



**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

## **PRENDRE CONSCIENCE DE LA VULNERABILITÉ DES USAGERS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS**

**...une nouvelle campagne de sensibilisation à partir du 11 juin 2010**

### **Dossier de presse**

*10 JUIN 2010*

---

*Contacts presse*

*Jean-Noël Fournier (DSCR) : 01 40 81 78 84 / 06 87 67 56 40*

*Alexandra Thérizol (DSCR) : 01 40 81 80 75 / 06 75 19 83 90*

*Dorothee Bompont (Agence) : 01 40 41 56 14 / 01 40 41 56 17*

---

# SOMMAIRE

---

## **Deux-roues motorisés : un sur-risque de mortalité ..... P. 3**

Une évolution du parc des deux-roues motorisés ..... P. 3

Deux-roues motorisés : une progression de +9,5 % de la mortalité des deux-roues motorisés avec +8,8 % pour les motocyclettes ..... P. 5

Deux-roues motorisés et automobilistes : apprendre à vivre ensemble sur la route..... P. 7

## **Une campagne de sensibilisation pour faire prendre conscience de la vulnérabilité des usagers de deux-roues motorisés ..... P. 11**

Principe et objectifs de la campagne ..... P. 11

Descriptif des quatre films et diffusion TV et plan média..... P. 11

Un site Internet dédié aux conducteurs de deux-roues pour mieux maîtriser les risques. P. 13

## **Annexes ..... P. 14**

Annexe 1 : Deux-roues motorisés et accidentalité routière

Annexe 2 : CISR 2010 : 4 mesures pour les deux-roues motorisés

Annexe 3 : L'équipement spécifique des deux-roues motorisés

Annexe 4 : La concertation « deux-roues motorisés »

**DVD en annexe à l'usage de la presse (tous droits cédés) avec les 4 spots publicitaires. Bêta disponible sur demande.**

## Deux-roues motorisés : un sur-risque de mortalité

---

*« Au cours des vingt dernières années, le nombre des deux-roues motorisés a évolué ce qui a bouleversé le partage de notre espace urbain... Piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés et automobilistes doivent désormais partager d'une manière plus équilibrée et sécurisée l'espace urbain. Même si la mortalité sur la route a baissé de 45 % en six ans pour l'ensemble des usagers, elle a seulement diminué de 24 % pour les motocyclistes. Le deux-roues motorisé reste donc le mode de déplacement qui exige le plus de vigilance. Nous devons poursuivre nos efforts. », constate Jean-Louis Borloo.*

### Une évolution du parc des deux-roues motorisés

**Fin 2008, on comptait environ 2,6 millions de deux-roues motorisés en France.**

Chaque année, le parc des deux-roues motorisés évolue et par conséquent la circulation s'en trouve modifiée. Depuis 2000, alors que les ventes de cyclomoteurs fluctuent, celles de motocyclettes augmentent, avec l'envolée des véhicules à vocation urbaine : scooters et motos légères<sup>1</sup>.

La législation distingue **trois grandes catégories** de deux-roues motorisés :

**1. Les cyclomoteurs - cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> avec une vitesse maximale de 45 km/h :**

- sont accessibles dès 14 ans avec le Brevet de Sécurité Routière (BSR),
- représentent 7 % des personnes tuées en 2008<sup>2</sup>.

Plutôt des jeunes, ils circulent principalement en milieu rural. Le cyclomoteur est souvent le premier deux-roues motorisé des jeunes.

Avec un parc divisé par près de cinq en trente-huit ans, le cyclomoteur a vu son nombre de personnes tuées divisé par huit dans le même temps (soit un risque rapporté au véhicule divisé par 1,6). Sur la même période, la voiture particulière a vu son parc multiplié par 2,6 et son nombre de tués divisé par 3,6 (risque divisé par 9,4). Le cyclomoteur est donc resté très en dessous de l'amélioration générale de la sécurité routière<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> cf. annexe 1 : tableau « Evolution du marché intérieur et estimation du parc de cyclomoteurs »

<sup>2</sup> Bilan ONISR 2008

<sup>3</sup> Chiffres provisoires ONISR pour 2009

### Encadrer le bridage

En milieu rural, le cyclomoteur est souvent pour les jeunes, à partir de 14 ans, le premier moyen d'accéder à leur indépendance. Cette autonomie doit s'exercer dans un cadre sécurisé, 50% des cyclomoteurs accidentés sont en effet débridés<sup>4</sup>. Le bridage doit être respecté. C'est pourquoi le gouvernement a décidé de renforcer les contrôles<sup>5</sup>.

### **2. Les motocyclettes légères - cylindrée maximale de 125 cm<sup>3</sup> et puissance ne dépassant pas 15 ch :**

- sont accessibles dès 16 ans avec le permis A1, dès 18 ans avec le permis A ou avec un permis B obtenu depuis deux ans,
- représentent 4 % des personnes tuées en 2008.

Plutôt des scootéristes et motocyclistes de petites cylindrées, ils roulent principalement en milieu urbain. C'est son côté pratique qui motive l'usage de ce mode de déplacement.

### Une progressivité de l'usage du deux-roues motorisé

En France, la formation spécifique aux deux-roues motorisés est progressive. On commence par le BSR à 14 ans. Puis, plus on avance en âge donc en expérience sur la route, plus on peut accéder à des catégories de véhicules supérieures. À partir de juillet 2010, tout titulaire de permis B souhaitant circuler en motocyclette légère (de 50 à 125 cm<sup>3</sup>), devra suivre 7 heures de formation obligatoire pour acquérir les compétences indispensables à la conduite d'un deux-roues de 125 cm<sup>3</sup>. La même obligation est également imposée aux nouveaux propriétaires de tricycles motorisés.

### **3. Les autres motocyclettes - cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>**

- sont accessibles dès 18 ans avec le permis A. De 18 à 21 ans, les titulaires du permis A peuvent conduire une motocyclette d'une puissance maximale de 34 ch. Après une expérience de deux ans ou après l'obtention du permis A à 21 ans révolus, ils ont le droit de conduire une motocyclette d'une puissance maximale de 100 ch,
- représentent 15 % des personnes tuées en 2008.

Il existe de nombreux types de motocyclettes, chacun lié à un style, une pratique différente. On peut distinguer les véhicules à usage utilitaire pour les déplacements quotidiens et les véhicules de loisir ou sportif.

Le nombre de permis motos délivrés reste relativement stable depuis 2000, avec un léger creux en 2005-2006. En 2008, il était cependant remonté à son niveau de 2001.

Le parc de motocyclettes, à l'inverse de celui des cyclomoteurs, ne cesse d'augmenter depuis trente-huit ans : il a été multiplié par 6,4. Dans le même temps, le nombre de motocyclistes tués a été multiplié par 2,6. Soit un risque rapporté au véhicule divisé par 2,5 (alors que le facteur équivalent pour la voiture particulière est de 9,4)<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> Source : selon une étude menée en 2007 par le bureau central automobile expertise pour la fédération française des sociétés d'assurances

<sup>5</sup> cf. annexe 2 : « CISR 2010 : 4 mesures pour les deux-roues motorisés »

<sup>6</sup> Chiffres provisoires ONISR pour 2009

## Deux-roues motorisés : une progression de +9,5 % de la mortalité des deux-roues motorisés avec +8,8 % pour les motocyclettes<sup>7</sup>

---

*« Dans les années 90, la part des personnes tuées en deux-roues motorisés représentait 10 % des personnes tuées. Aujourd'hui, elle représente 28 %, avec dans certains départements un taux avoisinant les 40 % et des villes qui peuvent atteindre jusqu'à 60 %. Ces chiffres ne sont pas acceptables. Il est urgent d'agir pour concilier sécurité et mobilité. »*

**Dominique Bussereau, Secrétaire d'État chargé des Transports.**

---

Les deux-roues motorisés représentent **1,6 % du trafic** mais sont impliqués dans **plus d'1 accident mortel sur 4**. Parmi les conducteurs ou passagers d'un deux-roues motorisé victimes d'accidents en 2009, 1 189 ont été tués. On a **23 fois plus de risque d'être tué en deux-roues motorisés** qu'en véhicule léger. 60 % des personnes décédées en deux-roues motorisé sont mortes en rase campagne. Si les accidents de deux-roues motorisé sont plus souvent mortels à la campagne, le taux de blessés en deux-roues, en raison des vitesses bien inférieures pratiquées, est plus élevé en agglomération.

### **Les jeunes particulièrement concernés par la mortalité routière en cyclomoteurs**

57,2 % des personnes tuées en cyclomoteur ont moins de 25 ans. Ce taux est de 25,4 % pour les motocyclistes mais il est de 33 % pour les conducteurs de véhicules légers.

L'âge peut être une explication de la prise de risque, notamment de la forte alcoolémie des cyclomotoristes et de l'alcoolémie très limitée des motocyclistes.

### **L'alcool, facteur majeur de risque d'accident pour les cyclomoteurs**

Les conducteurs de cyclomoteurs impliqués dans les accidents corporels ou mortels présentent plus souvent un taux d'alcoolémie positif que les autres usagers (27 % contre 16 % pour les accidents mortels ; 8 % contre 6 % pour les accidents corporels).

Pour les motocyclettes, la part des conducteurs accidentés avec une alcoolémie positive est bien inférieure à celle des cyclomoteurs, et plus proche de la moyenne de l'ensemble des usagers (22 % contre 16 % pour les accidents mortels, 5 % contre 6 % pour les accidents corporels, le rapport des proportions s'inversant).

### **La vitesse excessive ou inappropriée trop souvent en cause**

Les vitesses pratiquées par les motocyclistes sont nettement supérieures à celles pratiquées par les automobilistes, de l'ordre de 10 km/h.

On observe ainsi pour les motocyclistes par rapport aux véhicules de tourisme :

- une vitesse moyenne supérieure de 1,3 km/h sur les autoroutes,
- une vitesse moyenne supérieure de 3,8 km/h sur les départementales,
- un différentiel de +7,3 km/h sur les routes nationales à 2x2 voies,
- une vitesse moyenne supérieure de 7,7 km/h lors de la traversée de petites agglomérations,
- un différentiel de +12,4 km/h sur les routes nationales.<sup>8</sup>

### **Une responsabilité partagée**

Les motocyclistes sont nettement plus souvent victimes de tiers que les autres catégories de conducteurs, ceci à l'inverse des cyclomotoristes.

---

<sup>7</sup> Chiffres provisoires ONISR pour 2009

<sup>8</sup> Observatoire des vitesses ONISR 2009

Ainsi dans les accidents où ils sont impliqués, les motocyclistes sont présumés responsables dans 38 % des cas, les cyclomotoristes dans 48 % des cas et les conducteurs de véhicules légers dans 44 % des cas.

La mortalité des motocyclistes est très concentrée. Les trois régions où elle pèse le plus lourd sont : Provence-Alpes-Côte d'Azur (36 % de la mortalité routière régionale), l'Île-de-France (32 %) et la Corse (30 %).

Les deux-roues motorisés impliqués dans des accidents sont blessés bien plus gravement que les autres usagers. En effet, ils représentent le même nombre de blessés graves<sup>9</sup> que les véhicules légers avec bien moins de personnes impliquées dans les accidents au total.

---

<sup>9</sup> Annexe 1 – Schéma « Gravité et nature des blessures »

## Deux-roues motorisés et automobilistes : apprendre à vivre ensemble sur la route.

Connaître les spécificités des deux-roues motorisés dans la circulation permet d'adapter son comportement à ce mode de déplacement. Détecter les risques, c'est anticiper le danger et ainsi pouvoir l'éviter.

### Respecter les distances

Avec un deux-roues motorisé, quelle qu'en soit la puissance, le respect des distances de sécurité est primordial pour circuler en sécurité. À 90 km/h, il faut 60 mètres à un deux-roues motorisé pour s'arrêter totalement, temps de réaction compris. À titre de comparaison, à vitesse égale, il faut 53 mètres à une voiture pour s'arrêter.

- **Respecter les distances** : l'idéal pour un deux-roues motorisé est de rouler à 1,50 m de distance des véhicules en stationnement soit la largeur d'une portière.

---

*« Quand j'interroge les usagers de motos accidentés après les avoir opérés, tous finissent par avouer qu'ils n'ont pas respecté les distances de sécurité. Cette fausse sensation de sécurité, grâce au pouvoir de dégagement que donne la puissance de l'accélération, fait croire à certains motards qu'ils sont capables d'éviter tous les obstacles. Pourtant les pilotes de course, des professionnels, savent bien que les temps de réaction, qui sont de l'ordre de la milliseconde, sont souvent difficiles à respecter. C'est pourquoi ils commencent à freiner à trois cents mètres du virage. Cette distance est calculée par un apprentissage du circuit qu'ils finissent par connaître par cœur. La distance de sécurité en deux-roues motorisés est donc extrêmement importante. Sur l'autoroute, à 130 km/heure, elle doit être au minimum d'une centaine de mètres. »*

**Christian Brunet, professeur des Universités, chirurgien, directeur de l'unité de recherche du laboratoire de biomécanique appliquée de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à Marseille (13).**

---

- **Apprendre à bien freiner** : le deux-roues motorisé doit trouver le bon équilibre entre le frein avant (le plus efficace) et le frein arrière (ralentisseur et stabilisateur), et cela en fonction du type de freinage.
- **Éviter le danger** : en cas de situation d'urgence, il est recommandé de poser le regard là où l'on souhaite aller, et non sur l'obstacle. Le cerveau humain est ainsi fait que l'endroit où le regard se pose est celui vers lequel on se dirige.

### Maîtriser la vitesse

- **Modérer les accélérations** : la capacité d'accélération d'un deux-roues motorisé est bien supérieure à celle d'une voiture.
- **Adapter l'allure** : l'usager d'un deux-roues motorisé doit pouvoir réagir en cas d'obstacle imprévu (un trou dans la chaussée, des traces grasses sur la route, un coup de vent, une voiture qui déboîte sans prévenir, un piéton qui traverse inopinément...) sans mettre en danger sa vie ni celle des autres usagers de la route.
- **Ajuster la conduite aux intempéries** : pluie, vent, verglas, brouillard..., la conduite en deux-roues motorisés est particulièrement risquée en cas d'intempéries et impose une plus grande vigilance.

---

*« Dans le fait de conduire, il y a une activité complexe qui dépasse souvent les capacités sensorielles et motrices de l'être humain. Il faut percevoir, comprendre et réagir à des informations qui se déroulent à une vitesse supérieure (même à 50 km/h !) à celle pour lesquels nos organes sensoriels et moteurs ont été élaborés et sélectionnés à mesure de l'évolution. L'homme n'est pas programmé pour conduire un deux-roues motorisé ou une automobile mais il arrive pourtant à faire grâce aux connaissances qu'il est capable d'emmagasiner à mesure de sa pratique et qui lui permettent d'anticiper les situations. C'est d'ailleurs en grande partie pourquoi le débutant a plus d'accidents que le conducteur chevronné. »*

**Pierre Van Elslande, Directeur de recherches au département Mécanismes d'accidents de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à Salon-de-Provence (13).**

---

### Voir et être vu

À vitesse égale, un deux-roues motorisé, de part son mode d'accélération, donne toujours l'impression d'aller plus vite et crée ainsi un effet de surprise pour l'œil non averti d'un automobiliste.

- **Se positionner dans la circulation** : les deux-roues motorisés doivent se placer aux deux-tiers à gauche sur la voie de circulation pour mieux observer le trafic et se signaler aux automobilistes. De cette façon, ils ont une meilleure visibilité et peuvent anticiper les dangers.
- **Allumer les feux de jour comme de nuit** : les deux-roues motorisés doivent avoir leurs feux de croisement allumés de jour comme de nuit. Le non-respect de cette obligation est puni d'une amende de 35 € minorée à 22 €.

---

*« Dans notre laboratoire, nous avons étudié à la loupe un millier d'accidents de la route impliquant un deux-roues-motorisé. Dans 60 % des cas d'accident avec un tiers, l'autre conducteur n'a pas vu le motocycliste avant d'engager sa manœuvre. Pour plusieurs raisons : parce qu'un deux-roues est plus difficile à détecter, parce qu'il est plus facilement masqué, et aussi parce que l'automobiliste est victime de ce que nous appelons une « cécité inattentionnelle » (on voit difficilement ce que l'on ne s'attend pas à rencontrer). De son côté, le conducteur de deux-roues motorisé était persuadé qu'il avait été vu par l'autre et n'a donc pas pris de précaution particulière.*

*Le deuxième scénario, le plus fréquent, concerne le comportement du motocycliste ou du cyclomotoriste qui dépasse ses capacités par l'engagement de manœuvres dans des conditions limites, sans marge de régulation (dépassement intempestif, changement de file in extremis, négociation de virage « sportive » etc.).*

*Dans ces deux scénarios, la solution passe par une formation aux risques de tous les conducteurs. Un bon aménagement de l'infrastructure est également nécessaire pour favoriser des comportements adaptés.*

*Il se trouve que la recherche sur ce type de défaillances en jeu dans les accidents des deux-roues motorisés a longtemps été négligée. Ce n'est plus le cas aujourd'hui grâce des travaux engagés dans ce domaine ces dernières années qui témoignent d'une prise de conscience mondiale du phénomène ».*

**Pierre Van Elslande, Directeur de recherches au département Mécanismes d'accidents de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à Salon-de-Provence (13).**

---

## Adopter le bon équipement<sup>10</sup>

Que l'on soit en hiver ou en plein été et en l'absence de carrosserie, la tenue vestimentaire du deux-roues motorisé est extrêmement importante en termes de sécurité et de santé. En cas de chute et de glissade, seul un vêtement adéquat permet d'éviter fractures, contusions et brûlures par abrasion. Il faut donc proscrire les tenues légères pour les longs trajets routiers mais également les petits trajets en ville.

- **Choisir un équipement adapté et visible** : les couleurs vives ou les vêtements munis de bandes réfléchissantes permettent d'être vu de tous.

---

*« Du fait de l'absence de carrosserie, la moto restera toujours plus dangereuse que la voiture mais il faut que cela reste un plaisir. Médecin et motard, je sais à quel point notre première protection est l'équipement. Porter un bon équipement c'est avoir sur soi :*

- *Un casque intégral correctement attaché pour ne pas être éjecté de la tête. Même à petite vitesse, avec un casque non attaché, un accidenté risque un traumatisme crânien important qui peut engendrer des dégâts dramatiques.*
- *Des gants car le premier réflexe quand on tombe est de mettre ses mains en avant. Si les lésions ou fractures peuvent paraître bénignes elles peuvent en revanche handicaper toute une vie.*
- *Des bottines ou chaussures hautes qui tiennent la cheville pour protéger le pied et les tibias.*
- *Enfin, un blouson recouvrant les bras et un pantalon long en matière résistante (type cuir) pour protéger la peau. Plus la peau est recouverte, plus on aura de chance d'éviter les brûlures, les lésions cutanées et les fractures. En cas d'accident, le traitement des grosses fractures pourrait en effet être retardé par des lésions cutanées ou des brûlures qu'il faut traiter en priorité pour éviter toute infection des os.*

*Cependant un équipement n'a de sens que s'il est porté tout le temps quelque soit la distance parcourue et le temps.*

*À Garches, on remarque chaque jour que les patients les moins gravement blessés sont ceux qui portaient du matériel adapté. »*

**Dr François Genêt, Praticien hospitalier en Médecine Physique et de Réadaptation à Garches**

---

<sup>10</sup> cf. annexe 3 – « L'Équipement spécifique des deux-roues motorisés »

## **Le casque de type intégral protège mieux**

Les blessures à la tête et au thorax sont les deux causes principales de décès chez les conducteurs d'un deux-roues motorisé. Obligatoire depuis 1979, le port du casque est devenu quasi-systématique en milieu urbain. Cependant un sondage réalisé pour le compte de l'ONISR<sup>11</sup> montre une légère dégradation du taux de port du casque en dehors des agglomérations en 2009 et notamment sur les routes nationales où il descend à moins de 92 %, au lieu de plus de 98 % sur les autoroutes.

« *Le casque est une protection indispensable* », explique le docteur Bernard Laumon de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) qui a étudié dans son laboratoire près de 20 000 accidents de la route survenus à des usagers de deux-roues motorisés dans la région lyonnaise.

Cette étude<sup>12</sup> établit aussi que le casque de type intégral offre le double avantage de protéger la tête et le visage. « *On a travaillé sur l'efficacité du casque* », poursuit le docteur Laumon : « *Sans lui, les lésions sont 2,4 fois plus fréquentes à la tête et 3 fois plus au visage. Nous avons aussi constaté que les motocyclistes qui portent un casque de type intégral, contrairement à beaucoup de cyclomoteuristes, ont un risque moindre d'être blessé au visage avec ce type de protection. Nous avons enfin travaillé sur cette idée fautive, et malheureusement trop répandue, selon laquelle le casque pourrait provoquer des lésions au cou et à la colonne cervicale. Notre étude menée sur une longue période et sur un nombre important de victimes confirme, qu'en cas d'accident, de telles lésions ne sont pas favorisées par le port d'un casque.* »

---

*« Lors d'accidents en deux-roues motorisés, les lésions au niveau des membres inférieurs et supérieurs sont très fréquentes, rarement fatales mais peuvent être très handicapantes. Le blouson protégera essentiellement des lésions cutanées en cas de glissade de l'usager. Selon la texture du textile, nous n'aurons pas le même niveau de protection. Des tests sur des gilets airbag ont déjà été effectués et montrent que ces nouveaux équipements permettront de sécuriser encore davantage l'usager de deux-roues motorisés. Des colliers cervicaux existent également pour la protection du cou et des études sont en cours pour les améliorer. »*

**Thierry Serre, Chargé de Recherche au laboratoire de biomécanique appliquée de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS) à Marseille (13).**

---

<sup>11</sup> Sondage sur l'observation des paramètres de sécurité routière réalisé par la société ISL pour le compte de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière.

<sup>12</sup> Analyse du registre des victimes d'accidents de la circulation routière dans le département du Rhône (INRETS-ARVAC)

-II-

## Une campagne de sensibilisation pour faire prendre conscience de la vulnérabilité des usagers de deux-roues motorisés

---

« Face à la croissance des deux-roues motorisés en France et à la vulnérabilité de ces usagers, nous avons fait des deux-roues notre priorité, cette année. C'est pour que chacun prenne conscience des risques liés à la conduite d'un deux-roues que la Sécurité routière lance le 11 juin une grande campagne de sensibilisation qui accompagne ainsi les premiers résultats issus de la concertation lancée le 5 juin 2009. » souligne Michèle Merli, déléguée interministérielle à la Sécurité routière.

### Principe et objectifs de la campagne

L'objectif de cette campagne de sensibilisation a pour but de **montrer l'exposition aux risques des usagers de deux-roues motorisés, auprès des conducteurs de deux-roues mais aussi des autres usagers de la route de la manière la plus simple, la plus directe possible, sans effet ni injonction.**

Ainsi, la campagne montre des **situations concrètes et réalistes** impliquant des deux-roues motorisés avec les risques qui y sont liés. Pour inciter de façon efficace les deux-roues motorisés et les autres usagers de la route à adapter leurs comportements, il est important de leur rappeler de façon objective et indiscutable les dangers majeurs auxquels les premiers sont exposés, qui sont démultipliés du fait de la nature du véhicule qu'ils utilisent.

### Descriptif des quatre films et diffusion TV

La campagne se décline ainsi autour de 4 films courts de 20 secondes diffusés en télévision. Avec le moyen d'une caméra subjective, ils mettent en scène, de façon très réaliste et choc, quatre situations dangereuses auxquelles les deux-roues motorisés peuvent être confrontés :

**Spot 1** : Film subjectif d'un scooter surpris par une voiture qui tourne brusquement à gauche  
« *Maintenant, une voiture qui déboîte sans prévenir, vous savez ce que c'est.* »

**Spot 2** : Film subjectif d'un scooter qui arrache une portière de voiture qui s'ouvre  
« *Maintenant, ouvrir une portière sans regarder, vous savez ce que ça fait.* »

**Spot 3** : Film subjectif d'un cyclomoteur percuté en doublant à droite  
« *Maintenant, doubler par la droite, vous savez ce que c'est.* »

**Spot 4** : Film subjectif d'une sortie de route à moto pleine campagne  
« *Maintenant, prendre un virage trop vite, vous savez ce que c'est.* »

Dans la peau du conducteur, le spectateur ressent ainsi une proximité étroite avec la réalité du vécu des deux-roues motorisés. Cette nouvelle approche permet à tous les publics de comprendre cette réalité, les erreurs à éviter et l'attention qu'il faut porter à autrui.

### **Plan média**

Diffusion de quatre spots de 20", du vendredi 11 juin 2010 au 04 juillet 2010 :

- les 5 chaînes hertziennes : TF1, France 2, France 3, Canal +, M6

- les chaînes numériques : W9 / TMC / NT 1 / NRJ 12 / France 4 / I TV / Direct 8 / BFM TV / Virgin 17 / Discovery Channel / Voyage / TV 5 / Planète Thalassa / Canal + Sport / Paris Première / Comédie / Canal + Décalé / Sy fy / RTL 9 / LCI / France 24

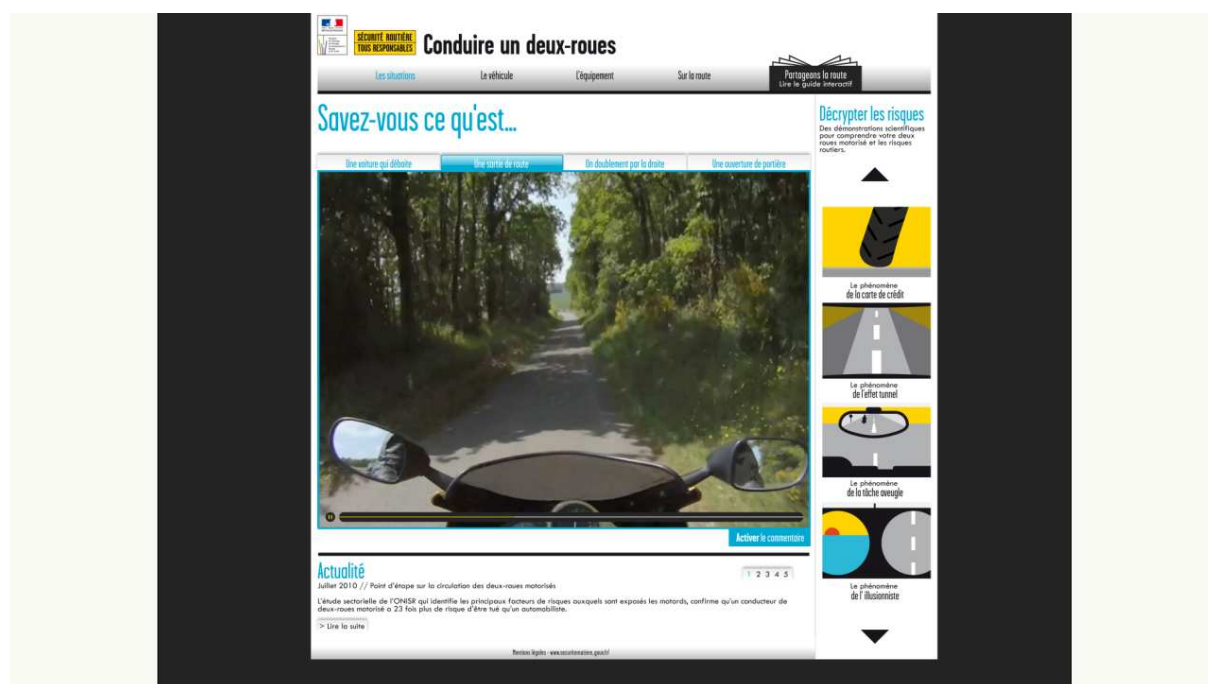
## Un site dédié aux conducteurs de deux-roues pour mieux maîtriser les risques

[www.conduire-un-deux-roues.gouv.fr](http://www.conduire-un-deux-roues.gouv.fr)

Parallèlement, la Sécurité routière a développé un nouveau site pédagogique à destination de tous les conducteurs de deux-roues motorisés. Ce site, pérenne et évolutif, explique et donne des informations pratiques pour comprendre les risques (le phénomène de la « carte de crédit », l'effet tunnel, la distance de freinage, le phénomène du « petit=loin »), et les éviter en décrivant des situations concrètes. Les internautes trouveront aussi des informations pratiques sur le choix des deux-roues, l'entretien, l'équipement de protection, etc. Ce site a pour vocation de devenir, au fil du temps et de ses mises à jour, un lieu de référence sur le web pour trouver l'information liée à la conduite d'un deux-roues.

L'objectif est double :

- Rappeler de façon objective et indiscutable les dangers majeurs auxquels les conducteurs de deux-roues motorisés sont exposés.
- Leur faire comprendre que, parce qu'ils sont particulièrement exposés aux risques routiers, ils doivent rouler en connaissant et en anticipant les différents dangers.

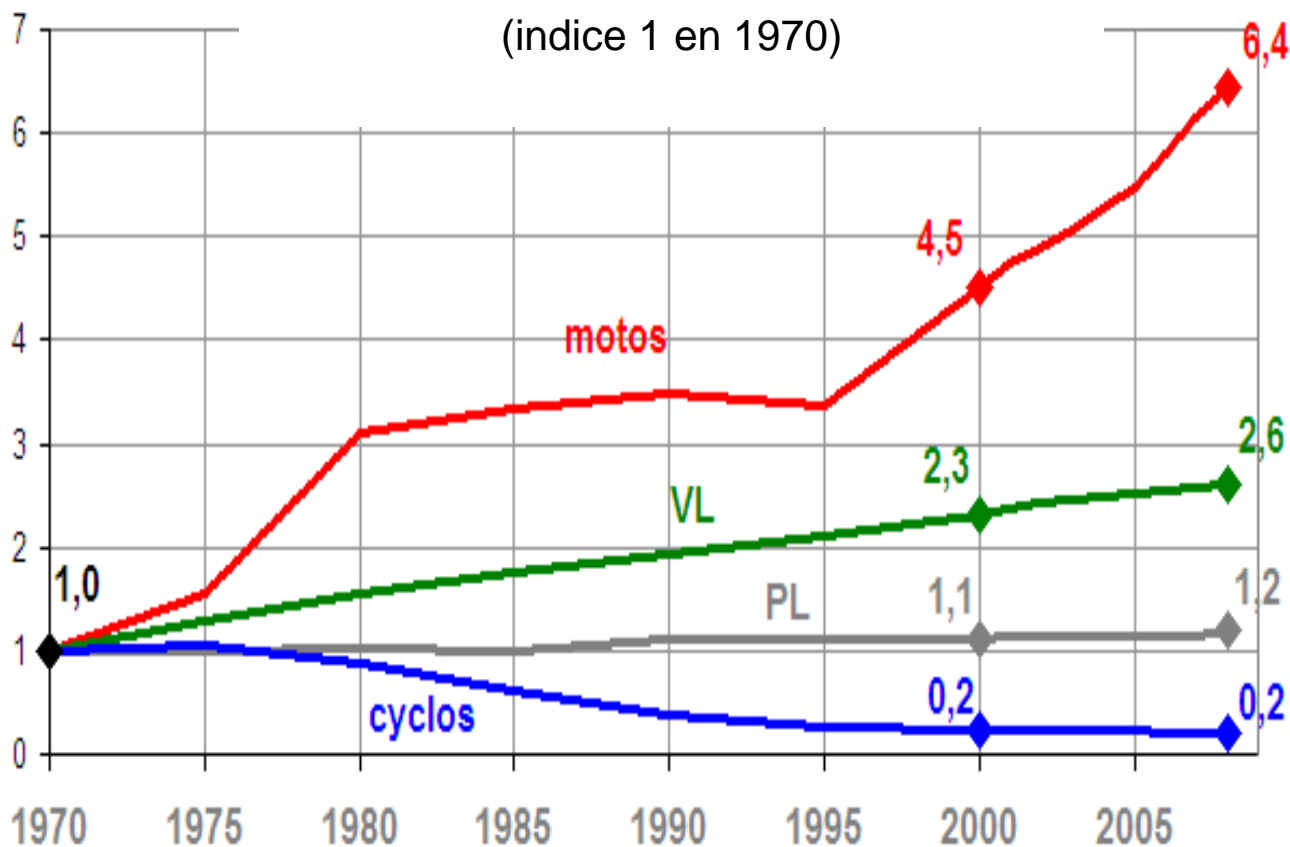


## ANNEXE 1

### DEUX-ROUES MOTORISÉS ET ACCIDENTALITÉ ROUTIÈRE

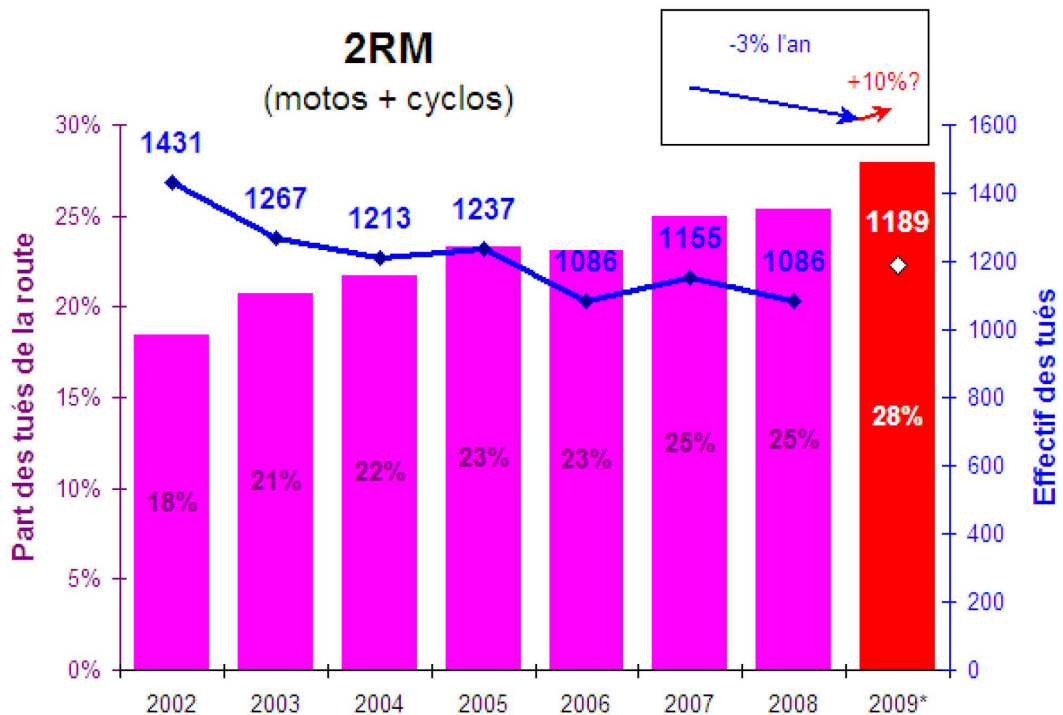
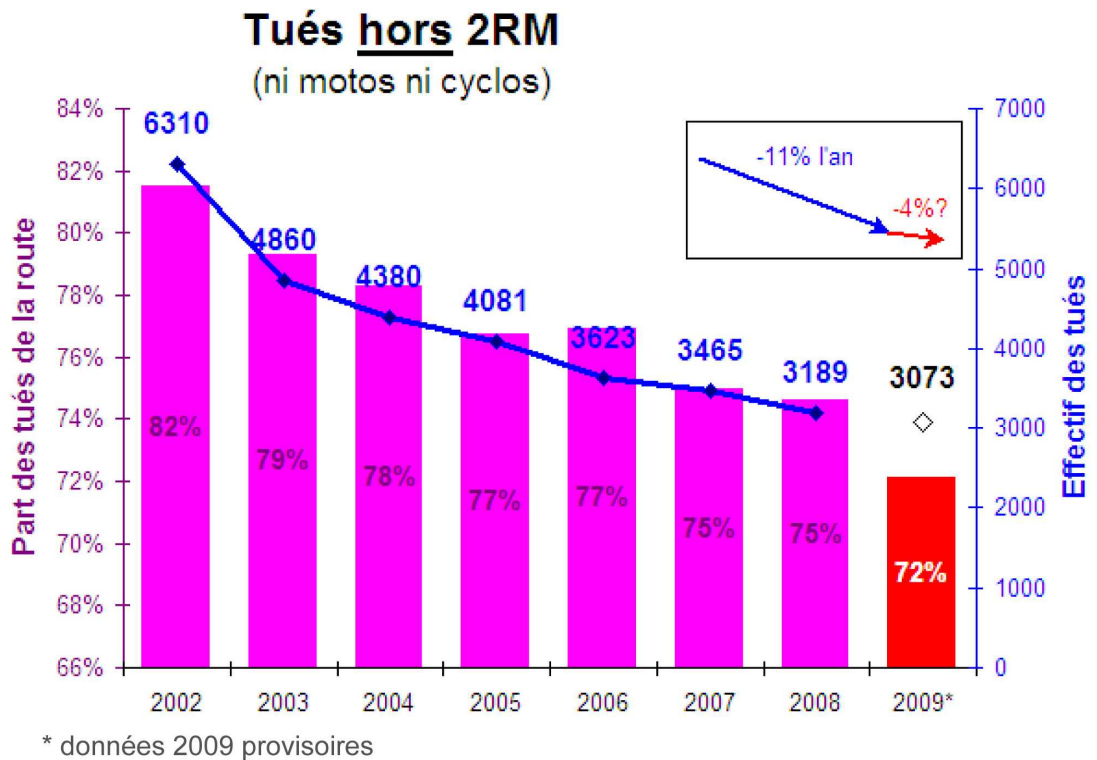
- Évolution du marché intérieur et estimation du parc de cyclomoteurs.

#### Évolution des parcs circulants depuis 1970 par types de véhicules



		1970	2008
Parcs (millions véh)	motos	0,2	1,4
	cyclos	5,9	1,2
	VL	11,9	30,8
	PL	0,5	0,6

- Évolutions différenciées : mortalité des deux-roues motorisés et mortalité des autres usagers





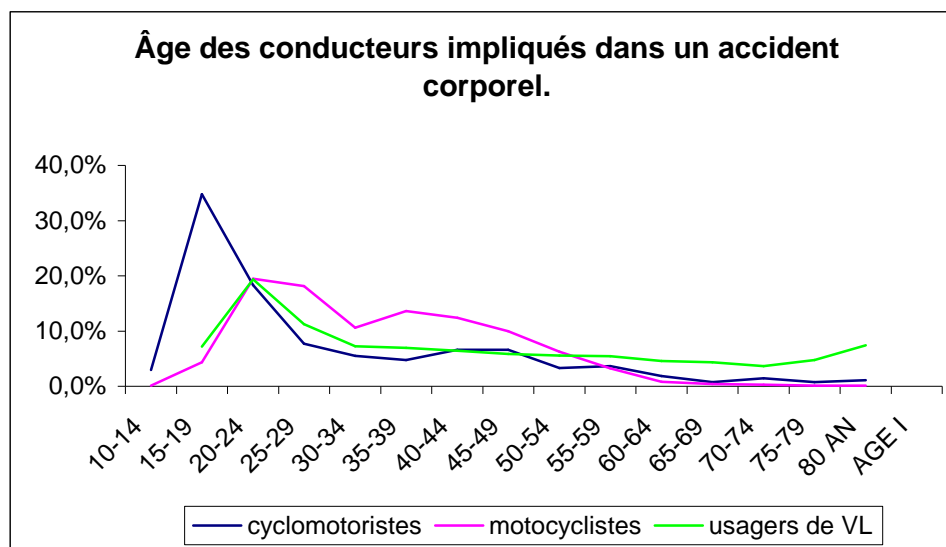
- Évolution du nombre de tués selon la catégorie d'usager (ONISR)

	Personnes tuées en 2009 (chiffres provisoires)	Personnes tuées en 2008
Cyclomoteurs	324	291
Motocyclettes	865	795
<b>TOTAL 2RM</b>	<b>1 189</b>	<b>1 086</b>

- Personnes tuées par catégories d'usagers en fonction de l'âge (2008)

% d'usagers tués par tranches d'âge	0-14 ans	15-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Total*
Cyclomoteurs	2,9 %	54,3 %	24,3 %	14,7 %	3,8 %	100 %
Motocyclettes	0,4 %	25,0 %	54,3 %	19,3 %	1,1 %	100 %
Véhicules légers	2,3 %	30,7 %	28,4 %	18,8 %	19,7 %	100 %

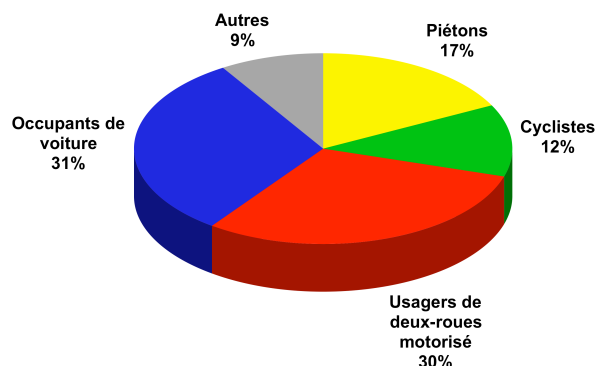
\* Hors âge indéterminé.



- Gravité et nature des blessures

Source Registre du Rhône 1996-2003

### Blessures graves (AIS 3 ou +) selon la catégorie d'usagers (1996-2003)



Les blessures graves sont mesurées par l'AIS. Son échelle va de 1 à 6, du moins grave au plus grave. Le niveau 3 correspond par exemple à la gravité d'une fracture ouverte ou déplacée d'un radius.

- Part des conducteurs impliqués ayant une alcoolémie positive

Source fichier BAAC

	Accidents mortels		Accidents corporels	
	2007	2008	2007	2008
<b>Cyclos</b>	35,7 %	27,1 %	7,3 %	7,6 %
<b>Motos</b>	20,1 %	21,8 %	4,7 %	5,1 %
<b>VL</b>	18,8 %	17,6 %	6,3 %	6,0 %
<b>Ensemble</b>	17,0 %	16,5 %	5,9 %	5,8 %

- Répartition des tués suivant la localisation de l'accident

Source fichier BAAC

	2007		2008	
	Rase campagne	Milieu urbain	Rase campagne	Milieu urbain
<b>Cyclos</b>	43,7 %	56,3 %	49,1 %	50,9 %
<b>Motos</b>	62,9 %	37,1 %	63,9 %	36,1 %
<b>VL</b>	84,4 %	15,6 %	86,1 %	13,9 %
<b>Ensemble</b>	70,6 %	29,4 %	71,1 %	8,9 %

## ANNEXE 2

# CISR 2010 : 4 MESURES POUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

---

Le CISR, réuni sous la présidence du Premier Ministre, le 18 février 2010 a décidé de mettre en place 14 mesures permettant de renforcer la prévention et d'agir surtout sur les principaux enjeux du risque routier. 4 mesures concernant plus spécifiquement les usagers de deux-roues motorisés ont été adoptées.

### **Mesure n°9 du CISR : Mettre fin au débridage des cyclomoteurs.**

- Amende de 135 euros pour les conducteurs de cyclomoteurs débridés.
- Renforcement des contrôles par les forces de l'ordre.
- Diffusion d'une campagne de prévention sur les risques encourus.

Le débridage des cyclomoteurs est interdit. Il donne à un engin homologué pour une vitesse limitée à 45 km/h, la possibilité d'atteindre parfois 80 km/h ou plus. Or, il s'avère que 50 % des cyclomoteurs accidentés sont débridés<sup>13</sup>.

Depuis 2006, un délit spécifique de lutte contre la vente d'engins débridés concerne les professionnels pour combattre cette pratique. Il convient aujourd'hui de créer, dans le Code de la route, une infraction spécifique pour sanctionner l'utilisateur d'un cyclomoteur débridé.

Le cyclomoteur de 50 cm<sup>3</sup> est en effet pour les jeunes le premier mode d'accès à la conduite motorisée, dès 14 ans. Il est dès lors essentiel que cet apprentissage se fasse dans le respect des règles de conduite, sous la responsabilité des adultes (parents, détaillants, mécaniciens ...) L'accès à la vitesse doit se faire progressivement en fonction de l'âge et de l'expérience. Par ailleurs, les cyclomoteurs sont conçus avec un système de freinage adapté à leur vitesse limite : les conducteurs sont donc mis en danger s'ils conduisent au delà de ce seuil.

#### *Décision du Comité interministériel de la sécurité routière*

- Créer dans le Code de la route une infraction spécifique punie d'une contravention de la 4<sup>ème</sup> classe pour sanctionner l'utilisateur de cyclomoteurs débridés.
- Engager une campagne de communication sur les risques de sécurité routière encourus par les utilisateurs de ces véhicules débridés.
- Renforcer les contrôles en direction des utilisateurs comme des professionnels.
- Soutenir auprès de la Commission européenne l'idée d'obliger les constructeurs à équiper leurs engins de systèmes de bridage électronique permettant de ne pas diminuer les performances du véhicule dans la plage des vitesses autorisées, tout en compliquant un éventuel débridage.

Échéance : été 2010 (adoption d'un décret)

---

<sup>13</sup> Selon une étude menée en 2007 par le Bureau central automobile expertise pour la Fédération française des sociétés d'assurances.

## **Mesure n°10 du CISR : Un contrôle technique pour les cyclomoteurs.**

Contrôle technique des cyclomoteurs et expertise après accident : la garantie d'un parc roulant respectant les normes de sécurité.

Le cyclomoteur ne fait actuellement pas l'objet d'un contrôle périodique de non débridage ou de son bon état d'entretien. S'agissant d'un engin destiné en grande majorité à un public jeune, mineur, qui doit être sensibilisé à l'enjeu du respect des règles et du bon entretien de son engin, il est nécessaire de mettre en place un dispositif adapté de contrôle technique périodique des cyclomoteurs centré sur le débridage. Son coût unitaire est évalué entre 50 et 60 euros. De même, les cyclomoteurs gravement endommagés à la suite d'un accident doivent faire l'objet d'une expertise lors de leur réparation, avant leur remise en circulation.

### *Décisions du Comité interministériel de la sécurité routière*

- Instaurer pour les cyclomoteurs un contrôle technique obligatoire tous les deux ans centré sur le bridage du moteur, à compter de la deuxième année de mise en circulation.
- Étendre aux cyclomoteurs le dispositif d'expertise en cas d'accident grave prévu par le Code de route.

Échéance : courant 2011 (délai nécessaire pour l'équipement des centres de contrôles en appareils adaptés aux cyclomoteurs et à la formation des contrôleurs).

## **Mesure n°11 du CISR : Une formation obligatoire pour pouvoir conduire une motocyclette légère (de 50 à 125 cm<sup>3</sup>).**

- 7 heures de formation obligatoire pour tous les titulaires du permis B qui voudront conduire pour la première fois une motocyclette légère.
- Même obligation pour les nouveaux propriétaires de tricycles motorisés.

Aujourd'hui, seuls les conducteurs ayant obtenu leur permis de conduire B (voiture) après le 1<sup>er</sup> janvier 2007, doivent suivre une courte formation pratique de 3 heures pour être autorisés, 2 ans après l'obtention de leur permis B, à conduire une motocyclette légère.

Il est désormais nécessaire d'étendre cette formation aux personnes titulaires d'un permis B antérieur à 2007. De même, cette obligation de formation est étendue aux nouveaux utilisateurs de tricycles à moteur. Le passage à 7 heures, pour tous, permettra d'acquérir de manière plus satisfaisante les compétences indispensables à la conduite d'une motocyclette légère.

### *Décisions du Comité interministériel de la sécurité routière*

- Rendre obligatoire une formation pour les détenteurs d'un permis B, antérieur à 2007, qui font assurer pour la première fois une motocyclette légère ou un tricycle à moteur.
- Étendre la formation prévue à 7 heures, au lieu de 3 heures actuellement.

Échéance : juillet 2010

## **Mesure n°12 du CISR : De nouveaux équipements d'aménagement de la route, moins dangereux pour les deux-roues motorisés.**

L'utilisation de matériaux moins rigides pour les supports de signalisation, d'éclairage routier ou de feux tricolores permettra, en cas d'accident, d'amortir le choc et de réduire la gravité des conséquences.

Les supports dits « fragilisés » (ou « à sécurité passive ») sont des supports d'équipement routier (mâts de signalisation, candélabres d'éclairage public, supports de feux de circulation, etc.) moins dangereux en cas de choc que les supports ordinaires. Ils peuvent être soit déformables (ils s'enroulent autour du véhicule et absorbent ainsi une partie de l'énergie du choc), soit détachables (ils se désolidarisent de leur base d'ancrage et sont éjectés). En cas de choc éventuel sur le support, les conséquences en termes de dommage corporel sont ainsi réduites. De tels supports sont déjà utilisés dans d'autres pays (Norvège, Suède), mais ils ne sont pas encore, pour la plupart, homologués en France. Une expérimentation est en cours dans deux départements (Seine-Maritime et Allier).

### *Décisions du Comité interministériel de la sécurité routière*

- Inciter les autorités gestionnaires de voirie à expérimenter ces nouveaux équipements.
- Adapter la réglementation pour rendre possible leur développement.

### Échéances :

- Courant 2011

## ANNEXE 3

# L'ÉQUIPEMENT SPÉCIFIQUE DES DEUX-ROUES MOTORISÉS

---

Contrairement aux automobilistes qui sont protégés par une carrosserie en acier, les deux-roues motorisés roulent à l'air libre, le danger est donc permanent. Cette absence de protection physique est dangereuse en cas de chutes sur l'asphalte, de conduite par temps chaud ou froid, de pluie, ou de contact avec des débris projetés par d'autres véhicules. C'est pour faire face à ce genre de risques qu'un équipement de protection individuel et adapté est indispensable. Il n'existe en effet aucune différence entre une chute de scooter à 50 km/h et une en moto à vitesse équivalente. La fonction protectrice des vêtements, gants, casques et autres accessoires est cependant trop souvent sous-estimée par les usagers eux-mêmes.

Des vêtements confortables adaptés à chaque type de conduite sont donc essentiels pour :

- Offrir un degré de protection en cas d'accident,
- Garantir le confort par temps chaud, froid ou humide,
- Améliorer la visibilité des deux-roues motorisés par les autres usagers.

Conseils sur les équipements indispensables des deux-roues motorisés :

### ***Vestes, blousons et pantalons***

- Des couleurs vives ou des éléments fluorescents permettent une meilleure visibilité par les autres usagers.
- Des serrages aux poignets permettent d'éviter que les manches ne remontent : les blessures aux bras représentent 56 % des blessures.

### ***Chaussures***

- Tout le pied, la cheville et le bas du tibia, doivent être couverts.
- Les bottes sont étanches pour éviter que les pieds ne se refroidissent.
- Les bottes avec des renforts plastiques ou métalliques offrent davantage de protection en cas d'accident.

### ***Gants***

- Les gants couvrent entièrement les mains et poignets et sont parfaitement ajustés.
- Ils sont étanches pour éviter que les mains ne se refroidissent.
- Ils sont conçus spécifiquement pour l'usage du deux-roues motorisé et permettent le contrôle total du véhicule.

### ***Casque, visière et lunettes***

- L'étiquette attestant du type d'homologation ECE est clairement visible.
- Il couvre le front au-dessus des sourcils et doit rester fermement attaché à la tête, ne pas glisser devant les yeux ni exercer de pression sur le front.
- Il ne doit pas obstruer la vision périphérique du motocycliste et ne doit pas exercer de pression sur les lunettes et gêner la vision des motocyclistes qui en portent.
- Il doit surtout être confortable.

## ANNEXE 4 :

# LA CONCERTATION « DEUX-ROUES MOTORISÉS »

---

Sur demande du gouvernement, depuis le mois de juin 2009, une concertation nationale pour la sécurité de l'usage des deux-roues motorisés a été lancée sous la conduite de la déléguée interministérielle à la Sécurité routière, Michèle Merli. Cette concertation réunit l'ensemble des intervenants institutionnels du monde du deux-roues motorisé : associations d'usagers, de victimes de la route, représentants des formateurs, des assureurs, des constructeurs et importateurs, des professionnels de la voirie, représentants des collectivités locales, services de l'État, soit plus de 80 participants.

Depuis le 5 juin 2009, six assemblées plénières auront été organisées (la sixième ayant lieu le 16 juin 2010) et près d'une centaine de réunions de groupes de travail spécifiques (sur les thèmes suivants : usagers – règles – équipements, infrastructure – partage de l'espace de circulation, formation – noviciat, connaissance de l'accidentalité, véhicule).

Les travaux ainsi réalisés ont abouti au lancement et à la réalisation de nombreux projets. Le premier en date est l'édition d'une plaquette d'information commune « Deux-roues motorisés, automobilistes : apprenons à mieux nous connaître » préparée conjointement par l'État, les associations d'usagers et les partenaires acteurs de la concertation (joint à ce dossier).

Plusieurs autres dossiers, qui ont fait l'objet d'accords, sont en cours de mise en oeuvre au sein des services de l'État, en lien avec les partenaires de la concertation. Il s'agit de :

- l'extension de 3 à 7 heures de la formation des nouveaux conducteurs de motocyclettes légères et de tricycles à moteurs détenteurs d'un permis B ;
- l'évolution des épreuves de l'examen du permis moto ;
- la refonte du guide des aménagements des infrastructures pour les gestionnaires de voirie ;
- le lancement de plusieurs études destinées à définir les conditions d'usage du gilet air-bag pour les conducteurs de motos ;
- le développement de l'expérimentation des « supports fragilisés »<sup>14</sup> ;
- la diffusion régulière de messages de prévention à destination des usagers de deux-roues motorisés sur le site Internet et dans les communications de Bison futé ;
- le choix de consacrer cette année la semaine européenne de mobilité et de sécurité routière aux deux-roues motorisés ;
- la mise en oeuvre de la présente campagne.

Le Comité interministériel de Sécurité routière du 18 février 2010 a décidé, de prendre des mesures adaptées à l'usage des deux-roues motorisés. Elles visent à :

- prévenir les accidents des usagers de cyclomoteurs (mise en place d'un contrôle technique axé sur le maintien des dispositifs de bridage et création d'une infraction pour l'utilisateur d'un cyclomoteur débridé),

---

<sup>14</sup> Les supports dits fragilisés (ou à « sécurité passive ») sont des supports d'équipement routier (mats de signalisation, candélabres d'éclairage public, supports de feux de circulation, etc) conçus pour limiter les blessures en cas de choc.

- mieux former les nouveaux utilisateurs de motocyclettes légères et de tricycles à moteur (formation obligatoire pour tous les nouveaux utilisateurs de ces véhicules quelle que soit la date d'obtention de leur permis de conduire et passage de cette formation de 3 à 7 heures),
- favoriser l'utilisation des « supports fragilisés » dans les équipements routiers,
- proposer à l'Union européenne des mesures relevant de sa compétence relatives au véhicule lui-même (feux spécifiques pour améliorer la détectabilité des deux-roues motorisés dans la circulation, et généralisation de l'ABS, des airbags sur les véhicules mais aussi pour les conducteurs de systèmes de bridage électroniques pour les cyclomoteurs).