

Montreuil, le 28 novembre 2013,

### Information presse : « CNSR : petite vitesse et grand doucement »

**Sommaire :**

Bilan d'un an de fonctionnement du CNSR	p. 1
Accidentalité des 2RM	p. 6
La sécurité routière des 2RM en quelques chiffres	p. 8
Épidémiologie du traumatisme routier chez les deux-roues motorisés	p. 14

**Fédération Française des Motards en Colère**

35 bis rue des Messiers, 93100 MONTREUIL – Tel : 01.48.18.03.20 – Fax : 01.48.18.03.19  
contact@ffmc.fr – www.ffmc.fr

## CNSR : petite vitesse et grand doucement !

Voilà un an que Manuel Valls, ministre de l'Intérieur (et donc de la sécurité routière) a réinstallé le Conseil national de la sécurité routière (CNSR), placé sous la présidence du député socialiste du Bas-Rhin, Armand Jung. Objectif : montrer que la sécurité routière est un axe fort de la politique gouvernementale.

En tant que principale association de défense du deux-roues motorisé (2RM), la FFMC a été invitée à siéger au CNSR... Rien d'étonnant à cela puisque depuis la concertation sur les 2RM qui s'est étendue de 2009 à 2011, la FFMC s'est imposée comme un interlocuteur incontournable, forte de son expertise et de son action depuis trois décennies.

Mandaté pour trois ans, le CNSR s'articule sur quatre commissions :

- les deux roues (2R, motorisés et vélos)
- Alcool-stupéfiants-vitesse (ASV)
- Outils technologiques et infrastructures routières (OTIR)
- Jeunesse et éducation routière (JER)

Le tout est supervisé par un « collège des experts » composé de chercheurs, de professeurs et d'épidémiologistes connus pour leurs études en lien avec la sécurité routière.

Donc, depuis un an et à raison d'une réunion tous les quinze jours / trois semaines d'une commission à l'autre, le CNSR réfléchit selon une « feuille de route » dont l'objectif affiché par M. Valls est de réduire la mortalité routière de moitié sur nos routes d'ici 2020... sur « nos routes », mais il s'agit en fait d'un objectif décrété dans toute l'Union européenne. Et c'est aussi un objectif politique, au même titre que les questions de croissance économique, d'emploi, de logement, d'environnement... Pour un responsable politique, le gros avantage de la sécurité routière, c'est que la courbe des tués ne cesse de baisser depuis quarante ans, ce qui facilite l'explication

du pourquoi du comment dans l'opinion publique, cette explication fut-elle simpliste et construite sur des évidences que Monsieur de La Palisse ne nierait pas.

Bon gré mal gré, force est de constater que les enjeux de sécurité routière sont toujours plus et mieux partagés dans la population qu'autrefois, sauf chez quelques imbéciles qui se comportent aussi mal sur la route que dans la vie en général. A cela s'ajoutent les progrès technologiques des véhicules carrossés qui protègent toujours mieux leurs occupants, l'amélioration des routes et la baisse généralisée des vitesses moyennes. Amplifiés depuis peu par les effets de la crise économique qui pousse les gens à limiter leurs déplacements, ces progrès techniques sont toutefois ralentis par la stagnation (voire le recul) des progrès sociaux tels que la question des libertés individuelles (mais il faut bien admettre que la route est un espace collectif, les motards le savent bien) et la surenchère réglementaire qui conduit quelques infractionnistes récurrents hors du champ légal et finalement social, où ils échappent alors à tout contrôle jusqu'à l'accident grave. Et aussi à force de multiplier les menaces de « punition » dans le but affiché d'améliorer la sécurité routière, la majorité des conducteurs finit par nourrir de la défiance quant aux moyens d'y parvenir, ce qui peut conduire à l'inverse de l'effet recherché au départ.

Bref, où en sommes-nous ?

### **La commission "Deux-roues" a discuté de :**

- la taille des plaques d'immatriculation des motos
- la circulation des 2RM entre les files dans les embouteillages
- la visibilité du motard
- des vélos, ce qui a permis d'aborder la notion des « usagers vulnérables », conjointement à nos problématiques communes avec les cyclistes
- des équipements de protection individuels, en butte à des questions de normalisation desdits équipements

Concernant l'expérimentation de la circulation interfiles par les 2RM dans les embouteillages, une proposition pour lancer la phase « d'expérimentation » (d'observation, en fait) de la circulation Interfiles sera présentée le 29 novembre au CNSR, afin d'aller vers la reconnaître cette pratique généralisée autour des grands centres urbains, 1ere reconnaissance des spécificités de conduite des 2RM, qui permettra :

- de l'enseigner à tous les usagers de la route,
- de l'encadrer par des règles à la fois claires et de bon sens,
- de favoriser un partage de la route nécessaire entre usagers,
- de limiter certains comportements excessifs,
- de fluidifier le trafic sur les voiries encombrées et donc de limiter la pollution.

La FFMC qui travaille depuis une quinzaine d'année sur cette particularité de circulation des 2RM se félicite de la prise en compte de ce dossier par les pouvoirs public, mais nous rappelons que « l'expérimentation », les motards des grandes villes la pratiquent tous les jours depuis presque 20 ans.

**La commission "Outils Technologiques et Infrastructures" a traité trois sujets :**

- le téléphone au volant
- le LAVIA (Limiteur s'Adaptant à la Vitesse Autorisée)
- les EDR (« boîtes noires, Event Data Recorder ou Enregistreur de Données Routières)

La FFMC regrette que la question de la « boîte noire », rebaptisée Enregistreurs de données routières (EDR) puis Enregistreur de données d'accidents (EDA) a été imposée dès le début et malgré nos réserves sur l'utilité d'un tel dispositif, la Commission présente quand même une recommandation pour poursuivre ce programme.

## La commission "Jeunesse Éducation Routière" a beaucoup discuté de :

- l'apprentissage anticipé de la conduite et ses vertus (la conduite accompagnée, à partir de 16 ans)... voilà un truc qui fonctionne et qui ne coûte pas grand-chose à mettre en œuvre, autant continuer dans ce sens.
- les contenus de formation initiale en auto-école
- la prévention en direction des jeunes
- les délais de présentation à l'examen du permis de conduire, question traitée par un groupe de travail spécifique depuis fin décembre 2013

## La commission "Alcool Stupéfiants Vitesse" a planché sur :

- l'idée d'abaisser le taux d'alcool légal chez les jeunes permis/jeunes conducteurs... pour finalement conclure de laisser la réglementation en l'état pour le moment et de transmettre cette recommandation à l'avis des experts.
- abaisser les vitesses maximum sur les routes secondaires bidirectionnelles... déjà annoncé en juillet 2013, puis par un rapport du Comité des experts du CNSR publié en septembre, cette idée reste délicate à aborder pour un gouvernement déjà soucieux de ne point fâcher davantage les gens, dans un contexte assez difficile pour l'équipe politique au pouvoir. A noter que la question de la vitesse des poids-lourds (déjà limités de 60 à 80 km/h) n'a pas encore été prise en compte !

En ce qui nous concerne, à part pour la commission 2R, la prise en compte des spécificités des 2RM reste quasiment absente des préoccupations générales... sauf quand il s'agit d'imaginer des moyens pour en limiter l'usage, la moto étant toujours considérée comme un « problème » en sécurité routière... Mais la FFMC veille et sa présence au sein de ce Conseil en est d'autant plus utile et nécessaire.

## Accidentalité des 2RM, quelques chiffres...

La mortalité sur les routes de France reste en baisse sur les dix premiers mois de l'année 2013. Depuis le mois de janvier 2013, le nombre de tués a baissé de 11,4% par rapport à 2012.

Les chiffres sont en baisse constante depuis 1973 alors que la part des 2RM ne cesse d'augmenter, notamment en agglomération.

### Accidents de moto

Selon l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR, bilan 2011),

- Les accidents entre 2RM et véhicule léger de tourisme (VLT) représentent 39% des accidents mortels.
- 35% des accidents mortels en 2RM impliquent un 2RM « seul » (*c'est-à-dire sans tiers identifié ou lorsque un ou des tiers impliqués dans l'accident n'ont subi aucun dommage*) contre 48 % de tués « seuls » pour les automobiles (ONISR 2001, p. 231).

### Critère de vulnérabilité !

- Selon le bilan ONISR 2011 (p. 231), « *sur 10 collisions mortelles entre une moto et un véhicule plus lourd, c'est le motocycliste qui meurt dans 9 cas sur 10.* »

### Part de responsabilité moto/auto dans les accidents

- Selon le bilan ONISR 2011 (p. 543), la part de responsabilité des motocyclistes dans des accidents corporels est de 42% (47,8% chez les automobilistes)

## Efforts à faire sur prise en compte des 2RM :

- Aux intersections (détection),
- dans les infrastructures,
- attention au téléphone au volant, n'oubliez pas l'usage des rétroviseurs et du clignotant.

## Questions sur la Sécurité routière

1. *Le déploiement des radars automatiques a fait baisser le nombre de morts.*

**Vrai... et faux !**

**Les radars ont fait baisser les vitesses, ce qui contribue à des accidents moins graves. Mais la baisse des tués observée sur les quarante années d'observation de la sécurité routière est surtout due à l'amélioration aux progrès de la sécurité des véhicules et une prise de conscience consciente des enjeux de sécurité routière dans la population.**

Le nombre de tués sur la route est en baisse constante depuis décembre 1973, avec une chute significative en décembre 2002... soit un an avant que ne soit implanté la première cabine radar automatique (fin nov. 2003).

Entre 2001 et 2004 (année du début d'implantation des cabines radars), le nombre de décès sur les routes est passé de 7720 à 5232, soit 32% de baisse...

La plus grosse chute de la courbe du nombre des tués a donc observée en 2002-2003, AVANT l'installation des radars automatiques. Par la suite, la baisse a été continue, mais beaucoup moins spectaculaire : elle a en fait rejoint la courbe moyenne enregistrée sur les 30 dernières années (4% l'an sur les 30 dernières années).

Les radars automatiques ne servent qu'à contraindre au strict respect des limitations de vitesse, ce qui a une incidence sur la mortalité routière puisque les accidents se produisent à des vitesses moyennes moins élevées (les très grands excès de vitesse sont de plus en plus rares à cause de la crainte des radars). Mais les radars restent sans effet sur les causes multifactorielles des accidents de circulation que sont l'usage du téléphone au volant, la nécessité de respecter les

distances de sécurité, le contrôle des rétroviseurs, le respect des priorités, savoir bien se placer sur la chaussée... bref, l'attention portée aux autres.

Ce qui a contribué à faire baisser la mortalité routière, c'est aussi l'usage de la ceinture de sécurité à l'arrière, les progrès accomplis en sécurité passive (ceintures, habitacles renforcées, carrosserie à déformation programmée, air-bag...) et active (ABS et ESP) dans les véhicules autos de tourisme (notamment avec l'application de la norme EuroNCAP, évidemment sans effet sur les usagers en 2RM) et la réduction des temps d'alerte aux secours (donc leur efficacité) grâce au développement des téléphones mobiles.

*Contradiction : dans leur argumentation, les « autorités » affirment que « grâce aux radars, la mortalité routière recule »... Pourtant, la baisse du nombre de tués est plus lente que la hausse du nombre de radars.*

## 2. La vitesse est la première cause d'accidents des 2RM

### Faux !

Selon le rapport Maids (*Motorcycle Accidents In Depth Study*, 921 accidents étudiés dans 5 pays européens), la majorité des accidents de 2RM surviennent à moins de 50 km/h.

#### Principales causes des accidents de moto

Selon l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR),

- Les accidents entre 2RM et véhicule léger de tourisme (VLT) représentent 39% des accidents mortels.
- Seuls 29% des accidents mortels en 2RM impliquent un 2RM « seul » (*c'est-à-dire sans autre tiers identifié ou lorsque un ou des tiers impliqués dans l'accident n'ont subi aucun dommage*) contre 31 % de tués « seuls » en véhicule léger de tourisme (voitures).

- La part de responsabilités dans les accidents de circulation, c'est 38% pour les 2RM contre 44% pour les VLT.

Selon l'Assurance Mutuelle des motards (AMDM),

- Dans 65 % des cas, le motard n'est pas responsable, dans 5 % il est responsable partiellement et dans 30 % totalement responsable.
- 35% des accidents ont lieu à un croisement. Dans 3,86 % de ces cas, il y a non respect de la signalisation de la part du motard contre 8,37 % pour l'automobiliste.

**Selon toutes les sources disponibles (ONISR, bilans statistiques des forces de l'ordre, chercheurs en sécurité routière, assureurs), le cas d'accident 2RM/Auto le plus répandu est une manœuvre de « tourne à gauche » de l'automobiliste alors qu'un 2RM circule sur sa gauche ou arrive en face.**

Selon le rapport Guyot (rapport gouvernemental sur la sécurité des 2RM publié en 2008), pour les accidents entre 2RM et VLT, dans 84% des cas, la manœuvre est le fait de l'automobiliste qui n'intègre pas le 2RM dans son environnement de conduite.

### **Quelques chiffres :**

- Selon l'ASFA (association des sociétés d'autoroutes), sur les autoroutes (donc les axes les plus « rapides »), la première cause d'accident est l'hypovigilance (42%). La vitesse excessive ne concerne en fait que 10% des causes d'accident.

### 3. Comparaison accidentalité auto/moto

#### **Absurde !**

Les pouvoirs publics (personnalités politiques et leurs représentants), les médias et les médecins spécialisés en risque routier comparent sans cesse l'accidentalité des automobilistes et celle des usagers en 2RM... parce qu'en terme de résultat final, toute réflexion portant sur la sécurité routière est fondée sur le décompte des morts et des blessés considéré comme seul indicateur de base dans la lutte contre la sinistralité routière. Mais c'est comme-ci on comparait les victimes d'avalanches entre les Savoyards et les Bretons !

- Une telle comparaison n'a pas de sens puisque l'utilisateur en 2RM n'a pas de carrosserie. Un simple « accrochage » sera sans conséquences corporelles pour les occupants d'un véhicule carrossé alors que le conducteur d'un 2RM peut être gravement blessé, voire tué dans un choc à 30 km/h.
- De par ces caractéristiques, un véhicule à deux roues est plus sensible à l'état de la chaussée qu'un véhicule à quatre roues.

***Les 2RM représentent 2% du trafic pour 1/4 des tués toutes catégories confondues***

#### **Inexact !**

Ces 2 % du trafic représentent la totalité du trafic 2RM annuel estimé sur tout le territoire métropolitain. Or, la majorité du trafic de 2RM se concentre dans les grandes agglomérations aux heures de pointe des trajets domicile/travail.

En IdF où le nombre de victimes en 2RM est important avec 32% de mortalité, les 2RM représentent 16 à 20 % du trafic.

Là encore, les services gouvernementaux de la sécurité routière comparent des données qui ne devraient pas être comparées, sauf à vouloir accentuer le caractère anxiogène de la moto pour tenter d'en expliquer l'accidentalité élevée.

#### 4. *Le nombre de tués en 2RM ne baisse pas*

##### **Faux !**

Même si en chiffres bruts, cela peut paraître vrai, avec une stagnation entre 880 et 1100 tués environ par année (1 187 en 2009, 704 en 2010). Mais comme le nombre de 2RM est en constante augmentation (+60 % ces dix dernières années), proportionnellement au nombre de pratiquants, la mortalité en 2RM est en baisse constante.

- En 2010, la mortalité pour les 2RM a baissé de 20,7% (source ONISR, bilan 2010)
- En 2012, la catégorie de véhicules dont la mortalité a le plus baissé sont les motards (-14,5%) (source ONISR)

Selon l'ONISR, l'indice de baisse de la mortalité à moto a été multipliée par 6,4 de 1970 à 2008. Pour la même période, l'indice de mortalité en VL a été multiplié par 2,6... Sur les 38 dernières années, la baisse des tués a donc été plus forte chez les motards que chez les automobilistes.

## Épidémiologie du traumatisme routier chez les deux-roues motorisés

THÈSE de Aurélie MOSKAL (N° d'ordre :044-2009 Année 2009)

Directeur de thèse : Bernard Laumon (actuel président du Comité des experts du CNSR)

(Extrait p 79)

Jusqu'en 2001, le nombre annuel d'usagers de 2RM impliqués dans les accidents corporels enregistré dans les BAAC est supérieur à 40 000.

**Depuis 2002, le nombre annuel d'impliqués, de blessés et de tués est en baisse.**

La moitié des accidents a lieu sur une voie communale et 39,4 % sur route départementale ou nationale (RN, RD). **La proportion d'impliqués sur autoroute est de 2,6 %**. Cette répartition des accidents selon le type de réseau est différente si l'on se restreint aux usagers décédés où les accidents sur route représentent 71,3 % des accidents. La moitié des accidents mortels pour le 2RM a lieu sur route départementale. **(note de la FFMC : rendre les autoroutes gratuites pour les motos)**

### Responsabilités (Extrait p.108)

Dans le cadre d'une collision entre un 2RM et une voiture, l'automobiliste a plus de risque d'être responsable de l'accident que le conducteur de 2RM. C'est d'autant plus vrai dans le cadre d'une collision avec un motocycliste. L'odds ratio ajusté de responsabilité du cyclomotoriste dans une collision « cyclomotoriste - automobiliste » est de 0,69 IC95%(0,68-0,71) et celui pour un motocycliste dans une collision « motocycliste - automobiliste » est de 0,33 IC95%(0,33-0,34), en comparaison avec l'automobiliste.

Quand nous nous intéressons aux collisions entre un 2RM et une voiture où la responsabilité de l'accident est dite « départagée », les analyses portent sur 105 382 collisions « cyclomotoriste contre automobiliste » et 93 294 collisions de type « motocycliste contre automobiliste ».

Dans les accidents « motocycliste contre automobiliste », 32 637 (35,0 %) des 93 294 motocyclistes et 60 785 (65,1 %) des 93 294 **automobilistes sont responsables de l'accident.**

***(note de la FFMC : renforcer la prise en compte des 2RM chez les automobilistes, les sensibiliser à cette coexistence)***

## **Les Glissières** (extrait p. 92)

Parmi les accidents de 2RM seul contre obstacle fixe, nous mentionnons le cas particulier des accidents contre dispositif de retenue, notamment les glissières métalliques. La gravité des accidents contre glissière métallique a été maintes fois évoquée dans la littérature, les glissières métalliques faisant partie des obstacles fixes les plus mortifères pour les 2RM (Gisements de sécurité routière 2008). Une étude montre que, parmi l'ensemble des usagers décédés dans les accidents contre glissières de sécurité, 42 % sont des usagers de 2RM : environ 1 motocycliste sur 8 qui percute une glissière de sécurité est blessé mortellement, ce taux étant 80 fois plus élevé que celui des automobilistes (Gabler 2007). Une étude française indique que les accidents contre glissières de sécurité représentent 8 % des accidents mortels de motocyclettes (Brailly 1998). En zone rurale, ce type d'accident représente 30 % des accidents mortels contre obstacles fixes. Un motocycliste a plus de risque de décéder lors d'un choc contre glissière que contre un autre obstacle (Brailly 1998; Lin et al. 2003a). Les études recommandent l'utilisation systématique d'écran de protection sur les glissières pour réduire le nombre de décès et soulignent la nécessité de conduire davantage d'études car les connaissances restent insuffisantes (Brailly 1998; Gisements de sécurité routière 2008; Lin et al. 2003a).

***(note de la FFMC : doubler toutes les glissières d'une lisse basse, dite « écran motard », et ce dès la première pose de l'équipement. Monter les obstacles verticaux artificiels sur des support fusibles afin de limiter la pose de glissières... bien entendu, le support fusible ne fonctionne qu'avec des véhicules carrossés, l'intérêt pour le 2RM restant l'absence de glissière ou autre séparateur constituant un obstacle en cas de chute).***