

Le 30 septembre 2015

CISR 2015 et sécurité routière des deux-roues motorisés : des projets gouvernementaux déconnectés des réalités

Le 2 octobre 2015, se réunira le Conseil interministériel de sécurité routière (CISR). Il ne s'était plus réuni depuis mai 2011 et c'est dans l'urgence que le gouvernement prépare des annonces à la suite de la publication des derniers chiffres de l'insécurité routière. A la clé, des annonces déconnectées des réalités. La FFMC redoute des mauvaises réponses à de bonnes questions.

Accidents : le motard n'est pas responsable dans 65% des cas¹

Les usagers de deux et trois-roues motorisés (2RM) sont dans la ligne de mire des Pouvoirs publics puisqu'ils sont une des catégories de victimes les plus impactées par la sinistralité routière, tout comme les piétons et les cyclistes... La principale explication de cette sinistralité tient à l'exposition aux risques routiers des usagers non protégés par une carrosserie. Si l'été 2015 a été mauvais pour la sécurité des usagers à moto, rappelons que la baisse de la mortalité des motocyclistes, au cours des cinq dernières années, est de -11%. Dans les accidents de moto contre un autre véhicule, le motard n'est pas responsable dans 65% des cas.

Des mesures inadaptées

Depuis 35 ans, les bénévoles de la FFMC travaillent à réduire les causes des accidents de moto alors que les responsables de la Sécurité routière empilent les réglementations pour tenter de limiter les conséquences de ces accidents, en commençant par tenter de dissuader les gens à la pratique des 2RM. Depuis ces dernières années, la marotte des technocrates de la sécurité routière consiste à vouloir imposer le port des gants et instaurer un contrôle-technique, deux mesures sans aucun effet sur les causes des accidents dont sont victimes les usagers en 2RM.

Des solutions pourtant évidentes

Cet entêtement est d'autant plus aberrant que dans le cadre de toutes les concertations auxquelles les représentants des usagers en 2RM ont participé depuis ces cinq dernières années, la FFMC a mis en évidence l'inefficacité de tels projets d'obligations tout en expliquant que les enjeux d'amélioration pour les 2RM étaient ailleurs, à commencer par :

- la formation de tous les usagers à la coexistence avec les 2RM,
- la lutte contre les distracteurs au volant,
- la conception d'infrastructures routières moins agressives en cas de chute.

Les spécialistes en conviennent, mais les politiques et les responsables gouvernementaux restent sourds...

Contact :
Service presse : 01 48 18 03 20

¹ Observatoire national interministériel de la sécurité routière, 2015, La sécurité routière en France : bilan de l'accidentalité de l'année 2013, 141 p.