



15ème législature

Question N° : 5241	De Mme Élisabeth Toutut-Picard (La République en Marche - Haute-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > Mesures de sécurité routière pour les deux-roues motorisés	Analyse > Mesures de sécurité routière pour les deux-roues motorisés.
Question publiée au JO le : 06/02/2018 Réponse publiée au JO le : 20/11/2018 page : 10463 Date de changement d'attribution : 16/10/2018 Date de signalement : 17/07/2018		

Texte de la question

Mme Élisabeth Toutut-Picard attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les mesures d'amélioration de la sécurité routière pour les deux-roues motorisés. Si le nombre de morts à moto a certes baissé de 12 % sur la période 2010-2017, 620 personnes circulant sur un deux-roues motorisé ont encore trouvé la mort sur une route de France entre mars 2016 et mars 2017. Afin de protéger davantage ces usagers de la route et d'améliorer la sécurité de tous, les représentants des motards préconisent de doubler les glissières de retenue, de rendre obligatoires les recommandations du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) en matière de prise en compte des deux-roues motorisés dans la conception des infrastructures routières et de proposer des stages gratuits de sécurité routière aux conducteurs (dans les 12-24 mois après le passage du permis ou tous les 10 ans). Elle lui demande de lui indiquer la position du Gouvernement sur ces propositions.

Texte de la réponse

Selon le rapport 2009 établi par l'association européenne des constructeurs de motocycles (ACEM) élaboré après l'analyse de 1 000 accidents de deux-roues motorisés, les infrastructures sont la cause directe des accidents corporels ou mortels de motocyclistes dans moins de 5 % des cas. 90 % sont liés aux comportements des conducteurs (vitesse, alcool, non respect des priorités, téléphone), les 5 % restants concernent les anomalies techniques des véhicules, la météo ou la présence d'objets sur les voies de circulation. Selon l'observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR), chaque année, environ 70 % des accidents mortels de motocyclistes surviennent lors d'une collision avec un véhicule et 30 % lors d'une collision contre un obstacle fixe : arbre, pile de pont, poteau ou jambe de force d'une glissière de sécurité. Statistiquement, aussi dramatiques soient-elles, les collisions avec les obstacles latéraux restent très minoritaires dans l'accidentalité des usagers de deux-roues motorisés (2RM). Les glissières de sécurité représentent quant à elles environ 20 % des obstacles fixes percutés par une motocyclette lors d'une perte de contrôle. Selon le bilan de l'ONISR 2015, analysant page 131 ce type d'accidents entre 2005 et 2009 : moins de 1 % de l'ensemble des accidents corporels sont imputables, en moyenne, à ce type de collision. Les pouvoirs publics ont pris ces situations en compte, puisque la mise en place des glissières de sécurité doublées sur le réseau routier national, dans certains types de virages, est prévue par la circulaire 99-68 du 1er octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux

motocyclistes. Respectant cette circulaire, les gestionnaires de voirie les installent lors d'un nouvel aménagement ou lors de réparations. Par ailleurs, le gouvernement a décidé, lors du plan national de la sécurité routière du 26 janvier 2015, d'étendre la pose des supports d'équipements routiers à sécurité passive (SSP), dispositifs qui prévoient de se casser ou de se déformer lors d'un impact. Ces supports sont actuellement disponibles avec 3 niveaux d'absorption et 4 vitesses d'impact en crash-test : 35 km/h pour s'assurer du fonctionnement du dispositif à faible vitesse mais aussi à 50, 70 et 100 km/h et sont utilisés depuis de nombreuses années dans les pays scandinaves. A la demande de la délégation à la sécurité routière (DSR), ils ont été testés en France durant 3 ans avec un bilan suffisamment concluant pour en autoriser l'usage. Ainsi, l'arrêté du 14 avril 2015 modifiant l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR) permet désormais leur utilisation. Grâce aux SSP, le gestionnaire peut s'affranchir de la pose de 60 mètres minimum de glissières de part et d'autre de l'obstacle à traiter. Pour les motocyclistes, ce sont autant de supports de glissières en moins qu'ils sont susceptibles de heurter en cas de sortie accidentelle de la chaussée. Cependant, en aucun cas, les SSP ne constituent des absorbeurs étudiés pour amortir le choc d'un corps humain contre un obstacle métallique. De même, une glissière de sécurité doublée n'assure aucune sécurité au-delà de 50 km/h, vitesse d'impact qui provoque un arrêt brutal, souvent mortel, de l'énergie cinétique. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle leur pose est interdite sur les circuits de compétition motocycliste. En circulation, à ce jour, la seule façon de diminuer les conséquences d'une collision contre un obstacle, qu'il soit fixe ou mobile, consiste à respecter scrupuleusement les limitations de vitesse et, pour les usagers de 2RM, à revêtir en toutes circonstances des équipements de protection individuelle incorporant de préférence un dispositif gonflable (type airbag) que l'État a d'ailleurs rendu obligatoire dans le cadre des missions de tous ses fonctionnaires motocyclistes professionnels : gendarmes, policiers ou douaniers, comme l'a fait en 2018 la fédération internationale de motocyclisme (FIM) pour tous ces pilotes lors des compétitions internationales qu'elle organise. Il n'est à ce jour pas prévu de rendre obligatoire les recommandations du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ni de rendre gratuites les diverses formations à la conduite. Dans sa volonté de poursuivre les efforts pour améliorer la protection des usagers de 2RM, lors du CISR du 9 janvier 2018, le Gouvernement a annoncé plusieurs mesures qui amélioreront la sécurité des usagers de 2RM, dont notamment le fait de moderniser les modalités d'examen pour les permis de conduire A1 et A2 et le contenu des formations 7 heures pour la conduite des motocyclettes, d'encourager le port des bottes et de l'airbag moto en partenariat avec les motos-écoles, et d'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.