



Conseil national de la sécurité routière

## Les deux-roues motorisés

### Vers un usage adapté à leur vulnérabilité

Pour le Comité des experts,

**Rédacteur principal** : Eric VIOLETTE

**Contributeurs principaux** : Laurent ARTH, Jean Pascal ASSAILLY, Marie-Axelle GRANIE, Benoît HIRON, Sylviane LAFONT, Emmanuel LAGARDE, Marine MILLOT, Manuelle SALATHE, Hélène TATTEGRAIN



Conseil national de la sécurité routière

## Rappel des principaux enjeux 2RM

- En 2019, 820 tués (23% des tués) et près de 9 500 blessés graves (41% des blessés graves) pour un trafic estimé à moins de 2% (second enjeu après les automobilistes)
- Depuis 20 ans, une réduction de la mortalité routière moins profitable aux 2RM qu'automobilistes
- Pour les cyclomotoristes :
  - Baisse de la sinistralité liée à la réduction de ce mode de déplacement
- Pour les motocyclistes :
  - Une mortalité principalement hors agglomération (motos lourdes majoritairement)
- Pour l'ensemble des 2RM :
  - Un enjeu fort chez les plus jeunes conducteurs



Conseil national de la sécurité routière

## Méthode de travail du comité des experts

- Etablir un état actualisé des connaissances
  - Auditions d'experts et de scientifiques
- Dresser un bilan des recommandations antérieures (Gisement, CNSR, CISR)
  - 114 recommandations dont la moitié sans suite opérationnelle
- Identifier 6 thématiques prioritaires pour réduire la mortalité et la morbidité des 2RM
  - Puissance et vitesse, Équipements de protection, Visibilité et détectabilité, Nouvelles technologies, Formation (initiale et post-permis), Infrastructures routières
- Rédiger un rapport et proposer 28 recommandations



Conseil national de la sécurité routière

## Puissance et vitesse

- Les motos lourdes les plus impliquées dans les accidents mortels (notamment roadsters et sportives)
  - Le principal facteur d'accident 2RM : « la vitesse excessive ou inadaptée »
  - Un dispositif de contrôle des vitesses mal adapté aux 2RM
- 
- **Rendre le contrôle des vitesses effectif pour les 2RM comme pour les autres véhicules motorisés**



Conseil national de la sécurité routière

# Équipements de protection individuels

- La tête et le thorax : les deux principaux enjeux des accidents les plus graves
  - Un taux de port des EPI en constante augmentation (notamment le gilet airbag), mais une réticence persistante à la notion d'obligation
- 
- ➔ **Rendre obligatoire le port du casque intégral**
  - ➔ **Poursuivre et renforcer les mesures incitatives pour largement diffuser le gilet airbag**



Conseil national de la sécurité routière

## Visibilité et détectabilité des 2RM

- Le défaut de détectabilité : facteur de certains scénarios d'accidents (ex : regardé pas vu)
  - Une dégradation de l'environnement lumineux pour les 2RM (allumage des feux de jours des automobiles)
  - L'augmentation du gabarit visuel et une couleur spécifique pour les feux des 2RM favorisent leur détectabilité (projet AVIMOTO)
- 
- **Définir une signature visuelle spécifique aux 2RM**
  - **Modifier le code de la route pour interdire le dépassement aux carrefours urbains et aux passages piétons**



Conseil national de la sécurité routière

## Nouvelles technologies

- Des évolutions récentes de la réglementation favorables à la sécurité routière mais qui ne concernent pas les 2RM
- Les aides à la conduite : un besoin exprimé par les motards (avec des réserves)
  
- ➔ **Faire évoluer la réglementation européenne pour les systèmes d'assistance des motos**
- ➔ **Déployer le freinage couplé intégral sur toutes les gammes de motos**
- ➔ **Rendre obligatoire l'eCall moto**



Conseil national de la sécurité routière

## Formation initiale et post-permis

- Des réformes successives pour améliorer l'accès aux 2RM et le contenu des permis de conduire, mais :
    - Un décalage entre la formation prescrite et réelle
    - Un déficit de compétences perceptives et cognitive
  - Des formations post-permis hétérogènes mais sollicitées par les motards
- 
- ➔ **Développer une formation aux compétences perceptives et cognitives en concertation avec la profession pour l'intégrer au cursus**
  - ➔ **Augmenter la durée obligatoire de la formation à la conduite pour l'approfondir et l'individualiser**





Conseil national de la sécurité routière

## L'infrastructure routière

- Une infrastructure nécessairement à mettre en lien avec les usages (trafic/vitesse) : les accidents les plus graves hors agglomération
  - Une prise en compte des 2RM pas toujours implicite par les gestionnaires malgré un corpus technique existant
  - Une nouvelle directive européenne pour la gestion de la sécurité des infrastructures plus large d'application et plus ambitieuse pour les 2RM
- 
- **Appliquer au réseau principal de l'Etat et des collectivités territoriales la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières**
  - **Prendre en compte les usagers 2RM dans la réalisation des aménagements de l'infrastructure**
  - **Professionaliser les intervenants du domaine infrastructure (gestionnaires, bureaux d'études, entreprises) à la spécificité des 2RM**



Conseil national de la sécurité routière

## Synthèse

- Privilégier des recommandations qui favorisent une meilleure équité des modes de déplacements motorisés
  
- **Rendre le contrôle des vitesses effectif pour les 2RM comme pour les autres véhicules motorisés**
  
- **Appliquer au réseau principal des départements et des métropoles la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières**
  
- **Rendre obligatoire le freinage couplé intégral sur toutes les gammes de motos ainsi que l'eCall moto**



## Conseil national de la sécurité routière

Merci de votre attention