MESURE N°15

OBJECTIF

Protéger et responsabiliser les usagers de deux-roues motorisés.

Les cyclomotoristes, les motocyclistes, les scootéristes et, depuis quelques années maintenant, les tricyclistes sont une catégorie d'usagers particulièrement exposée au risque routier : **ils représentent 21% de la mortalité routière et 44% des accidents graves pour moins de 2% du trafic motorisé.** Depuis l'an 2000, la catégorie des motocyclistes est celle qui, avec les piétons, a le moins bénéficié de l'amélioration de la sécurité routière. De plus, avec 688 tués entre novembre 2016 et novembre 2017, la mortalité des motocyclistes est en forte hausse sur les 12 derniers mois, la ramenant au niveau de 2012. Il est donc indispensable de continuer à améliorer la pratique du motocyclisme, en agissant à la fois sur la formation, l'équipement et la visibilité des motocyclistes mais aussi de tous les usagers de deux-roues motorisés.

MESURE

- Autoriser l'allumage de jour, en dehors des périodes de faible visibilité et hors agglomération, des feux de brouillard pour les motocyclistes. Échéance prévisionnelle : 2018.

- Encourager le port de bottes et d'une protection gonflable de l'ensemble thorax/abdomen (airbag) certifiés CE à moto, en développant les partenariats avec les moto-écoles afin d'accoutumer les futurs conducteurs au port de ces équipements durant l'apprentissage de la conduite. Échéance prévisionnelle : 2018.

- Moderniser les modalités d'examen pour les catégories A1 et A2 et le contenu des formations de 7 heures pour la conduite des motocyclettes. Échéance prévisionnelle : 2019.

- Expérimenter un rendez-vous pédagogique pour les parents d'un enfant mineur qui se présente au permis AM réservé au cyclomoteur sur le même modèle que celui qui existe pour la conduite accompagnée. Échéance prévisionnelle : 2018.

FAITS ET CHIFFRES

DEUX-ROUES MOTORISÉS

DES USAGERS PARTICULIÈREMENT EXPOSÉS :

- Les deux-roues motorisés, c'est à peine 2 % du trafic motorisé. Pourtant, cela représente :
  21 % de la mortalité routière, avec 734 tués ;
  44 % des accidents graves.

- Les cyclomoteurs (moins de 50 cm^3), c'est à peine 0,3 % du trafic motorisé.
  Pourtant, cela représente : **3,5 % de la mortalité routière,** avec 121 tués.

- **12 % des accidents corporels sur la route impliquent au moins 1 cyclomoteur.**

- Rapportés au kilomètre parcouru par un automobiliste, les deux-roues motorisés ont 24 fois plus de risque d'être tués.

- Les jeunes adultes (18-34 ans) sont les plus touchés :
  ils représentent **43 % des motocyclistes tués.**

LA CHUTE, ILS CONNAISSENT :

- **7 sur 10 ont chuté au moins 1 fois,** près de la moitié ont été blessés ;

- **7 % des conducteurs de deux-roues motorisés** depuis plus de 10 ans ont chuté au moins 3 fois ;

- **58 % ont chuté lors des 3 premières années de conduite.**

ILS NE SONT PAS SUFFISAMMENT ÉQUIPÉS :

Un équipement incomplet...

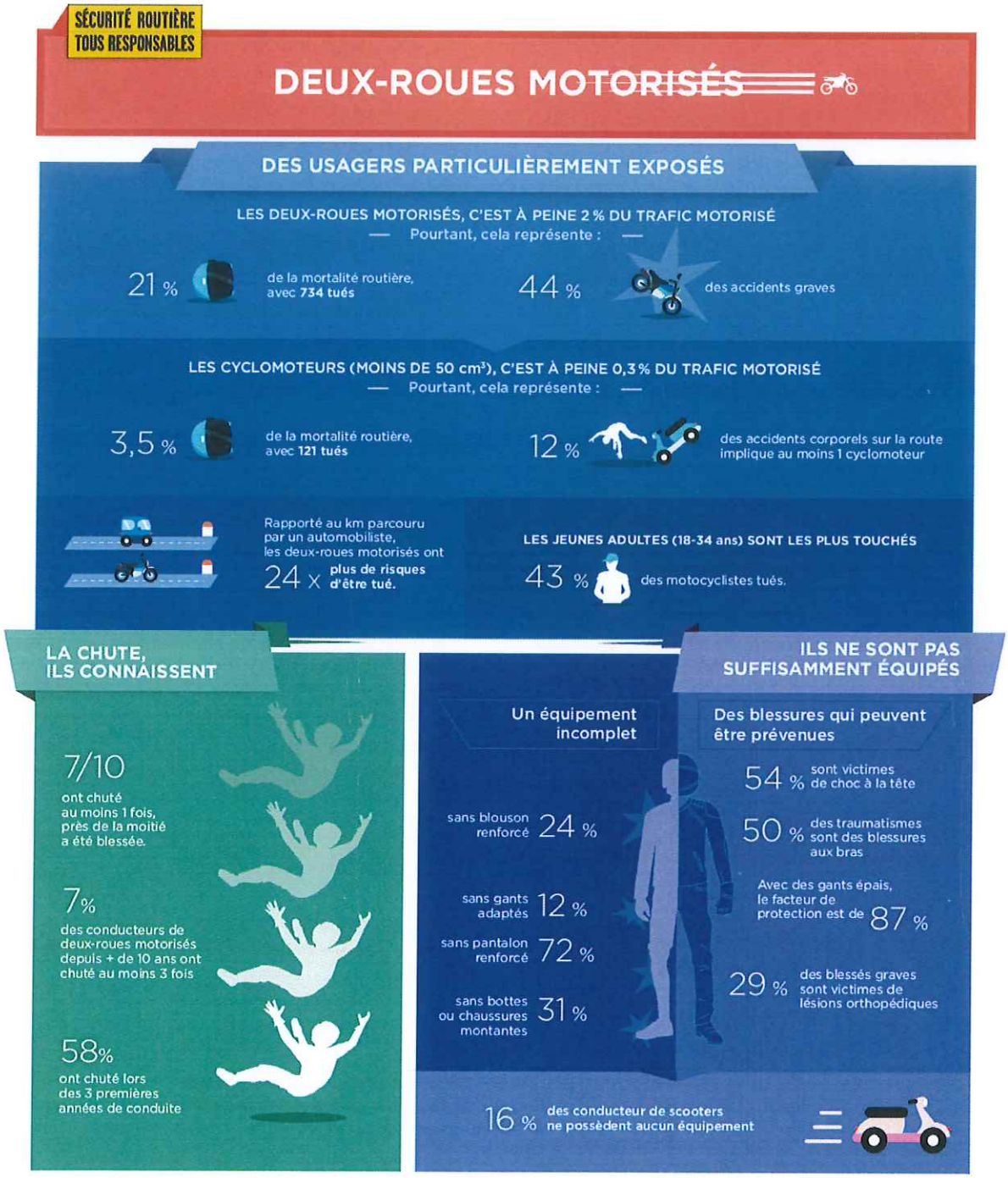
- **Sans blouson renforcé : 24 % ;**
- **Sans gants adaptés : 12 % ;**
- **Sans pantalon renforcé : 72 % ;**
- **Sans bottes ou chaussures montantes : 31 %.**

Des blessures qui peuvent être prévenues...

- **54 %** sont victimes de choc à la tête ;
- **50 %** des traumatismes sont des blessures aux bras ;
- **Avec des gants épais,** le facteur de protection est de **87 % ;**
- **29 %** des blessés graves sont victimes de lésions orthopédiques ;
- **16 % des conducteurs de scooters** ne possèdent aucun équipement.

INFOGRAPHIE À DISPOSITION DES PRÉFECTURES

(Pour commander cette infographie, écrire à diffusion-com.dscr@interieur.gouv.fr)



EN SAVOIR PLUS

Pour quelles raisons autoriser l'allumage de jour des feux de brouillard pour les motocyclistes ?

La majorité des accidents mortels de motocyclistes ont lieu lors d'une collision avec un tiers. Dans plus de 70 % des cas, le tiers impliqué – majoritairement un automobiliste – indique n'avoir pas vu le motocycliste. Face à ce constat, dès 1975, les pouvoirs publics ont pris la décision de rendre obligatoire l'allumage des feux de croisement, de jour, pour les motocyclettes. Cette mesure, étendue ensuite aux cyclomoteurs, a cependant perdu beaucoup de son efficacité depuis 2011, date à laquelle les automobiles ont augmenté leur seuil de visibilité en étant équipées, de série, de feux de circulation diurne (LED).

L'autorisation d'allumer les feux de brouillard, qui équipent déjà certaines motocyclettes de série et qui sont également disponibles en accessoires, à moindre coût, permettra aux motocyclistes d'être plus visibles et ainsi de diminuer le nombre de collisions.

Le Code de la route interdit actuellement l'allumage des feux de brouillard en dehors des périodes de faible visibilité.

Cette mesure **ne s'appliquera que hors agglomération**, afin de ne pas gêner la bonne visibilité des cyclistes en agglomération.

Pourquoi encourager le port de bottes durant l'apprentissage de la conduite ?

L'équipement est la seule carrosserie du motard. Cette mesure permettra d'éduquer les futurs usagers à l'importance d'un équipement de qualité certifié et de créer ainsi un réflexe. Pour mémoire, 7 motocyclistes sur 10 ont chuté au moins 1 fois et près de la moitié ont été blessés.

Plus généralement, 7 % des conducteurs de deux-roues motorisés depuis plus de 10 ans ont chuté au moins 3 fois. Alors qu'ils ne représentent que 2 % du trafic, ces conducteurs représentent 32 % des hospitalisations. Ils sont 16 % à ne posséder aucun équipement et 31 % à conduire sans bottes ou chaussures montantes. Or 29 % des blessés graves sont victimes de lésions orthopédiques, qui peuvent être très invalidantes.

Quelles sont les bottes réglementaires ?

Les bottes de moto EPI sont normées EN 13 634 : elles ont été testées en laboratoire pour résistance aux chocs et à l'abrasion. Seules les bottes ou bottines ayant une hauteur minimale allant de 16,2 cm (pour les pointures inférieures au 36) à 19,2 cm (pour celles supérieures au 45) peuvent prétendre à l'obtention de cette norme.

Pourquoi encourager le port de l'airbag certifiés CE durant l'apprentissage de la conduite ?

L'airbag est, comme le casque, le seul équipement de protection individuelle susceptible de sauver des vies, tout en assurant a minima une diminution du risque de blessures graves ou légères. Il équipe tous les motocyclistes fonctionnaires d'Etat en service : police, gendarmerie, douanes.
Il est maintenant obligatoire en championnat du monde moto Grand Prix. Son efficacité n'est plus à démontrer. Il protège efficacement les organes vitaux que sont l'ensemble tronc/thoraxe/Abdomen ainsi que la colonne vertébrale ; 50% des accidents mortels ont lieu après un choc contre ces parties du corps. L'airbag bénéficie d'une norme européenne 1621-4 sous l'appellation "dispositif de protection gonflable". Habituer les futurs conducteurs de motocyclette au port de cet équipement contribuera indiscutablement à mieux les protéger mais aussi à les sensibiliser sur l'importance de cette protection, encore trop méconnue.

En quoi consiste la modernisation des modalités d'examen du permis de conduire moto ?

Un nouveau contenu de l'examen devra être défini à l'occasion de travaux associant l'ensemble des partenaires de l'éducation routière. Cette modernisation pourrait porter sur plusieurs points :
- L'ajout d'une épreuve théorique de 40 questions relatives à la conduite des motocyclettes des catégories A1 et A2, préalable à l'examen pratique.
- L'adaptation de l'examen pratique aux conditions réelles de circulation en positionnant par exemple l'inspecteur non plus dans une voiture suiveuse, mais sur une motocyclette pour une meilleure évaluation

des comportements et de la conduite.
- Le développement de l'apprentissage des thématiques accidentogènes en circulation : virage et trajectoires sécurisées, circulation inter-files et nature des équipements.
- Le renforcement de la sensibilisation à la perception des risques : alcool, vigilance, fatigue, etc.
- Le développement des formations spécifiques pour les enseignants de la conduite et de la sécurité routière dispensant ces formations qualifiantes.

MESURE N°16

OBJECTIF

Protéger les acheteurs d'un véhicule d'occasion.

Des affaires retentissantes mettant en lumière des expertises frauduleuses de véhicules gravement endommagés remis en circulation alors qu'ils étaient dangereux imposent un renforcement de l'information des consommateurs sur l'état des véhicules qu'ils se préparent à acquérir (réparations importantes).
L'historique du véhicule, suivi dans le système d'immatriculation des véhicules, sera mis à disposition des acheteurs afin de renforcer la transparence lors de l'acquisition d'un véhicule d'occasion.

MESURE

- Mettre à disposition de tout acheteur d'un véhicule d'occasion, gratuitement et simplement, sur le même principe que le certificat de non gage, l'historique des réparations importantes survenues sur ce véhicule. Échéance prévisionnelle : 2018.

EN SAVOIR PLUS

L'acheteur pourra-t-il faire la demande du certificat sur Internet ?

Oui, il aura une réponse immédiatement et gratuitement, sur le modèle du certificat de non gage.

MESURE N°17

OBJECTIF

Améliorer la prise en compte des personnes récidivistes.

Tous les ans, 300 000 usagers suivent un stage de sensibilisation à la sécurité routière leur permettant de récupérer jusqu'à quatre points sur leur permis de conduire. En moyenne, 28% de ces stagiaires avaient déjà suivi précédemment au moins un stage de sensibilisation à la sécurité routière. L'individualisation des formations à destination des usagers récidivistes permettra un meilleur impact sur le comportement de ces conducteurs.

MESURE

- Augmenter la durée des stages de sensibilisation à la conduite de 2 à 3 jours pour les usagers qui ont déjà suivi 2 stages au cours d'une période de 5 ans. Consacrer cette journée supplémentaire de stage à l'examen de questions comportementales et psychologiques centrées sur la récidive. Échéance prévisionnelle : 2019.

3. ANTICIPER LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Il est décidé de développer aux niveaux national et européen les connaissances et l'information des usagers sur le véhicule autonome, en lien avec la mise en œuvre de la stratégie nationale sur le véhicule autonome.

MESURE N°18

MESURE

- Lancement d'une étude de conception sur les moyens technologiques qui équiperont les forces de sécurité intérieure pour mieux cibler les comportements dangereux (rampe de véhicule multicapteurs pour permettre la lecture automatisée des plaques d'immatriculation, vidéo-protection, vidéo-verbalisation et contrôle sanctions automatisé ; cinémomètres modernisés ; éthylomètres de nouvelle génération combinant l'éthylotest et l'éthylomètre).

- Créer un fonds spécial « innovation » pour promouvoir les nouvelles technologies au service de la sécurité routière. Échéance prévisionnelle : 2019.

- Améliorer la pertinence de la localisation des opérations de contrôle à l'aide d'une cartographie des données d'accidentalité. Échéance prévisionnelle : 2019.

EN SAVOIR PLUS

De nouveaux moyens technologiques pour les forces de sécurité intérieure

Quels sont les outils envisagés ?

Il s'agit de moderniser les véhicules en les dotant d'une rampe de véhicule « multicapteurs », qui permettra de mettre en œuvre divers dispositifs : lecture automatisée des plaques d'immatriculation (LAPI), vidéoprotection, vidéoverbalisation et radar (sous réserve de la validation du concept). Seront également développés, puis déployés, des cinémomètres (radars) utilisables selon deux modes : l'un en mode automatisé, avec envoi du message d'infraction directement au Cacir de Rennes ; l'autre lors d'une interception d'un usager de la route.
Enfin, un éthylomètre de nouvelle génération sera développé, combinant l'éthylotest et l'éthylomètre, plus facile et plus rapide à utiliser.

Quelles seront les nouvelles infractions constatables ?

S'agissant des véhicules, la future rampe de véhicule « multicapteurs » permettra de constater plusieurs infractions : la vitesse grâce à un radar, le défaut d'assurance grâce au système LAPI ou encore l'usage du téléphone au volant.

Un fonds spécial « innovation »

Quelle est la raison de la création de ce fonds ?

Ce fonds permettra d'apporter un soutien financier lors de la phase de recherche et développement de produits ou services innovants au service de la sécurité routière. Par exemple, ce fonds pourra permettre de financer le développement du contrôleur électronique de vitesse ou d'un « droguomètre ». Il viendra compléter le Prix innovation sécurité routière déjà existant, sans dotation financière. Un appel à projets sera lancé, qui permettra aux porteurs de projets de faire acte de candidature.

Une cartographie des données d'accidentalité

Quel est l'objectif de ce nouvel outil ?

Ce nouvel outil permettra aux forces de l'ordre de mieux orienter leur action opérationnelle en visualisant les axes accidentogènes et la localisation de la verbalisation passée (par familles d'infractions) à partir d'un volume de données très important (11,3 millions de PV et 1,87 million d'accidents). Cet outil permettra également de réfuter les accusations de verbalisation dans les sites non dangereux.