

Paris, le 31 mai 2007

Les deux-roues motorisés : une priorité pour la Sécurité routière

Cécile PETIT, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, fait un point d'étape sur la circulation des deux-roues motorisés au travers, d'une part, de l'étude sectorielle « Les motocyclettes et la sécurité routière en 2005 »¹ réalisée par l'Observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR) et, d'autre part, des réflexions de la commission « deux-roues » du Conseil national de la sécurité routière (CNSR).

A cette occasion, Cécile PETIT présente une première action de communication consacrée aux deux-roues motorisés, destinée à promouvoir une pratique sécurisée tant par les motards que par les automobilistes.

Cécile PETIT exprime son attachement à une large concertation avec le monde du motocyclisme pour répondre à l'importance des enjeux.

L'une des catégories d'usagers les plus vulnérables au risque routier

L'étude sectorielle de l'ONISR qui identifie les principaux facteurs de risques auxquels sont exposés les motards, confirme qu'un conducteur de deux-roues motorisé a 20 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste.

1. Certains conducteurs de deux-roues motorisés ont des comportements inadaptés.

Deux facteurs principaux d'accidents graves sont liés au non-respect des règles relatives à **la vitesse** et **l'alcool**. En 2005, 40% des motocyclistes impliqués dans un accident roulaient au-dessus de la vitesse autorisée (contre 20% des automobilistes)². 19,3% des conducteurs de deux-roues motorisés impliqués dans un accident mortel présentaient une alcoolémie excessive.

Par ailleurs, les **accidents sans aucune autre personne impliquée** sont à l'origine d'**un tiers des personnes tuées** à motocyclette.

2. Un partage de la route délicat entre usagers de deux-roues motorisés et automobilistes.

Qu'il s'agisse d'équipement, de visibilité, de mobilité... les différences sont considérables entre utilisateurs de deux-roues motorisés et automobilistes. **Le manque d'attention de la part des automobilistes** à l'égard des conducteurs de deux-roues motorisés est souvent source d'accidents ; en 2005, « le tourne à gauche » de la voiture a été à l'origine de 15% des accidents corporels entre une motocyclette et une voiture de tourisme.

Les conflits de priorité, le heurt d'une moto par l'arrière, les manœuvres dangereuses des véhicules ont entraîné également de nombreux accidents.

¹ L'étude sectorielle sera prochainement éditée à la Documentation française.

² ONISR, 2005

Des réflexions pour éclairer les pouvoirs publics

Pour renforcer la sécurité des usagers de la route circulant en deux-roues motorisés, **la commission « deux-roues » du CNSR** (cf. encadré page 3) **fait part de ses premières réflexions sur le sujet**. Elle constate une mise en danger par des comportements inadaptés, et évoque un renforcement de la formation pour les futurs conducteurs, ainsi que le port d'un équipement approprié en toute circonstance.

DEUX MESURES ENTREES EN VIGUEUR EN 2007

Parallèlement aux réflexions en cours, deux récentes réglementations ont pour objectif d'améliorer les conditions de sécurité en lien avec l'usage du deux-roues motorisé :

- **Une formation est obligatoire** pour les conducteurs titulaires d'un permis B, délivré depuis le 1^{er} janvier 2007³, qui souhaitent, après deux années de permis, conduire une motocyclette légère d'une cylindrée d'au plus 125 cm³. Cette formation permet d'appréhender la spécificité de la conduite d'un deux-roues motorisé ;
- **L'allumage des feux de croisement est obligatoire le jour** pour les motocyclettes légères et les cyclomoteurs depuis le 1^{er} mars 2007⁴. L'objectif est d'améliorer la visibilité des usagers de ces véhicules pour une meilleure cohabitation entre l'ensemble des conducteurs sur la route.

Une campagne de sensibilisation sur la vulnérabilité des deux-roues motorisés

La Sécurité routière lance une campagne d'insertion dans la presse écrite spécialisée et grand public à partir du 4 juin 2007 pour **promouvoir une meilleure sécurité de la conduite du deux-roues motorisé** (cf. fiche technique).

- Un visuel attire l'attention sur **les comportements à risque de la part de certains motards** (à l'instar de l'alcool et la vitesse) qui les privent du plaisir et de la passion de la conduite d'un deux-roues motorisé.
- Un second visuel cherche à **mettre en garde les automobilistes** contre le risque de ne pas se montrer suffisamment attentifs aux usagers de deux-roues motorisés.

Ces premières **actions de sensibilisation**, abordant le partage de la route entre automobilistes et conducteurs de deux-roues motorisés, seront renforcées au second semestre 2007 grâce, notamment, à la **participation active de la Sécurité routière au Mondial du deux-roues** (à Paris du 29 septembre au 7 octobre 2007).

³ Décret n°2006-1811 du 23 décembre 2006, publié au *Journal officiel* du 31 décembre 2006.

⁴ Décret n° 2007-271 du 27 février 2007, publié au *Journal officiel* du 1er mars 2007.

LES MISSIONS DU CONSEIL NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE (CNSR)

Créé par décret du 28 août 2001 et installé le 25 octobre 2001, le CNSR est associé à **l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière.**

Ces principales missions sont de :

- **proposer au gouvernement des mesures en faveur de la sécurité routière,**
- **procéder à des évaluations des actions engagées.**

Le CNSR a décidé, le 15 mars 2006, la création en son sein d'une commission deux-roues.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière assure le secrétariat du CNSR.

Retrouvez l'ensemble des informations sur
www.securite-routiere.gouv.fr

Contacts presse Sécurité routière :

Raphaëlle Montagu-Dardaine

Tél. : 01 40 81 80 33 - Fax : 01 40 81 80 98

Mél. : raphaelle.montagu@equipement.gouv.fr

Contacts presse Lowe Stratéus :

Matthias Le Fur

Tél. : 01 40 41 56 66 - Fax : 01 40 41 56 15

Mél. : matthias.le-fur@lowestrategie.com