtes aux lettres fonctionnelles, une rubrique dédiée dans l'intranet DSCR. Une autre de ces mesures consistait à tenir des réunions régionales ou inter-régionales avec le Pôle d'Animation Sécurité Routière, devenu depuis Pôle d'Appui Sécurité Routière (PASR) de l'ordre d'une à deux par an. Un réseau local propre aux CdM 2RM a donc été mis en place durant quelques années en Bretagne et en Pays de la Loire (un PASR couvre ces deux régions). Animé par un CMSR, ancien gendarme ayant pratiqué la moto, ce réseau a permis aux CdM 2RM de se réunir régulièrement et d'échanger sur leurs pratiques. Les réunions ne sont plus aujourd'hui organisées même si des contacts privilégiés entre CdM 2RM de Bretagne et de la Sarthe demeurent toujours, grâce notamment à la tenue de manifestations moto d'envergure nationale.

Une formalisation plus nette d'un réseau local permettrait de favoriser le partage d'expériences, la mise en œuvre d'actions communes, le compagnonnage des nouveaux CdM 2RM, etc. Il apparaît en outre que des organisations « régionales » pouvaient être des partenaires intéressants, comme les fédérations professionnelles par exemple, et qu'un interlocuteur représentant la région était mieux adapté à échanger avec elles.

En parallèle, les réunions nationales se poursuivent assez régulièrement. Néanmoins, le nombre élevé de CdM 2RM et leur éparpillement géographique constituent une contrainte dans la mesure où tous n'y participent pas. Un réseau plus resserré semblerait plus efficace et faciliterait les échanges. Un correspondant régional permettrait alors de pallier ces inconvénients. Il serait l'interlocuteur privilégié du CdM 2RM national et pourrait assurer la transmission des informations entre ce dernier et son réseau local.

Propositions

- Relancer la tenue de réunions régionales animées par un CMSR ou par un CdM 2RM référent, pourquoi pas tournant.
- Le CdM 2RM référent pourrait représenter plus sûrement le groupe dans les échanges au niveau national et éviter l'isolement de certains CdM 2RM qui n'y participent pas ou peu.

3.3 - Un manque d'IDSR connaissant les 2RM

Constat

Dans plusieurs départements, les CdM 2RM animent les actions de prévention dans les établissements scolaires pour sensibiliser les jeunes aux risques de la conduite en 2RM. Dans d'autres, les services ne le souhaitent pas. En effet, ils estiment que ces actions pourraient être réalisées par des IDSR. Or il apparaît que peu d'IDSR ont une connaissance suffisante de la conduite d'un 2RM pour porter un discours crédible et persuasif. Le besoin est pourtant important, notamment dans les collèges en appui du BSR ou dans des CFA où des risques supplémentaires ont pu être identifiés. Par ailleurs, les adolescents seront plus sensibles aux messages portés par des personnes auxquelles ils s'identifient, ce qui devrait inciter à impliquer davantage de jeunes dans ces actions. Les missions du CdM 2RM ne comprennent pas le recrutement d'IDSR, ce qui pourtant pourrait être envisageable compte tenu de leurs contacts, renforcerait la présence dans les écoles et leur permettrait de leur dégager du temps sur d'autres missions.

Propositions

- Encourager le recrutement d'IDSR ayant une bonne connaissance de la conduite 2RM pour réaliser des actions de prévention dans les établissements scolaires. Inciter de jeunes personnes motivées à s'investir dans ces actions.
- Impliquer les CdM 2RM dans ce recrutement et dans le suivi des IDSR.

3.4 - La sensibilisation des usagers 2RM à la sécurité routière

Constat

Toutes les personnes rencontrées en conviennent, les motards sont une cible particulièrement difficile à toucher. Ils sont en effet bien souvent actifs, peuvent avoir un usage irrégulier des 2RM et être assez rétifs aux messages classiques de la sécurité routière. Cette difficulté nécessite de la part des CdM 2RM et des coordinateurs d'avoir une bonne connaissance de la communauté 2RM et d'être eux-même reconnus par cette communauté. Sur ce thème, la participation aux manifestations festives fait l'objet d'avis divergents, sauf de la part des CdM 2RM qui, pour la plupart, y sont favorables. En effet, faut-il profiter de ces opportunités pour pouvoir délivrer des messages de sécurité routière dans des conditions pas forcément favorables ou se contenter d'actions, certes ciblées, mais ne rencontrant qu'un public peu nombreux et bien souvent déjà acquis ? Les manifestations de stunt (acrobaties à moto) sont une bonne illustration de cette problématique.

Deux intérêts à ces participations : se rendre visible auprès d'usagers peu

sensibilisés à la sécurité routière et éviter certains débordements liés à l'alcool en mettant en place des actions de contrôle préventif de l'alcoolémie comme c'est le cas à l'occasion des manifestations sportives du Mans ou de la Madone des Motards. La Vendée a par ailleurs pu montrer l'exemple en organisant des fêtes de la moto, particulièrement attractives (environ 2000 participants) et affichant une orientation ouvertement tournée vers la sécurité routière. L'implication de concessionnaires et d'équipementiers moto permet aussi d'attirer un public plus nombreux.

Propositions

- Mettre à l'étude la participation aux manifestations festives et, le cas échéant, les conditions de cette participation.
- Organiser le montage de journées moto incluant à la fois un fort aspect sécurité routière et des animations susceptibles de faire venir de nombreux motocyclistes.

3.5 - Respect des règles ou développement des compétences de conduite

Constat

Compte tenu de l'importance pour les utilisateurs de 2RM d'avoir une bonne maîtrise de la conduite, les coordinations et les CdM 2RM se sont investis sur le champ des exercices de perfectionnement. Organisés sur piste, sur plateau et parfois sur route, ces stages nécessitent un fort investissement et un partenariat assez large permettant de communiquer sur ces actions, de solliciter les participants, de préparer et animer les ateliers. Ils offrent aussi l'avantage de compléter les exercices pratiques par des ateliers théoriques. Il est admis que la formation au permis de conduire, et en particulier au permis A, est loin d'être suffisante pour permettre aux candidats d'avoir une conduite sûre et de leur permettre d'anticiper les difficultés de la route. Une pratique régulière s'avère nécessaire, mais les CdM 2RM constatent aussi que, même avec une pratique régulière, la maîtrise de son véhicule n'est pas parfaite. La gestion du freinage (entre freins avant et arrière, freinage d'urgence), l'importance du regard pour anticiper, le positionnement du véhicule et la position du corps dans les courbes, l'évitement (contre-braquage), la prise en compte des contraintes du véhicule (poids, faible surface de contact des pneus) et de sa puissance font que la conduite d'une motocyclette est loin d'être aisée et nécessite un apprentissage continu.

L'intérêt de ces stages n'est que rarement mis en cause au sein des coordinations. Toutefois certains se demandent si une maîtrise experte ou le sentiment qu'ont les motards de bien savoir maîtriser leur véhicule ne risquent pas de produire l'effet inverse à celui recherché. Il est à noter que cette opinion n'a pas été rencontrée chez les CdM 2RM. Il convient toutefois de prendre en considération cette possibilité, mais aucune étude n'a, semble-t-il, permis d'apporter une réponse à ce problème.

Vu sur un forum concernant un stage de conduite d'une journée (non organisé par une coordination) :

Question : as-tu été surpris par telle ou telle réaction de ta moto ?

Réponse : Surpris, oui, de voir ce qu'on peut faire avec, et à quel point les pneus et les freins sont efficaces !

De toute évidence, un accompagnement à la sécurité est nécessaire et ces stages méritent d'être encadrés par des personnes sensibilisées à la sécurité routière et à la maîtrise de la conduite des 2RM. Il en ressort que l'implication des coordinations dans ces stages semble pleinement justifiée grâce à la qualité de l'animation mise en place. La bonne maîtrise de son véhicule est un atout certain pour la sécurité, mais cette maîtrise est avant tout destinée à adopter un comportement sûr et à éviter les pièges de la route.

Le principal reproche qu'on pourrait faire à ces actions est leur coût et l'importance des moyens humains à engager au vu du nombre de stagiaires. L'organisation des premières sessions n'est pas simple non plus, mais les départements pérennisent ce type d'actions, ce qui facilite le montage des suivantes. Finalement, le gain optimal de sécurité est atteint en ciblant des usagers plus susceptibles que d'autres d'avoir des accidents. Certains départements l'ont bien compris et visent en priorité les usagers appartenant à des catégories dites « à risque » : nouveau titulaire du permis, reprise de conduite, alternative à la sanction.

Propositions

- Poursuivre l'organisation des stages de conduite et proposer un accompagnement aux stages non encadrés par du personnel formé à la sécurité.
- Cibler les catégories à risque : nouveau permis, reprise de conduite, alternative à la sanction, voire aussi en fonction du type de moto (moto sportive par exemple) ou du type d'utilisation.

3.6 - L'efficacité des actions menées

Constat

Une difficulté propre à toute action de prévention est de pouvoir en mesurer ces effets sur l'accidentalité. Elle n'empêche toutefois pas de mettre en place des indicateurs (nombre d'actions, de personnes touchées, notamment à fort enjeu, moyens consacrés...) qui permettront d'en évaluer, si ce n'est leur efficacité, du moins leur intérêt au regard des enjeux. Ces informations sont importantes pour pouvoir adapter les actions, les développer ou au contraire les arrêter. Dans les départements rencontrés, quelques indicateurs sont suivis, mais ces derniers restent bien souvent cantonnés aux données générales alors qu'il pourrait être intéressant d'avoir des

informations qualitatives.

Même si elles reposent sur des informations subjectives, les opinions des participants sont des données appréciables qui peuvent être recueillies facilement par questionnaire. Elles permettent par exemple d'évaluer l'utilité d'une action, son impact sur les futurs comportements, sa capacité à intéresser les participants. Si connaître les opinions des répondants donne une indication sur le niveau d'information des personnes cibles, il serait intéressant d'évaluer l'impact des actions menées sur les comportements (ex : port des équipements de sécurité, débridage, accidentalité, etc.) même si la méthodologie est plus lourde à mettre en place. Elle nécessiterait notamment un suivi des participants.

Les évaluations ont vocation à être partagées pour pouvoir bénéficier au plus grand nombre et éviter que d'autres ne commettent des erreurs qu'ils auraient pu éviter en étant informés. Les échanges entre les acteurs, le partage d'expériences, l'accompagnement des nouveaux venus, qui s'appuient entre autres sur les informations recueillies par l'évaluation, permettent de développer un regard d'expert sur les actions entreprises. C'est pourquoi la mise en place de réseaux professionnels a un rôle important à jouer pour développer et entretenir ce regard et favoriser l'émergence des idées.

Propositions

- Développer l'évaluation des actions menées en mettant en place une méthodologie avérée et en suivant des indicateurs pertinents. Recueillir les opinions des participants.
- Communiquer largement les informations recueillies grâce aux réseaux mis en place.

3.7 - Des actions à développer ?

Constat

Certains thèmes et certaines actions qui intéressent l'enjeu 2RM n'ont pas été recensés ou semblent peu développés même si l'étude ne s'est pas penchée en détail sur le contenu de toutes les actions recensées. Voici néanmoins quelques exemples qui pourraient mériter un regard plus approfondi :

- **Respect des limitations de vitesse.** Ce thème semble rarement mis en avant par les CdM 2RM dans les actions de sensibilisation, sauf pour ce qui concerne la lutte contre le débridage vis-à-vis des cyclomotoristes. Les aspects liés aux équipements, aux compétences de conduite, à l'observation de la route et des autres usagers semblent plus porteurs. Mais ils peuvent aussi amener une réflexion sur les vitesses. Il est peut-être illusoire de considérer que l'acheteur d'une

moto (en tout cas un grand nombre d'entre eux) ne sera pas tenté par le dépassement des limitations de vitesse. Toutefois le sujet du respect des limitations de vitesse mériterait d'être abordé de front, peut-être sous forme de débat pour éviter un rejet trop net. Un argumentaire pourrait alors être développé (accroissement du risque de collisions et de la gravité, moins bonne perception par les autres usagers, adéquation des limitations de vitesse avec les caractéristiques et l'environnement de la voie, sanctions encourues, travail sur la propre attirance des usagers pour la vitesse, etc.). Concernant spécifiquement le dépassement de la limitation de vitesse, différents travaux montrent l'intérêt de dissocier les conducteurs de 2RM selon le type de véhicule (sportif, custom, etc.). Effectivement, les facteurs explicatifs de ce type de pratique divergent d'une population à l'autre. Par conséquent, le discours devra tenir compte des spécificités de ces populations.

- **Détection des 2RM par les usagers VL.** Les actions recensées se focalisent sur l'utilisateur 2RM alors que l'utilisateur VL peut lui aussi avoir une responsabilité dans un accident avec un 2RM. Les problèmes de détection des usagers 2RM aux carrefours sont identifiés dans les études d'accidentologie (« *gisements de sécurité routière : les deux roues motorisés* », dit rapport « Guyot », étude « Compar » – IFSTTAR/DSCR (2011) : *Les comportements et leurs déterminants dans l'accidentalité des deux-roues motorisés*) comme une cause certaine d'accidents en lien avec certains comportements d'utilisateurs (défaut d'attention ou de perception, mauvaise appréciation de la distance et de la vitesse d'approche du 2RM) tandis que les usagers de 2RM croient trop souvent qu'ils ont été détectés.
- **Chocs piétons/2RM.** Les accidents piétons/2RM ne sont pas non plus évoqués alors qu'ils rentrent dans le champ de la thématique. Ils représentent pourtant 14 % des accidents corporels des piétons en 2011 et ont causé le décès de 24 piétons cette même année. Ces chiffres peuvent justifier une sensibilisation des usagers 2RM à ce risque et plus globalement aux dangers qu'ils peuvent faire courir aux autres usagers vulnérables.
- **Synchronisation ou adéquation entre communication nationale et locale.** De manière générale, il a été constaté qu'en dehors de certaines manifestations pour lesquelles un appui local est attendu, comme la semaine de la sécurité routière (ou de la mobilité, de la courtoisie sur la route, etc.), il n'existe pas véritablement un programme d'actions conjoint entre DSCR et coordinations pour travailler sur une ligne commune de communication. Plus concrètement, les campagnes de communication sur la sécurité routière ne sont pas forcément relayées localement. Les coordinations regrettent notamment d'être prévenues trop tard pour pouvoir monter des actions en lien avec la communication nationale ou ne peuvent

commander qu'un faible nombre de documents pédagogiques (flyers, affiches...) via le site internet d'actions locales. Sur le champ des 2RM, cette difficulté est en partie palliée par l'implication du CM2RM national et par la vitalité du réseau et des échanges.

- **Communication engageante** (signer une pétition, mettre un autocollant sur sa moto, etc.). Certains champs nouveaux de la sensibilisation, comme la communication engageante, sont peu explorés dans les départements rencontrés. Cette dernière concilie communication « persuasive » et « engagement ». La persuasion permet d'agir sur les opinions (par exemple les campagnes classiques de sécurité routière) tandis que l'engagement porte sur les procédures d'influence susceptibles de déboucher sur des changements de comportements (Girandola et Joule, 2012). La communication engageante a prouvé son efficacité dans d'autres domaines tels que la consommation d'énergie, le co-voiturage ou encore le tri des déchets (Weiss et Girandola, 2010). Dans le domaine de la sécurité routière, la campagne « En Bretagne, je profite de mon été... Je m'engage pour la sécurité routière » de 2010 invitait les participants à s'engager sur un ou plusieurs comportements pour adopter une conduite plus sûre (travaux de Patricia Delhomme, IFSTTAR, sur les stages de récupération de points).
- **Participation aux réflexions sur les plans départementaux de contrôle routier.** De manière générale, coordinations et CdM 2RM sont peu impliqués dans l'élaboration des PDCR. Cet aspect n'est d'ailleurs pas identifié dans les missions du CdM 2RM. Leur connaissance de l'accidentologie et des enjeux 2RM, des usagers et communautés 2RM pourrait mieux être mis à profit pour orienter les contrôles.
- **Collectivités territoriales.** Elles semblent peu sollicitées pour ce qui concerne la sécurité des 2RM et interviennent surtout sur les aspects liés aux aménagements et à la gestion de la voirie. La présence d'élus référents dans de nombreuses communes est un atout indéniable pour renforcer les partenariats sur le sujet des 2RM.
- **Les actions spécifiques** pour les usagers « utilitaristes » (trajets domicile-travail), les reprises de conduite, les livreurs en scooter sont rarement évoquées. De manière générale, pour optimiser l'efficacité d'une action, il est préférable de la cibler, en somme de ne pas considérer tous les conducteurs de 2RM comme une seule et même population mais de tenir compte de leurs spécificités.

Propositions

- Elargir le champ des thèmes abordés en fonction des enjeux.
- Faciliter l'accès aux études de sécurité routière.

- Donner aux coordinations les moyens de mieux coordonner leurs actions avec les actions nationales afin de donner plus de visibilité et de cohérence à l'ensemble des actions de sécurité routière menées sur le territoire.

3.8 - L'évolution du contexte et des missions du CdM 2RM

Constat

La dernière circulaire précisant les missions et les conditions d'exercice de la fonction de CdM 2RM date du 3 août 2007. Depuis le contexte a fortement évolué : changement de dénomination du M. Moto en CdM 2RM et adaptation des missions, création des Directions Départementales Interministérielles, plus grande ouverture du recrutement des CdM 2RM aux autres services que les DDT(M), passage de la DSCR au ministère de l'Intérieur, montée en puissance de l'échelon régional. La prise en compte des 2RM dans la politique portée par la DSCR a aussi évolué. Le changement sémantique (CdM 2RM au lieu de M. Moto), voulu par Mme Michèle Merli, DISCR entre 2008 et 2011, marquait la volonté de changer le regard sur le rôle des représentants de l'Etat dans la prise en compte de la sécurité des 2RM. D'une part, il s'agissait d'inclure l'ensemble des usagers de 2RM dans les actions portées par les CdM 2RM. D'autre part, le terme de M. Moto a pu apparaître comme trop favorable au développement de ce mode de transport. La DSCR, au travers du CdM 2RM national, ne souhaite pas cautionner un discours trop rassurant sur la pratique du 2RM pour éviter que ne s'entretienne et ne se développe un sentiment de « surconfiance » propre à faire prendre des risques supplémentaires aux usagers 2RM. La « surconfiance » est en effet un élément largement étudié et reconnu par la communauté scientifique.

Quelques évolutions apparaissent quand on compare les missions qui étaient inscrites dans la circulaire du 3 août 2007 de celles qui sont aujourd'hui formulées par le CdM 2RM national et réalisées concrètement. Les missions portant sur l'infrastructure et l'aménagement sont ainsi beaucoup moins développées. Dans les faits, les CdM 2RM n'interviennent quasiment plus sur ce champ en raison notamment du transfert des routes aux conseils généraux. De même, la participation aux enquêtes ECPA ne leur est plus demandée bien qu'elle soit souvent souhaitée par les CdM 2RM interrogés (avec quelques adaptations pour les rendre plus souples). A l'inverse, il leur est demandé aujourd'hui d'être le relais de la politique nationale auprès de tous les partenaires alors que cet aspect ne figurait pas dans la circulaire. Enfin, certains aspects de la circulaire ne sont plus vraiment portés, en tout cas dans le secteur d'étude, alors qu'ils pourraient mériter d'être mieux valorisés comme l'organisation d'un réseau régional.

Proposition

- Officialiser le cadrage des nouvelles missions du CdM 2RM et leur adaptation à un contexte qui a fortement évolué.

ANNEXE 1 : Coordinateurs(trices) SR et CdM 2RM rencontrés au cours de l'étude

Coordinateurs (trices)

- Raymond CAPITAINE (22)
- Katell BOTREL (29)
- Didier DE ABREU (35)
- Patrice RICHÉ (44)
- Yves LEGRENZI (49), accompagné de Agnès GUILLET (ODSR)
- Jean-Marc DESNOE (53)
- Annie HUBERT (56), en intérim de la coordinatrice
- Nicolas CHAUDET (72), accompagné de Anne GUIGUI (adjoint chef d'unité SR)
- Jean-François BODIN (85)

CdM 2RM

- Jean-Pierre HAMON (22)
- Pierre DAERON (29)
- Frédéric BRIANT (35)
- Bruno ROBERT (44)
- Yannick POUSSON (56)
- Yannick LE NEUDER et l'adjoint au CdM 2RM, Philippe NECTOUX (72)
- Patrick LOISEAU (85)
- Pascal DUNIKOWSKI (CdM 2RM « national »)

ANNEXE 2 : Principaux acronymes utilisés dans ce rapport

2RM : Deux Roues-Motorisés
AFDM : Association pour la Formation des Motards
BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels
BOP : Budget Opérationnel de Programme
BSR : Brevet de Sécurité Routière
CASIM : Chaîne d'Amitié pour la Sécurité et l'Information des Motards
CFA : Centre de Formation des Apprentis
CISR : Comité Interministériel de la Sécurité Routière
CdM 2RM : Chargé de Mission Deux-roues Motorisés
CMSR : Chargé de Mission Sécurité Routière
ECPA : Enquête Comprendre Pour Agir
FEMA : Fédération of European Motorcyclist's Associations
FFM : Fédération Française de Motocyclisme
FFMC : Fédération Française des Motards en Colère
DDT(M) : Direction Départementale des Territoires (et de la Mer)
DDE : Direction Départementale de l'Équipement
DGO : Document Général d'Orientation
DREAL : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
IDSR : Intervenant Départemental de Sécurité Routière
IFSTTAR : Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
LOPPSI : Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure
ODSR : Observatoire Départemental de Sécurité Routière
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
PDCR : Plan Départemental de Contrôles Routiers
PASR : Pôle d'Appui Sécurité Routière
PDASR : Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière
PV : Procès Verbal
REAGIR : Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y remédier
SR : Sécurité Routière

