

RAPPORT SÉCURITÉ ROUTIÈRE



***FÉDÉRATION DES MOTARDS DE
FRANCE***

INTRODUCTION

C'est dans ce rapport que nous avons le plaisir de vous remettre aujourd'hui l'ensemble de nos observations et concernant nos revendications ainsi que nos propositions concernant la sécurité routière. Depuis 2012, nous menons une bataille pour que les choses avancent dans le bon sens et dans l'intérêt premier des usagers de la route, mais aussi de la sécurité des usagers des deux roues motorisées (2RM). L'objectif de ce rendez-vous n'est pas seulement de nous faire connaître, mais aussi de vous rapporter le fruit de notre travail sur la réflexion de la sécurité routière, mais aussi des propositions que nous souhaitons mettre en avant dans une possible intégration au sein du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) et ainsi dans les différentes Commissions de travail de la Direction Interministérielle de la Sécurité Routière (DISR).

C'est depuis les années 1950 que les choses ont bien évolué jusqu'à nos jours, mais nous devons réellement faire changer les choses, les mentalités, car nous sommes dans un tournant de notre histoire et de la révolution technologique, industrielle, numérique et aussi environnementale. Elle tient compte également des observations qui sont également exprimées par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) qui émet des problématiques et aussi des chiffres sur l'accidentologie et les infrastructures routières en France et dans les régions d'outre-mer (DROM-COM). Il est important aujourd'hui de prendre en considération l'avis de chacun pour pouvoir proposer des projets de lois, de financements publics afin de pouvoir efficacement améliorer la sécurité en France.

En 2011, la France était le premier pays européen et mondial en termes de sécurité routière et d'infrastructures routières. Aujourd'hui elle est relayée à la 7^e place de ce classement, malheureusement à cause du vieillissement grandissant de ses installations mais, aussi des réseaux routiers secondaires. Aujourd'hui la Direction de la Sécurité Routière, le Ministère des Transports ainsi que le Ministère de l'Intérieur doivent corrélativement prendre des mesures fortes pour améliorer les différents chantiers qu'attendent les Français et les Fédérations de motocyclisme en France. Nous ne pouvons plus attendre que les choses s'aggravent ou pire que le nombre de mort et de blessé de ré-augmente au vu de ses paramètres.

Enfin dans ce rapport vous trouverez aussi les mesures proposées, les observations des auto-écoles ainsi que celle de la Fédération en termes de pédagogie et tout ce qui concerne la prévention, les conduites à risques et l'usage des stupéfiants et de l'alcool lors de la conduite de la moto. Elle se penchera sur la réforme du permis moto et de l'examen pratique réformé par votre prédécesseur M. Emmanuel BARBE. Nous espérons que ce rapport sera soumis au CNSR ainsi qu'à une prise de décision de votre délégation à la sécurité routière.

Julien GUAQUIER

Ancien Président de la Fédération & Co-président en charge de la sécurité routière.

SOMMAIRE

- P. 4-5.....: Présentation de la Fédération,**
- P. 6-8.....: Les problématiques de la sécurité routière en France,**
- P 8-9..... :L'évolution dans les régions de France,**
- P 9-12.....: L'évolution dans les départements de France et Outre-mer.**
- P. 12-13..... : Les jeunes conducteurs en 2RM,**
- P 14-14..... : Les véhicules utilitaires,**
- P 15-15..... : Les adolescents,**
- P 15-16..... : Les jeunes conducteurs novices,**
- P 16-16..... : Les jeunes permis moto A2.**
- P 16-16..... : Les usagers de plus de 65 ans,**
- P 16-17..... : Les comportements des usagers de la route,**
- P 18-18..... : La prévention en France, répression en matière de sécurité routière,**
- P 19-19.....: Les accidents les plus fréquents en France,**
- P 20-20..... : Les manques d'attention des usagers de la route,**
- P 21-22..... : Les équipements en deux-roues motorisés,**
- P 22-24..... : Les infrastructures routières en France en agglomération et hors agglomération,**
- P 24-25..... : L'éclairage public en France et les 80 km/h,**
- P 25-26.....: Les cyclistes, piétons et trottinettes sur les métropoles et stationnement,**
- P 27-27..... : Les secours et soins aux victimes ,**
- P 28-28..... : Les programmes QASPER (Qualité de l'Attestation Scolaire de Première Education Routière),**
- P 29-29..... : Barème des retraits de points en France pour les 2RM,**
- P 30-30..... : Le réseau routier dans son ensemble pour la Sécurité Routière,**
- P 31-31..... : L'analyse des données brutes des victimes, conducteurs impliqués dans les accidents de la route en France,**
- P 32-34..... : Les propositions de la Fédération des Motards de France,**
- P 34-35: La conclusion.**

PRÉSENTATION DE LA FÉDÉRATION

La Fédération des Motards de France est créée le 16 juin 2012 à Poix-de-Picardie (Somme) et publiée au JO le 21 juin 2012 à Béthune (Pas-de-Calais).

C'est une association de loi 1901 qui est référencée dans le domaine du motocyclisme et dans la défense des valeurs motardes. C'est une association représentative et qui permet de travailler sur les axes suivants dont elle fait partie intégrante de son objet social.

- Défense des usagers en deux-roues motorisés,
- Défense des activités de moto de loisirs,
- Défense de la pratique du tourisme,
- Organisations d'activités de roulage sur circuit,
- Activités de l'association lors des rassemblements nationaux (type relais moto).

L'association milite pour le droit des motocyclistes et la défense des droits de chacun des usagers des deux-roues motorisés.

Elle ambitionne également le droit de chacun à pouvoir s'exprimer sur les questions de sécurité routière et également le droit des pratiquants licenciés auprès de la Fédération Française de Motocyclisme.

La Fédération des Motards de France sensibilise en milieu scolaire sur la prévention à deux-roues notamment dans les collèges et lycées. Elle bénéficie d'un label académique pour les Hauts-de-France, Grand-Est, Normandie, Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val-de-Loire, Pays de la Loire, Bretagne et Nouvelle-Aquitaine et Région Sud (Ex Provence-Alpes-Côte-D'azur).

La Fédération se compose de 30 000 adhérents à travers la France et compte plus de 8 bureaux de région à travers les régions de France métropolitaine. Elle a également plusieurs bureaux à l'outre-mer (Réunion, Guadeloupe, Martinique, Guyane, Mayotte) et dans les territoires d'Outre-mer (Nouvelle-Calédonie et Polynésie-Française).



La fédération a une force dans les départements avec plus de 92 départements de France actifs sur le territoire national. Ce maillage territorial permet à la Fédération de pouvoir bénéficier d'une force légitime de proposition mais aussi de représentativité auprès des préfetures de régions, de

départements et des ministères.

La Fédération des Motards de France est affiliée auprès du CODEVER, FFM et auprès du CSIAM ainsi que de la CNPA (Auto-école et professionnel de l'automobile).

La Fédération s'organise autour de plusieurs Commissions, qu'elle coordonne avec un responsable national un Vice-président qui préside chacune des Commissions nationales.

- **Commission de Motocross,**
- **Commission de Vitesse,**
- **Commission de la Sécurité Routière,**
- **Commission des Rallyes Routiers,**
- **Commission d'Enduro,**
- **Commission des Courses sur Sable,**
- **Commission des motos de Tourisme,**
- **Commission des grands événements motocyclistes.**
-

Ces Commissions n'ont pas de fonction décisionnelle, mais sont des commissions consultatives qui permettent à la FFM (Fédération délégataire du Sport motocyclisme) de pouvoir apporter des solutions et des propositions de décisions.

Leur avis est décisionnel au sein de la Fédération des Motards de France (FMF), mais consultatif auprès de la FFM.

Le bureau national est chargé d'appliquer les décisions prises lors du Conseil national et des décisions opérationnelles prises par le Bureau national.

L'association s'appuie sur ses élus pour leurs compétences et leurs expertises concernant la sécurité routière et d'autres missions comme la réglementation du sport et du motocyclisme en général.

La Fédération a participé au projet de création de la « Radio des Motards » en 2018



qui a permis de créer plusieurs émissions de radio. Un site avait été créé et a permis à l'ensemble des protagonistes du monde de la moto de pouvoir s'exprimer autour des questions de la sécurité routière. Faute de budget et de moyen, la FMF n'a pas pu aboutir sur le long terme sur ce projet, nous devons même inviter Monsieur Emmanuel BARBE (Ancien Délégué de Sécurité Routière) qui à l'époque lançait son projet des 80 km/h en France.

La FMF voulait simplement mettre en place un moyen de communication digital pour permettre l'ouverture auprès des pouvoirs publics et des usagers 2RM à s'informer des grandes questions liées au motocyclisme et au sport moto (en général).

Référence : Chambre Syndicale des Importateurs de l'Automobile et des Motocyclistes - CSIAM, Centre Nationale des Professions de l'Automobile -CNPA et le Collectif de Défense et des Loisirs Verts - CODEVER.

PROBLÉMATIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

La France, aujourd'hui se situe à la moyenne européenne de l'accidentologie sur les routes secondaires. Malgré tout, elle n'est pas la « dernière » ni la « première » de sa catégorie en matière d'accidents dans les régions de France.

Depuis 2008 la France connaît une recrudescence annuelle vers la baisse du nombre d'accidents graves et selon les chiffres de l'ONISR© (2018) un décroît spectaculaire du nombre de tués sur les routes en France.

Ceci résulte aussi depuis plusieurs années d'une amélioration des matériaux, habitacles des véhicules à moteurs, mais aussi de sa technologie. L'enseignement à la conduite et les préventions sont à l'origine du décroît de ces chiffres depuis des années. Ces chiffres sont particulièrement encourageants. Selon les chiffres en 2005 ils étaient plus de 160 000 accidents (120 000 en 2RM) impliquant des blessés graves contre seulement 60 000 en 2016 (contre 80 000 pour les 2RM), ces chiffres ont tendance aujourd'hui à stagner.

Le nombre de tués sur les routes de France baisse considérablement passant de 75 millions en 2008 à peine 50 millions en 2018 et continue de baisser fortement en France en 2020. La multiplication des canaux de diffusions des campagnes « chocs » de la sécurité routière et des renforcements des moyens de « répressions » ont sans doute favorisé cette démarche.

Les usagers des deux roues motorisées ont aussi aujourd'hui des moyens de protection plus adaptées concernant leurs équipements de protections individuelles (EPI) adaptés et normés par le symbole « E » et maintenant le symbole avec un motocycliste sur l'étiquette de garantir qu'il possède un label. L'arrivée également de l'airbag© à moto favorisera sans doute encore plus la réduction des lésions à la colonne vertébrale.

Malgré tout dans d'autres catégories d'usagers comme les piétons et les automobilistes les chiffres sur les accidents graves impliquant un véhicule léger, piéton ou des cyclistes ont tendance à remonter malgré des moyens de préventions mis en place. La particularité de cette population des piétons jugés « fragiles » sont le nombre croissant d'usagers cyclistes sur les routes des grandes agglomérations, mais aussi la multiplication des usagers roulant pour l'instant « sans législation » avec des gyropodes, trottinettes, vélos électriques et autres engins motorisés.

Bien naturellement, il faudra Madame la Délégué à la Sécurité Routière, faire évoluer le Code la Route pour rapidement mettre une législation pour réglementer la pratique de ces usages sur les routes des grandes agglomérations et hors agglomérations. Aujourd'hui aucune formation et aucun permis n'est exigé pour conduire ces engins. La recrudescence des accidents liés à la « tête » et aux « membres inférieurs » est due aussi à la multiplication de ces pratiques de mobilités facilitées pour les Franciliens et autres villes françaises pour éviter les transports en commun.

En France, les automobilistes représentent plus de 70 % du parc automobile et environ 20 % pour les deux-roues motorisées. La moyenne des décès en Europe baisse depuis 2000. Alors qu'elle était à plus de 56 427, elle est à moins de 25 000 aujourd'hui. L'objectif des 15 500 morts en 2020 à 2025 est atteignable. Les moyens par des propositions législatives permettront encore de faire baisser ce chiffre. La baisse est considérable en Europe et montre une fois de plus l'amélioration générale de la situation qu'il y a 20 ans. Pourtant l'Allemagne est un pays ayant 83 millions d'habitants avec une motorisation de plus de 555 milles personnes en moyenne et ayant un taux d'accidentologie les plus fortes de l'Union Européenne. L'Allemagne est à 91 millions de décès par an contre la France à 137 millions en 2020. Ce qui est forcément beaucoup par rapport à la France qui compte 479 millions d'usagers sur les routes de France (équivalence quasi-proche).

Concernant les jeunes conducteurs ou jeunes motocyclistes, nous pouvons constater que la moyenne est quasi proche entre l'Allemagne et la France et quasiment la moitié moins pour le Royaume-Uni. Au niveau de la mortalité elle est aussi beaucoup plus faible que les autres pays. Les jeunes ont malgré tout depuis plusieurs années des comportements de plus en plus à risques, et même « débridés » ce qui entraînent chez les jeunes conducteurs de motocyclettes et cyclomoteurs des accidents souvent graves.

Malgré la prévention sur les stupéfiants, alcool, médicaments et autres psychotropes, les jeunes sont généralement dans un état « de toute-puissance » altérant volontairement leurs comportements. Les conduites à risques sont généralement en deux roues motorisées, sont les plus accidentogènes surtout dans les agglomérations et sur les axes secondaires.

Le parc automobile français est en augmentation en France. nous pouvons le constater dans les grands villes françaises et hors agglomération. Trop souvent les accidents sont en général en ville ou en campagne par temps de beau temps. L'axe autoroutier en France est le plus sûr en Europe.

Enfin les accidents sur les routes se sont multipliés par des chocs frontaux, avec des personnes âgées de plus de 65 ans et trop souvent les jeunes conducteurs tués ou impliqués sur les accidents. Les blessés sont aussi des jeunes de 18 à 34 ans donc il faut prioriser nos efforts sur la prévention.

La Fédération souhaite avant tout vous apporter sa vision des choses dans ce rapport qui vous sera remis le 24 septembre prochain afin de pouvoir adapter votre politique prochaine sur la sécurité routière en France. Il faut également apporter des mesures fortes en matière de législation.

L'ÉVOLUTION DANS LES RÉGIONS DE FRANCE,

La répartition dans les régions est assez large par millions d'habitants et concernant ces régions, on peut apercevoir que certaines de ces régions sont plus impactées que dans les régions ayant des densités de population plus élevées. Les deux roues motorisées sont plus accidentées avec le facteur « décès » dans les villes que dans les zones rurales. C'est les conclusions de la Commission de la Sécurité Routière.

Dans cette liste les régions les plus impactées en millions d'habitants et par an entre 2014 et 2018. (barème ONISR © - Plus de 65 millions) ;

- La région Occitanie,
- Le Centre-Val-de-Loire,
- La Bourgogne-Franche-Comté,
- La Corse.

Les régions ayant un impact moyen sur l'accidentologie – (ONISR© - moins de 53 millions) ;

- La région Normandie,
- Les Pays-de-la-Loire,
- La Nouvelle Aquitaine,
- La Provence Alpes-Côtes-d 'Azur.

Les autres régions ne sont pas forcément impactées par un fort nombre de morts selon les calculs du Ministère de l'Intérieur.

Ce que l'on remarque, c'est que 23 % des tués sont des usagers deux-roues motorisées et que la ressemblance est forte avec plus de 29 % ayant pour cause de l'accident le facteur alcool, 20 % lié à un jeune conducteur ou novice. Dans les régions Provence-Alpes-Côte-D'azur elle représente 30 % des accidents. Les trajets domicile/travail sont plus fréquents puisque les usagers 2RM empruntent tous les jours les mêmes trajets. La PACA, la Corse et l'Île-de-France sont concernés par ces impacts accidentogènes, on remarque également que la densité du trafic est aussi à l'origine de ces accidents.

La Fédération remarque aussi l'usage démontré dans le rapport ON SIR® des psychotropes et l'usage de l'alcool dans les régions coutumières de l'abus de l'alcool pour les régions de la Bretagne, Occitanie, Corse et les Hauts-de-France et se situant entre 44 à 53 % des causes de mortalités de ces accidents en région.

La Fédération note aussi que les usagers 2RM sont plus touchés par les accidents, environs 23 % durant la période estivale. 109 jeunes tués par millions d'habitants sont concernés par un taux positif à l'alcool sur la tranche d'âge (18à 24 ans).

Enfin la FMF tient compte que dans deux régions (l'Occitanie et la région PACA) sont les deux régions les plus meurtrières en France suivi de la région Grand-Est. Il est nécessaire de prendre en compte ces mesures pour avancer sur des moyens de préventions liés à l'alcool et le facteur de la vitesse.

L'ÉVOLUTION DANS LES DÉPARTEMENTS DE FRANCE

La fédération tient à avoir une tendance sur les chiffres dans chaque département avec un taux assez « varié » du nombre de tués sur ses routes qui est très localisé selon les facteurs liés au tourisme ou bien sur le facteur de l'alcool ou les stupéfiants.

Selon le barème publié dans l'ON SIR® les départements les plus touchés par le nombre total de morts en France, selon la moyenne par million d'habitants ;

- Le Pas-de-Calais,
- Le Nord,
- La Seine-et-Marne,
- La Gironde,
- L'Hérault,
- Les Bouches-du-Rhône,
- Le Var,
- La Loire-Atlantique.

Ces départements ont une prédominance assez poussée sur les densités de population que comportent les agglomérations dans les départements. Selon ses facteurs, il y a aussi d'autres causalités qui provoquent ces nombreux accidents. Les autres départements qui correspondent sur la carte de France représentent des départements ayant des circulations de véhicules moins importantes donc forcément moins d'accident sur les routes françaises.

Les jeunes sont aussi en très forte hausse avec celle des usagers ayant plus de 65 ans.

On peut également retrouver des départements ayant un taux de mortalité par an très élevée par rapport à la moyenne nationale (source ON SIR®) ;

- Le Loir-et-Cher,
- Le Gers,
- La Lozère,
- Les Alpes-de-Haute-Provence,
- La Haute-Corse.

Les usagers en deux roues motorisées sont assez flagrants car ils représentent plus qu'un usager sur trois et se situent généralement sur les régions de sud-est et en Ile-de-France.

Les chiffres observés démontrent aussi que les jeunes ont tendance à se tuer dans les régions plus ruralisées avec moins de densité de population. La région méditerranéenne et forcément une région durant l'été ou hors saison il y a le plus d'usagers motocyclistes. Les départements dits « en transition » comportent aussi une augmentation du nombre d'accidents. Au niveau national, la comparaison est assez frappante car certaines des régions ont bien des caractéristiques plus au moins importantes selon les critères liés à la météorologie, à la densité, aux comportements, l'afflux de trafics urbains et périurbains et selon aussi l'état des chaussées.

Les types d'accidents par tranche d'âge restent sensiblement les mêmes. On remarque qu'il y a autant d'accidents de jour comme de nuit.

Les usagers 2RM représentent 19 % des usagers impliqués dans l'accident. Comparé à d'autres chiffres sur autoroute les usagers motocyclistes sont forcément plus vulnérables liés au carré de la vitesse qui est forcément plus dramatique en cas de choc violent.

Les véhicules légers sont forcément plus impactés par l'accidentologie sur les voies rapides.

On remarque aussi que les usagers ayant plus de 65 à 74 ans ont considérablement augmenté, + 25% ce qui explique aussi que ces usagers sont impliqués dans un accident mortel. Ces personnes sont plus sujettes à des malaises. Les erreurs d'itinéraires ou les contresens ont depuis quelques années considérablement augmenté.

A contrario les jeunes âgés de 18 à 24 ans dans cette catégorie baisse d'année en année.

En race campagne on note vraiment qu'il y a beaucoup plus d'accidents avec les jeunes de 18 à 35 ans. La vitesse est forcément en cause et aussi le facteur comportementale.

Malgré les chiffres de l'ONISR © qui pointe 80 % de mortalité chez les motocyclistes, elle a tendance à fortement baisser par rapport aux autres années.

Les motocyclistes sont souvent impliqués dans des chocs frontaux ou des collisions sur le côté. Les chiffres se situent entre 25 et 26 % qui reste moyennement élevés et l'on retrouve le facteur accidentogène durant les heures de pointe du matin mais surtout le soir entre 16h et 20h sur le nombre de tués sur les routes secondaires. Le flot de véhicules aux heures de pointe favorise énormément les accidents.

Les statistiques démontrent également que les accidents mortels sont environ plus importants dans les chiffres suivants et ce que l'on peut remarquer sur les natures de ces accidents dans les routes « hors agglomérations » ;

- L'inexpérience,
- La vitesse,
- L'alcool,
- Nouveau véhicule.

C'est aussi le cas dans le cadre de la vitesse et les jeunes conducteurs qui sont responsables en 2RM de beaucoup plus d'accidents, les conduites à risque et notamment la pratique « excessive de la vitesse » sur les routes sont les causes de la mortalité.

L'utilisation d'une nouvelle moto, ou un nouveau 2RM en général nécessite « à tous » un temps d'adaptation. C'est tout à fait possible qu'un usager puisse causer un accident à cause du manque d'expérience lié à l'achat de son nouveau véhicule.

Cependant, on remarque aussi l'accroissement des refus de priorité mais aussi de l'état de santé des personnes âgées qui peuvent aussi contribuer à des facteurs de risques d'accidents. On ressent tout de même que les mesures de prévention liée à l'alcool portent ses fruits, puisque le taux du nombre de morts lié à l'alcool ne cesse de descendre. Enfin les motards représentant 26 % des tués en territoire urbain Ile-de-France.

L'OUTRE-MER & COM

L'outre-mer est sensiblement plus différente que chez nous en métropole et notamment en matière de chiffre. En effet selon les régions d'outre-mer on remarque des grandes disparités dans ces régions.

- La Guadeloupe,
- La Martinique,
- La Réunion,
- La Mayotte,
- La Nouvelle-Calédonie

C'est aussi par rapport au contexte local concernant les reliefs et les coutumes locales qui peuvent générer des statistiques très hautes. Les conditions météorologiques et les infrastructures routières.

Les taux sont très hauts par rapport à la métropole. Une action régionalisée est fortement recommandée.

Les chiffres sur la mortalité sont exponentiels en Guadeloupe, Guyane, Polynésie-Française et très fort en Nouvelle-Calédonie.

Sur les gravités accidentogènes, la palme est adressée à la Polynésie-Française et la Nouvelle-Calédonie.

Il est constaté qu'il est nettement supérieur aux voisins de l'Australie et la Nouvelle-Zélande. En matière de moyenne européenne c'est du jamais vu. On remarque aussi une autre particularité en Outre-Mer c'est la population relativement jeune. En matière de sécurité routière, nous savons que cette « tranche d'âge » et plus propice

aux accidents. Il est absolument nécessaire pour la sécurité routière de faire et favoriser la prévention chez les jeunes.

La Guadeloupe et la Martinique tirent cinq fois plus de morts que ses voisins en métropole. Ce qui est assez frappant par rapport à la France métropolitaine.

57 % sont des usagers motorisés ou cyclistes impliqués dans un accident. La Réunion et la Martinique représentent entre 33 à 43 % de la part des tués sur les routes.

Les saisons sont inversées en outre-mer ce qui modifie le taux d'accidentologie. Souvent le week-end très tard les accidents surviennent davantage et sont généralement liés aux problèmes d'alcool « 64 % » recensé par l'ONSIR©.

Enfin pour finir sur les accidents en Outre-mer, on remarque aussi une grande inconscience à ne pas porter le casque en Martinique qui compte 63 % de ces causes recensées. 48 % en Guadeloupe et 50 % en Guyane.

Concernant le permis de conduire valide, il est flagrant de constater que 24 % des personnes tuées n'avaient pas de permis de conduire. La Guyane et la Nouvelle-Calédonie représentent entre 36 et 33 % des causes « mortelles » d'accident de la route à cause d'usagers n'ayant plus de permis valide.

LES JEUNES CONDUCTEURS EN 2RM.

Les jeunes en cyclomoteur peuvent piloter un engin inférieur à 50 cm² à partir de 14 ans. Ce qui explique aussi la jeunesse de la conduite et les conducteurs novices. Après la réforme du BSR (Ex-Brevet de Sécurité Routière), le nouveau permis AM est devenu obligatoire pour tous depuis sa réforme en 2018.

Malgré tout , on note une baisse de 6 à 7 % significative du nombre de morts sur les routes de France entre 2000 et 2010 ce qui prouve aussi que la prévention et la sensibilisation sont devenues un atout pour la Sécurité routière. Il faut donc poursuivre les efforts.

En revanche, la recrudescence des « motos légères » notamment débridées accentue le nombre de morts ou de blessés et qui a tendance à remonter en 2018.

Ce qui est énorme, c'est le nombre de blessées par tranche d'âge (2 001 pour les 14 et 17 ans) et (1 703 blessées pour les 18 – 24 ans). Ce qui reste quand même élevé malgré les moyens engagés aujourd'hui. En moyenne l'ONSIR© répartie par 36 % le nombre total en cyclomoteurs avec 31 % de ceux représentant les jeunes de 14 à 17 ans.

Nous pouvons constater que les collisions frontales sont très présentes chez les cyclomotoristes ainsi que les accidents ayant été sous une emprise alcoolique. Elles représentent 38 % en moyenne des accidents.

Concernant le port de l'équipement la Fédération se réjouit que les statistiques de l'ONSIR© restent stables par rapport à 2003. Une remarque que nous tenons à faire préciser concernant les passagers ne portant pas de casque nous semble troublant par rapport aux conducteurs qui ne représentent que 8 à 3 % des accidents.

Concernant les accidents sur les routes, nous ne sommes pas étonnés qu'ils se déroulent « hors agglomérations » puisque 30 % des accidents se déroulent sur des milieux routiers hors des grandes agglomérations dont la vigilance est moindre.

On note également le nombre de tués entre 16h et 22h dans les grandes agglomérations des jeunes cyclomotoristes qui souvent repartent chez eux le week-end, repartent de leurs établissements scolaires. Généralement, ces horaires ont lieu durant les heures de pointe. La fatigue aussi est un signe de baisse de vigilance, donc d'accident.

Les jeunes ont tendance à avoir un comportement de « toute puissance » s'affranchissant des règles du Code de la Route et pouvant entraîner des accidents.

Enfin concernant les jeunes utilisant un cyclomoteur, encore beaucoup trop conduisent sous l'emprise de l'alcool en moyenne l'ONISR® récence 24 % des tués ou blessés. En général ces accidents se produisent en sortant d'une soirée arrosée ou bien d'une discothèque. Car statiquement ils se produisent entre 19h et 3h du matin.

Nous allons ensuite évoquer la partie des motocyclistes toujours dans le même thème. Les propositions sont fixées en partie « solutions ».

Les motocyclistes chez les jeunes conducteurs.

Dans ce que l'on peut retenir c'est dans l'ensemble une baisse générale de la mortalité chez les motards. Elle a été de -1,4% en moyenne entre 2010 et 2018. Elle reste tout de même très faible par rapport aux autres usagers (-11%).

En rapport avec la puissance des machines les plus de 800 cm² représentent plus d'usagers que la normal environs 39 %. Les accidents sont souvent dus à des comportements dangereux avec une identité « sportive » assez « identitaire » par rapport à un usager motocycliste.

Les machines lourdes entraînent forcément des risques de perte de membre, voir même le décès. C'est le cas des motos anciennes qui sont très lourdes. Les motos dont le plein de carburant augmente sensiblement « le poids tout plein fait ». Il faut en générale rajouter 5 à 10 kilos en plus.

La tendance générale pour les engins de < 125 cm² est en nette régression par rapport à 2010 qui enregistre (-7%) en moyenne.

Les chiffres sont aussi identiques pour la « tranche d'âge » où celui-ci avoisine un taux de mortalité de 40 % chez les motocyclistes, 44% de blessés ont entre 18-34 ans. Une nette recrudescence pour les usagers de 18 -54 ans (+74%) et enfin les 65-75 ans avoisine les (+122%).

LES VEHICULES UTILITAIRES

Aujourd'hui, nous avons énormément de véhicules utilitaires en circulation. Surtout dans les grandes agglomérations ou cela est très problématique. Les motards et les autres usagers des deux roues motorisées représente 14 % des accidents graves sur la route.

Cela ne paraît pas beaucoup, mais cela représente tout de même 37 des tués et 326 blessés au total. Les autres usagers sont eux aussi impactés par ces accidents plus au moins graves.

Beaucoup de véhicules étrangers circulent en France et aussi de plus en plus d'utilitaires venus de toute l'Europe circule en France. Cela engendre une augmentation du trafic très importante et en plus de la circulation des poids lourds.

Les motards et les usagers des deux roues motorisées sont vulnérables et selon la courbe de l'ONISR© cela représente 37 des accidents dont 23 hors agglomération ce qui est important.

Certains pics sont atteints généralement durant l'été et le début de l'automne. Les jours de la semaine sont les plus problématiques avec un pic le début de semaine. Les jeunes conducteurs sont quant à eux largement représentés au vu de leurs nombres d'implications dans les accidents de la route en France.

La mortalité des usagers 2RM est plus importante que sur les autres catégories d'usagers, vu que nous sommes plus vulnérables en ayant pas de carrosserie. Les accidents sont généralement dramatiques pour les motards, surtout quand ils surviennent sur un obstacle fixe.

LES USAGERS ÉTRANGERS

Les pays européens dont les poids lourds et véhicules étrangers sont généralement impliqués, sont parmi ces pays, les chauffeurs originaires de ces pays.

- l'Espagne,
- La Pologne,
- Suisse et Royaume-Unis.

En France les chauffeurs français seulement 3,5 % des français sont impliqués dans un accident de la route.

Les Portugais et les belges sont les moins accidentogènes. Les Anglais sont très accidentogènes du fait de la circulation à gauche en France. Malheureusement, l'Île-de-France est le plus impliqué dans les accidents mortels qui se caractérise par le flux de la circulation très dense.

Enfin, nous constatons que les accidents les plus fréquents sont généralement en période estivale et sur les routes hors agglomération (56 % des tués et 62 % des blessés).

LES ADOLESCENTS

Les usagers adolescents sont très souvent impliqués dans un accident de la route, généralement les 14-17 ans. Tous ne sont pas à moto, mais généralement en cyclomoteurs.

Elle représente 6 % de la mortalité routière en France. Comme je l'ai évoqué avant, le taux de la mortalité baisse continuellement.

Malheureusement, à l'atteinte de l'âge de 14 ans et l'acquisition du premier cyclomoteur le taux de mortalité des jeunes augmente sensiblement. Malgré tout les 0-17 ans sont peu élevés que chez les adultes, à peine 2,1 %. Cependant les 14-17 ans sont très fortement touchés par les accidents mortels et sont plus de 38 % des cas. L'usage du cyclomoteur ou motocyclette « débridé » et aussi les conduites sous l'usage de stupéfiants et d'alcool sont les principales causes de décès.

Le casque non porté reste chez les cyclos à 8 % mais plus élevé chez les motocyclettes à 12%. Le temps estival de juillet, octobre et l'hiver en décembre sont généralement très meurtriers pour ses jeunes et ce que nous rapportent l'ONISR©. Elle augmente forcément durant les périodes scolaires 2 520 victimes, 1 550 pendant les vacances et 890 le week-end.

Les modes de trajets de ses jeunes sont généralement pour le « loisir & promenades » à 64% des trajets. Les 14-17 ans en font un usage plus professionnelle surtout pour les apprentis. Les propositions sont surtout une communication dans les collèges, lycées et durant les périodes estivale sur les mobiles des parents, jeunes et apprentis.

Très important aussi de prendre des mesures législatives en matière d'alcoolémie et aussi en matière de stupéfiant avec une suspension systématique du permis AM. Même si elle est déjà en vigueur pour les autres usagers une confiscation du véhicule semble nécessaire à ces jeunes usagers.

LES USAGERS, LES NOVICES ET JEUNES CONDUCTEURS - PERMIS MOINS DE DEUX ANNÉES

Les usagers ayant atteint l'âge et obtenant le permis moto (A2) depuis la réforme représente 22 % du parc automobile français. Ils sont plus nombreux à être tués pour les conducteurs novices âgés de 20 ans, ainsi, pour les jeunes motocyclistes.

Les conducteurs expérimentés sont aussi nombreux que les jeunes motards, environs 40 % des usagers et par véhicule. Les 30-34 ans sont quant à eux fixés à 37 %. C'est assez élevé.

Ce qui est aussi inquiétant, c'est que les jeunes novices qui ont le permis moto sont positifs au taux d'alcoolémie environs 12 % et positif alcool et 22% au test des stupéfiants qui sont aussi responsable du nombre d'accidents mortels. Les accidents sont généralement produits en « loisir » ou « promenade » avec un taux de 60 %.

49 % pour les plus expérimentés (20 - 34 ans) sont touchés par ces accidents.

La nuit est plus propice aux accidents nocturnes qui compte 48 % de cette tranche. Les responsabilités sont aussi élevées avec plus de 58 % d'accidents responsables.

Il y a encore chez les 18-24 ans plus de 503 jeunes (15 %) qui ont perdu la vie. C'est 18 % au total sur le parc automobile que les usagers 2RM ont payé encore un lourd tribu.

Il faut donc interdire aux motocyclistes, usagers 2RM, cyclo et motocyclette légère toute consommation d'alcool et faire tomber le taux pour ces catégories de véhicule à 0 g/l. c'est une solution pour réduire ce fléau. Rendre également le port des équipements obligatoire pour tous (gants, blousons et bottes) y compris le casque attaché, même si nous saluons la prise d'une législation en 2018 sur le port obligatoire des gants en motos. L'option de l'airbag en moto est aussi fortement conseiller.

LES USAGERS DE PLUS DE 65 ANS

Les personnes âgées de plus de 75 ans sont plus dangereuses sur les routes que les plus jeunes ou les autres catégories d'âges. Ces personnes sont moins vigilantes ou bien en raison de leurs traitements médicaux leurs attentions sont réduites. Les personnes de 65 à 75 ans représentent 26 % des personnes tuées sur les routes.

Malgré tout, la mortalité baisse également pour ces personnes. La mortalité des 65 ans et plus à moto est quasi nul. Les accidents graves sont très souvent plus élevés quand ils se produisent, généralement les accidents ont lieu dans les agglomérations et hors agglomérations. La tranche d'âge des plus de 75 ans est la plus dramatique.

43 % des seniors sont généralement tuées en ville. Le week-end s'est généralement le moins meurtrier de la semaine, car les seniors sortent moins. Les seniors sont d'avantages impliqués dans les accidents entre 9 à 12h et 14h à 19h, souvent entre les heures de pointe selon l'ONISR©. 94 % d'entre eux le sont malheureusement entre 7 et 21h. Il est donc nécessaire d'augmenter la vigilance des autorités à pouvoir surveiller l'état de santé des conducteurs de toute catégorie de véhicule.

LES COMPORTEMENTS DES USAGERS DE LA ROUTE

En 2018 nous savons que les motocyclistes et les autres usagers des deux-roues étant victimes et responsables de leurs décès, plus de 3 248 sont constatés en France. Cela représente 58 des usagers motocyclistes impliqués dans un accident mortel en France.

Les catégories des âges concernées par un accident responsable sont représentées comme celui-ci. (18-24 ans) plus de 74 %, (25-34 ans) à 66 %, (65-74 ans) 62% et plus de 75 ans selon l'ONISR© 77%.

Les comportements sont inadaptés et nous le savons avec certaines libertés prisent par certains avec le Code de la Route. Il n'en reste pas moins que les deux catégories les plus touchées sont belle est bien les jeunes et les seniors de plus de 75 ans.

Nous savons aussi que les femmes sont généralement plus « prudentes » avec le respect du Code de la route, généralement non responsables de l'accident. Les accidents surviennent généralement dans le département de résidence de la personne, sur une

route départementale, avec leurs véhicules de loisirs et également en week-end ou en vacances.

La vitesse est belle et bien présente, après l'alcool présent souvent chez les plus jeunes, la réduction du champ visuel, quant on roule à grande vitesse est forcément multipliée au carré de la vitesse, suivi de l'effet « cause à effet » lorsque surgit un événement inattendu, le motocycliste ne peut pas réagir à temps au vue de la vitesse parcouru. Nous savons que les accidents en cyclo ou moto sont généralement dramatiques, car l'absence de carrosserie entraîne généralement des lésions graves.

Les stupéfiants sont aussi présents chez les jeunes, mais nous avons déjà abordé ce thème avec l'alcool.

Ainsi, n'oublions pas dans ce rapport de noter le « non-respect des priorités » au sens large qui cause bien aussi des accidents corporels. Les sens « interdits » ou « inverses » prisent par les seniors sont très souvent tragiques et augmentent « fatalement » le risque de collisions ou chocs frontaux, surtout sur l'autoroute...

La vitesse :

Malgré la partie répressive des amendes et retrait de points, notons que les usagers 2RM (pour ceux adoptant des conduites à risques) sont plus à risque d'avoir un « accident » qu'un véritable « motard responsable » qui quant à lui respecte le Code, donc la loi. Nous n'écartons pas les chiffres de l'APAM concernant les plus de 40 % de « cause 1 » d'un accident ayant été causé par la vitesse.

Les causes multiples concernant les accidents sont aussi élevées avec plus de 45 % de ses causes relevées chez les usagers motorisés. Nous savons que malheureusement les contrôles de préventions dans les communes « contrôle préventif de vitesse » n'ont pas beaucoup d'effet.

Le meilleur moyen de prévenir ces comportements dangereux et de pouvoir augmenter la « prévention » chez les Gendarmes en brigade moto ou BMO, ainsi que les services de Police. C'est le meilleur moyen de pouvoir encore réduire le nombre d'excès de vitesse. Je ne suis pas sûr que la répression « systématique ne soit une véritable solution. C'est d'avoir la certitude de faire bouger les mentalités.

Augmenter aussi les stages de prévention chez les usagers des deux roues motorisées. Cela semble indéniable.

LA PRÉVENTION EN FRANCE, RÉPRESSION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE,

Nous savons que la répression n'est pas toujours la seule solution pour faire baisser le nombre de morts sur les routes ou d'accidents, il y a la prévention qui permet réellement de faire changer les mentalités en France.

Aujourd'hui pas assez de prévention n'est organisée auprès des conducteurs, cyclomotoriste et usagers motocyclistes. Les cyclistes ne reçoivent aucune formation pour pouvoir rouler à vélo, cela semble tellement évident mais aujourd'hui le changement de comportement de certaines personnes provoque des accidents dramatiques et notamment les infractions multiples au Code de la route.

Imposé alors une législation pour instaurer à tous, voir tout les deux ans un stage obligatoire de sensibilisation à la sécurité routière semble nécessaire. Les consciences pourront réellement changer grâce à ce dispositif qui peut être mis en place facilement.

Une solution qui devrait être généralisée pour l'ensemble des usagers en infraction, pouvant être une alternative plus généralisée qu'aujourd'hui. Même si elle existe en France elle est souvent que trop peu utilisée. Il faudrait donc la généraliser. C'est une chose qui doit être débattue en commission de Sécurité Routière.

Une législation devrait être envisagée auprès de l'Assemblée nationale et du Sénat pour acter une loi en ce sens. Cette disposition doit être obligatoire pour les jeunes, qui eux aussi sont exposés à des comportements à risque et concernant la vitesse, l'alcool et les produits stupéfiants.

il est tout à fait intéressant de prévenir les conduites à risques chez ces jeunes afin de réduire le taux d'accidents et de mortalités très élevés chez les 18 – 25 ans. Cela s'accompagne en plus des formations déjà dispensées par les forces de l'ordre, l'éducation nationale et les services de la sécurité routière.

Notamment les journées de sensibilisations organisées par la Sécurité routière ne sont généralement pas souvent déployées dans les départements et parfois totalement absentes dans la prise de conscience par des simulateurs, accidents fictifs et crash test qui sont parfois prodigués par le concours des compagnies d'assurances. L'accident coûte cher à l'état mais aussi aux compagnies d'assurances.

LES ACCIDENTS LES PLUS FRÉQUENTS EN FRANCE,

En France les règles du Code de la Route permettent véritablement de réguler la circulation pour l'ensemble des usagers de la route. Si certains pays n'ont pas encore de Code de la Route totalement accepté et respecté de tous comme le Liban, cela pose un véritable problème de sécurité publique. Sur le territoire national nous avons 26 851 infractions qui sont retenues chaque année. Malheureusement le plus souvent c'est la vitesse qui est mise en cause.

Ce que l'on constate dans le rapport de l'ONISR[©] c'est que 28 % sur les 87 896 conducteurs que compte la France, sont responsables d'un accident à cause de la vitesse. Parmi cela 19% ont réalisé des refus de priorités, 1 494 conducteurs sur les 6 2 257 étant responsables. Les hommes sont généralement plus distraits que les femmes qui ne sont que 19% contre 21% impliqués dans un accident.

Nous savons que les VU, VT, les cyclos et les motos sont très souvent impliqués dans un accident de la route.

Les distances de sécurité sur les chantiers ou les distances entre deux véhicules sont très souvent impliquées dans la plupart des accidents.

Les refus de priorité sont également extrêmement répandus, à entendre dire que les gens ont perdu leurs sens des priorités et de leurs codes... 271 751 infractions c'est juste inadmissible et les usagers des deux roues motorisées le sont de première ligne. Forcément le nombre de morts est de 649 avec plus de 23 158 blessés c'est assez rare de voir des chiffres aussi élevés. Cela représente 20 % de la mortalité routière dont 50 % des accidents graves hors agglomérations.

Les infractions liées aux dépassements sur ligne blanche ou plus couramment « ligne continue » sont aussi la cible d'accidents trop récurrents, 15 289 infractions pour dépassement « dangereux » sont assez élevées. Trop de conducteurs ou d'usagers 2RM dépassent sans savoir s'il sont réellement en sécurité. Une augmentation en 2017 selon l'ONISR[©] prévoit 5 917 infractions par jour sur le territoire national.

Le manque de vigilance lors des dépassements, pour 35 % des conducteurs certains ne mettent même pas le clignotant entraînant chez certains une véritable exposition au danger de la route. Les manœuvres dangereuses par la droite sont aussi considérées comme une infraction. 48 % ne se rabattent pas sur la ligne de gauche en temps voulu.

Concernant les contre sens et les sens interdits, cela est problématique chez les personnes qui ont un fort taux d'alcool car cela abolit partiellement leurs perceptions mais aussi modifie et altère le comportement. C'est véritablement cela qui pose le plus de problème c'est en matière de « contre sens » car c'est 84 accidents, dont 18 sont mortels. La baisse est constatée pour les accidents qui sont dû à un contre sens, en moyenne 27 % des tués.

Les personnes de plus de 65 à 75 ans sont très souvent sujet à faire des contre sens. Pour les autres personnes il faut surtout augmenter « la prévention sur l'alcoolisme » et durant les campagnes de prévention ne pas hésiter à montrer les images des secouristes sur des accidents corporels ou même mortels pour faire réagir les usagers.

LE DÉFAUT DE L'ATTENTION DES USAGERS DE LA ROUTE

La conduite est la chose la plus technique et complexe pour l'homme. Il faut toujours garder en mémoire que l'attention et la vigilance sont les plus importants dans ce type de conduite. Les informations prises sont en continu, les autres usagers et le comportement des personnes sur la route.

Il faut aussi avoir une santé compatible avec la conduite d'une moto, d'un cyclo ou bien d'une automobile. C'est pour cela que la réforme du permis de conduire avec les « nouvelles cartes sous forme bancaire des permis », permettant de donner une date de « fin de permis », permettent ainsi d'exiger une visite médicale auprès d'un médecin expert. Normalement l'examen est valable à vie, une fois la conduite obtenue.

L'inattention crée aussi des manques de vigilance « accrue » ce qui entraîne chez ces personnes des risques d'accidents plus importants. 11% surviennent au téléphone et 15% des accidents sur autoroute.

Notons que la Nouvelle-Zélande et les États-Unis sont généralement des pays où il y a le plus d'accidents au monde. Les jeunes conducteurs ou ayant eu l'examen du permis récemment ont plus de difficulté à pouvoir rester disponible ou bénéficier d'une attention « centrée sur sa conduite ». La complexité de la conduite demande de l'expérience et du temps pour que chacun puisse apprendre à devenir de bon conducteur. Dans la réalité personne n'est pareil et nous ferons toujours des erreurs.

Le problème du téléphone au volant ou du « kit mains libres ».

Le problème du téléphone c'est plus de 400 000 infractions en France de ce type de difficulté. À la suite d'un accident corporel et c'est souvent sur dix accidents qu'un survient suite au téléphone portable. Selon le rapport de l'ONISR© on retrouve la même problématique avec le téléphone et le « kit mains libres » en raison des perturbations cognitives et auditives. C'est pour cela que même en casque chez les usagers deux roues motorisées, son usage devrait être interdit car il provoquerait des accidents.

On retrouve souvent cette problématique du téléphone dans les grandes agglomérations ou bien dans les grandes métropoles. les cyclistes seraient aussi le cas.

LES ÉQUIPEMENTS DES DEUX-ROUES MOTORISÉES

Les équipements obligatoires sont aujourd'hui sur les gants et le port du casque depuis 1961. La Fédération revient sur ce sujet car il fait partie intégrant de la politique de la sécurité routière en France. Malgré tout on remarque trop souvent les conducteurs 2RM roulent sans certain équipement comme le blouson ou bien les « bottes » pourtant vivement conseillés. Aujourd'hui il existe aussi des moyens de pouvoir protéger les « pieds et les malléoles » des chocs et accidents en 2RM. Le casque et les gants ne seraient suffisants pour garantir un niveau de protection optimale.

Les cyclomotoristes sont eux aussi obligés de porter un casque en 1973 quel que soit leur position « hors agglomération », puis une évolution en 1980 dans les deux cas. Cette obligation a réduite fortement le nombre de morts et de traumatismes crâniens. Depuis 2016 les usagers 2RM doivent avoir un gilet haute visibilité afin de pouvoir être vue en cas de panne ou d'accident. Enfin le port « vivement souhaité par la FMF » du port obligatoire des gants mis en application depuis le 20 novembre 2016. Mais seulement pour les motocyclistes.

Nous constatons dans le rapport de l'ONSIR[©] que les jeunes âgés de 18 à 34 ans sont généralement en moto, que ces jeunes sont tués sans avoir le « casque ». Cela reste très préoccupant face aux nombres de morts. Concernant les cyclomotoristes, elle est relativement moindre mais reste assez touchée chez les 18-24 ans.

Il est aussi fortement conseillé de porter un casque « intégral » que « demi non intégral ». car le casque intégral est plus protecteur que le casque « non intégral ».

Les équipements de protection et sur leurs visibilité ont bien changé depuis quelques années concernant leurs améliorations. Il faut prendre en contact et nous insistons encore que son usage soit « vigoureusement conseillé » car il permet de pouvoir prévenir contre les accidents graves et aussi limiter les blessures « gravissimes ». En 2RM il n'y a pas de carrosserie, la carrosserie c'est vous. Le pantalon à manche longue, le blouson « cuir ou textile » sont très conseillés en plus du port obligatoire du casque & gants. Forte heureusement il est obligatoire en passage d'examen « plateau et circulation » depuis janvier 2013 » avec norme R22/05.

En cas de chute, même à faible vitesse pour les protections individuelles qui renforcent la sécurité individuelle de chaque usager. L'impact des blessures et de leurs conséquences sont fortement réduits en cas de chute. Les équipements, actuellement sur le marché, sont conçus pour supporter la chaleur car ils apportent des aérations à diverses endroits. Les motos et autres engins modernes permettent de circuler désormais avec des feux diurnes allumés en permanence. Malheureusement les anciennes machines ne sont pas équipées de ce dispositif (article R416-17 du Code de la route).

Nous savons que les usagers des deux-roues motorisées sont plus touchés sur les membres inférieurs, supérieurs, l'abdomen et aussi la tête également. C'est très souvent le cas en été et nous le rappelons que beaucoup de jeunes et moins jeunes oublient ces équipements « blouson, bottes, coudières) ce qui engendre des accidents corporels graves avec des séquelles parfois lourdes de conséquences.

C'est pour cela que la Fédération des Motards de France recommande aux membres du Conseil nationale de la Sécurité Routière et au Gouvernement de prendre une mesure législative pour bien évidemment rendre obligatoire « tous les équipements » individuels que ce soit pour les motocyclettes, cyclomotoristes et motocyclistes. Trop d'accidents surviennent encore aujourd'hui avec ce type d'accident. Le meilleur moyen c'est d'accompagner la Direction de la Circulation à la Sécurité Routière de prendre une telle mesure afin de garantir la sécurité de ces usagers.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN FRANCE EN AGGLO ET HORS AGGLOMÉRATIONS

Depuis 1950, 1972 et aujourd'hui l'augmentation de la circulation routière en France ne cesse d'augmenter d'avantage rapprochant la mobilité des français proche de leurs travaux et de leurs domiciles. L'augmentation des accidents est dû à l'augmentation du trafic routier mais aussi de la dégradation de plus en plus criante des infrastructures routières. Malgré tout des améliorations sont constatées comme en 1970 et 1980 avec le traitement des points noirs, or aujourd'hui nous constatons une recrudescence de ces points noirs.

Ce qui est constaté c'est l'effort du rapport CEREMA© pour l'intégration des « panneaux de signalisations souffles » qui permettent à différents endroits de pouvoir rendre plus souffle et « non fixe » un panneau de signalisation. Il faudrait encore aller plus loin en « supprimant » ou remplacer ces panneaux par des « panneaux souffles » ce qui limiteraient grandement les accidents sur les obstacles fixes.

Promouvoir l'isolement des obstacles, prévenir les trajectoires sur les accotements et continuer à travailler avec CEREMA© sur la réduction des chocs violents.

La mise en place de la directive 2008/96/EC prévoit la mise en place d'étude pour la sécurisation des infrastructures « trans-européens » comme elle est appelée. Une loi est également votée le 05/01/2011 concernant l'application des études d'incidences concernant les niveaux de sécurité routière. Elle est également révisée en 2019 le 4 avril exactement pour répondre aux autres réseaux routiers en milieu dense.

Il est aussi nécessaire de contribuer régulièrement à de nouvelles études et travailler de concert avec SURE (Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes) et ISRI (Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires) que nous aimerons également soumettre ce rapport au sein de leurs services.

Continuer également de compléter les innovations dans la sécurité routière, car cela consistera un enjeux important pour la sécurité des usagers de demain. Il pourra notamment axer les recherches sur la diminution des accidents. Les autoroutes sont aussi concernées malgré leurs très bonnes infrastructures « sécurisantes », concernant la mise au point d'alertes sonores, vibrantes sur les rives de chaussées. Les supports de signalisations « passives » semblent une bonne idée. Il est également urgent de revoir certains dispositifs que nous souhaitons évoquer ci-dessous.

Nous notons que les autoroutes sont régulièrement en augmentation concernant les évolutions des équipements routiers. Les nationales restent stables. Concernant les départementales il y a une baisse de leurs évolutions... les routes communales semblent-elles subir une augmentation de leurs évolutions selon le rapport ONSIR©.

Concernant les « nids de poules » il faut également faire quelque chose sur certaines routes, car la situation des routes en France est désastreuse. Le danger pour les usagers 2RM c'est qu'ils peuvent avoir ou provoquer un accident car cela pose vraiment un problème dans le sens que la sécurité n'est plus garantie pour eux.

Concernant les « dos d'ânes » là aussi ce n'est pas « acceptable » puisque des communes surélevent les « dos d'ânes » d'une manière non conforme et dangereuse. Les usagers deux roues motorisées ont d'ores et déjà signalé cela dans le fichier « points noirs » de la Fédération des Motards de France, pour continuer à alerter l'opinion publique et le Ministère de l'Intérieur sur ces dangers « potentiels ».

L'entretien et l'exploitation du réseau

Certaines routes comme les « départementales » sont concédées aux DDE (Direction Départementale de l'Équipement). Au niveau national celles non concédées sont reprises par les villes « métropoles ». La gestion du réseau autoroutier peut dépendre de plusieurs paramètres.

- 1. L'exploitation du réseau : il concerne toutes les opérations courantes, déneigement, surveillance et les balisages de chantier,**
- 2. L'entretien courant : tout ce qui concerne les opérations courantes et annuelles (fauchage, bouchage des nids de poule, balayage des voies etc...).**
- 3. L'entretien périodique : il consiste dans sa mission à pouvoir assurer tout ce qui concerne le fonctionnement à minima de l'adhérence, les dotations de patrimoine, signalisations etc...**

Tout de même, on note qu'en 2018, c'est 266 accidents survenus lors de la circulation (matériels ou corporels) de la part des agents de voirie ou bien d'entretien sur les routes nationales et autoroutes.

Les glissières de sécurité, doivent elles aussi être revues. C'est une lame de rasoir quand un motard ou un autre usager 2RM se blesse et se heurte sur les barrières. Comme les glissières en « rondins de poids » cela constitue à un obstacle « fixe » donc mortel pour les usagers 2RM. Mettre une législation pour l'interdiction des glissières de sécurité serait souhaitable et les remplacer par un autre matériau.

C'est pour cela que le nombre annuel des utilisateurs d'engins motorisés (2RM) doit avant tout être centré sur ces usagers et aussi ceux utilisant les véhicules particuliers (VL – véhicule léger) en moyenne un usager 2RM parcourt 4 757 kilomètres par an. Les usagers fréquentent plus les routes hors agglomérations (loisirs) et plus marginale pour les motocyclettes légères qui parcourt moins de kilomètres sur autoroute. Concernant l'utilisation des routes elles restent les « routes de campagne » et souvent peu utilisées pour les départs en vacances. A 86 % c'est de l'utilisation en « loisir ».

Conclusion : il faut d'avantage solliciter l'état et les régions pour l'aménagement des routes qui est assez urgent. Mais aussi revoir « tous les dos-d'ânes » car certains ne sont pas du tout conformes à la réalité. Il faut revoir l'ensemble du réseau pour véritablement engager des « réfections » sur les dos d'ânes qui ne sont pas conformes. Également solliciter la « fondation VINCI » pour véritablement mettre les moyens structurels pour aider l'état à financer la réfection du réseau routier. Comme pour la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) même si des projets sont en cours, il faut également se pencher sur la question s'il ne vaudrait pas mieux mettre en réseau autoroutier avec péage pour réduire le nombre de morts et de blessés sur cette axe très redoutait. Le maire de la commune de Montbeugny (Allier) Guy Charmetant, se bat depuis des années pour que sa commune ne reçoive plus de « poids lourds » qui provoquent aussi des nuisances sur les communes françaises mais peut s'avérer très meurtrière en cas d'accidents ou chocs frontaux.

L'ÉCLAIRAGE PUBLIC EN FRANCE

Concernant les éclairages publics c'est aussi quelque chose qui doit être pris en compte aujourd'hui et concernant leur dispositif il est vrai que certaines communes optent maintenant pour les éclairages modernes en « LED » pourquoi moins énergivore et qui éclairent soient plus qu'une ampoule de « réverbère classique ».

Il faut bien évidemment mettre en avant « les nouvelles technologies » et inciter les communes à passer aux luminaires de type « LED ». aujourd'hui certaines communes n'éclairent plus leurs routes la nuit, voir même les grands axes départementales.

En ce sens, cela pose des problèmes d'accidentologies, ce qui peut paraître parfois contradictoire pour certains mais certains usagers peuvent circuler la nuit ou très tôt le matin. C'est quand même assez dangereux de laisser des routes non éclairées voir totalement sans éclairage la nuit. L'hiver c'est aussi le cas dans de nombreuses communes de France avec les jours qui raccourcissent.

Il est vrai que les petites communes sont beaucoup plus en difficultés en matière de finance, cela est assez problématique pour les communes moyennes. Beaucoup ont peu de moyen pour renouveler leurs parcs d'éclairages publics en « LED ». Mais il est toujours possible de pouvoir trouver des financements simples auprès du département et de la région.

Il est tout à fait dangereux de pouvoir constater qu'il faut laisser les routes « sans éclairage », les communes ont la possibilité d'investir aussi dans les éclairages publics avec une détection des « usagers » par une caméra qui permet d'allumer quand un usager passe la route devant lui. Une fois l'utilisateur éloigné, l'allogène s'éteint.

Conclusion : Il faut que les communes demandent des aides aux départements, utilisent le dispositif d'économie d'énergie, la fondation VINCI, pour pouvoir continuer à mener des projets en matière d'infrastructures routières en France. Il en va de la sécurité des usagers de la route. C'est important de bien comprendre les enjeux de la sécurité routière et notamment ces dispositifs qui doivent être mis en place afin de permettre de garantir une sécurité pour tous dans les conditions de « nuit ». Il en va de soi que les accidents nocturnes sont souvent aussi graves que ceux de « jour ».

LES 80 KM/H INSTAURÉE PAR LE GOUVERNEMENT

Concernant cette mesure instaurée par le Gouvernement français, il est assez important de souligner que « oui » la mortalité a baissé sur les routes, mais rien ne prouve aujourd'hui qu'elle soit liée à l'abaissement de la sécurité routière dans l'hexagone. C'est vraiment quelque chose d'important de noter.

Il est sûr qu'aujourd'hui, la majorité de nos confrères dans les associations/fédérations de motocyclisme, chacun se positionne sur le « rejet de cette mesure » nous tenons nous aussi à défendre ce point de vue étant donné que les 80 km/h ne sont pas du tout adaptés au contexte actuel lié à l'abaissement des accidents et du nombre de tués sur les routes de France.

Mais nous devons constater aujourd'hui que les départements « reviennent sur cette mesure » et font la plupart du temps marche arrière. Nous devons prendre en considération que cette mesure est désormais « boycottée » par certains départements et remplacé par les 90 km/h. C'est une mesure instaurée par le gouvernement précédent sous Emmanuel BARBE (ancien Délégué Interministériel de Sécurité Routière), qui a instauré cette mesure par la voie gouvernementale.

Aujourd'hui cette mesure « tente à disparaître » petit à petit, certains départements ont fait le choix de rester aux 80 km/h. De plus cette mesure à « engendré des coûts importants » et celle-ci a malheureusement fait grimper le prix d'achat des panneaux « 80 km/h ».

Conclusion : Notre vision des choses risque de ne pas plaire, mais le mieux à faire c'est de revenir aux 90 km/h. La loi sur les 80 km/h n'est plus en vigueur dans certains départements, il faut tout simplement « abroger » cette mesure. L'expérimentation faite par M. Emmanuel BARBE et Edouard PHILIPPE est vouée à l'échec.

LES CYCLISTES, PIÉTONS, TROTINETTES DANS LES GRANDES MÉTROPOLIS ET STATIONNEMENT

Nous revenons sur ce type d'usagers qui sont très répandus maintenant dans les grandes villes. C'est un délicat sujet, mais Madame Gautier-Mellerey devra se pencher « très rapidement » sur le problème car c'est une véritable problématique qui s'offre à nous. L'augmentation du nombre d'usagers en trottinettes, cyclistes et tout en prenant en compte les piétons qui sont les plus vulnérables, est particulièrement sensible.

Les cyclistes et les trottinettes sans compter les « gyropodes » posent un vrai problème et c'est pourquoi nous demanderons lors de notre « entrevue » avec Madame Gautier-Mellerey de pouvoir « légiférer » rapidement sur ce type de déplacement. Car certains n'hésitent pas à se mettre en danger « voir débrider les engins » et circuler en ville.

Les cyclistes sont d'ailleurs victimes de ces incivilités et les usagers 2RM également. Les accidents de vélos ont d'ailleurs fortement augmenté en France depuis le déconfinement sanitaire.

Les piétons également sont victimes « dans les grandes villes » d'incivilités et par ailleurs ce qui est pourtant interdit arrivent très fréquemment à « Paris » c'est les usagers qui roulent avec leurs engins sur les trottoirs, ce qui est interdit dans le Code de la route. Ce flux d'usagers, qui augmente dans les grandes villes, inquiète les usagers de la route mais aussi les piétons dans leurs espaces de circulation.

Conclusion : prendre des mesures « législatives » pour verbaliser et sanctionner les usagers qui ne respectent pas la réglementation. Par ailleurs augmenter les contrôles dans les grandes villes et ainsi faire introduire dans le Code de la Route « les gyropodes » et « trottinettes » dans une réglementation du Code de la route.

Le stationnement des 2RM

Le stationnement des deux roues motorisées et aussi problématique en ville et dans les grandes métropoles. Il faut donc revoir les stationnements dans la capital et dans les autres villes françaises. Pas assez de parkings sont présents aujourd'hui dans les villes et cela est regrettable. Les communes comme Paris par exemple n'ont même plus assez de place sur certains quartiers, voir certaines avenues pour pouvoir « positionner des espaces » pour les véhicules 2RM.

Le stationnement payant pour les usagers deux roues motorisées est une « aberration » comme certaines communes comme Charenton-le-Pont, projet sur Paris et ailleurs souhaitant instaurer un « droit de stationnement des véhicules » c'est tout de même assez frustrant.

Également en sortant du contexte « stationnement et comportement » il faut aussi d'avantage se préoccuper des menaces d'infractions qui se mettent en place dans l'île de France et notamment les vignettes « Crit'Air et les mesures sonores », mettre en place des « sanctions concernant les moyens de contrôle « sonores » des échappements de moto ou bien de contrôler l'ancienneté des véhicules « polluants » pour les motos et autres engins à 2RM n'as pas de sens pour nous. C'est complètement injuste d'interdire un 2RM parce que son engin à plus de « 20 ans ». Il faut donc mener une étude au sein du Conseil nationale de la Sécurité Routière pour demander le retrait de ces mesures totalement arbitraires et contestables.

Les sanctions sur la mesure du bruit des « engins 2RM » n'a aucun sens. Il n'est pas nécessaire de sanctionner les usagers 2RM à cause du bruit. Pour ceux en dehors de la réglementation autorisée, mener de la « prévention » et dresser des « avertissements » au lieu de mettre en place des moyens de contrôles concernant le bruit des engins. Nous trouvons cela plutôt « déplacé » puisque c'est une minorité de personnes qui ne supportent plus les activités motocyclistes ou humaines, voulant interdire tout ce qui roule.

Conclusion : il faut d'avantage pousser les communes à pouvoir mettre en place des stationnements dans les villes françaises et notamment sur Paris et dans les autres grandes métropoles, à pouvoir mettre en place des places de stationnement dédiées aux 2RM. C'est très important aujourd'hui que chacun ai son espace vitale.

LES SECOURS ET SOINS AUX VICTIMES

Depuis les années 1970 la prise en charge des accidents routiers étant centralisée et étant à cette époque beaucoup plus nombreuse avec plus de dix mille personnes tuées par an. 90 000 personnes étant blessées et l'intervention rapide des services du SMUR été primordiale. Le transport de personnes blessées à moins de 50 kilomètres permettant aujourd'hui de sauver de nombreuses vies.

Aujourd'hui l'intervention se fait généralement dans les trente premières minutes, ce qui permet aux usagers de pouvoir survivre, surtout quant les 2RM subissent un accident de la route. Selon la gravité des accidents en 2RM, les pompiers décident parfois d'intervenir seuls ou accompagnés des services du SMUR.

Les sapeurs-pompiers se présentent toujours accompagnés des témoins de l'accident, étant branchés sur les mêmes fréquences il est aujourd'hui possible de prévenir les forces de l'ordre ou vis versa avec les pompiers pour qu'ils interviennent simultanément. Les premiers soins aux victimes sont généralement suivis des constatations d'usages et se déroulent en parallèle un déclenchement d'enquête judiciaire. Il y a aussi la régulation de l'accident avec la participation du personnel de la DDE (gestionnaire de voirie) pour balayer et aussi rendre accessible et sécuriser les voies de circulation.

Aujourd'hui avec l'apparition des moyens digitaux « innovants » les usagers à deux-roues motorisés peuvent largement être secourus dans un accident de la route. Comme pour les véhicules automobiles qui disposent maintenant de leurs propres applications. Les usagers 2RM sont maintenant « connectés » et des avancées dans cette matière existent.

Les applications d'alertes sont maintenant « offertes » par certaines compagnies d'assurances comme Matmut qui a un partenariat avec nos homologues « Liberty Rider » qui sont spécialisés dans le choix d'itinéraires moto à travers la France. Liberty Rider est une plateforme qui propose aussi une « application » d'alerte pour les usagers 2RM qui ont un accident. Cela déclenche une alerte sur le téléphone et sans réponse, cela déclenche un appel des secours. C'est également le cas en cas de « choc », une alerte s'active et un message s'affiche sur le portable de l'utilisateur. En cas de panne il y a aussi la possibilité de prévenir un conseiller de l'assurance pour déclencher un dépannage.

Enfin concernant les accidents « les plus graves » chez les usagers 2RM le plus souvent c'est le traumatisme crânien et les fractures des membres « inférieurs » ce qui engendre souvent et généralement beaucoup de rééducation.

Conclusion : il faut proposer au Conseil National de Sécurité Routière une mesure législative pour « conseiller » une application d'urgence afin de pouvoir mettre en place un dispositif pour l'ensemble des usagers en 2RM. C'est un bon moyen de pouvoir mettre en place un système d'urgence adapté aux usagers 2RM. Il permettra de pouvoir rendre « encore plus efficace » l'intervention des secours.

LES PROGRAMMES QASPER (QUALITÉ DE L'ATTESTATION SCOLAIRE DE PREMIÈRE ÉDUCATION ROUTIÈRE),

La mise en œuvre de la prévention pour l'ensemble du système scolaire portent ces fruits et depuis la réforme de 1987 concernant le passage de l'ASS 1 et 2 (Attestation sécurité routière) cela permet de faire de la prévention dans les collèges. Chacun considère déjà quand des jeunes atteignent l'âge de 14 ans, ils peuvent être en mesure de piloter un deux roues motorisées.

La prévention scolaire existe et aussi présente dans les établissements mais avec des variances très disparates. Les jeunes sont plus sujets à avoir des accidents de la route entre 18-29 ans et sont aussi plus que mobiles sur 60% d'entre eux. Depuis 1970 beaucoup d'évolution dans la mobilité des personnes, les personnes à pieds ont fortement chuté au profit des personnes qui sont en grande mobilité avec leurs parcs de véhicules sur des trajets « courts ».

Les jeunes sont surtout influencés par des « comportements extérieurs » comme chez les parents influencés par leurs mauvais comportements qui peuvent être reproduits. Il est essentiel de former une bonne expérience chez les jeunes.

Les capacités psycho-cognitive chez les enfants sont assez particulières, puisque selon le sexe cela varie fortement. Chez les garçons le risque est assez élevé selon l'éducation mais aussi à leur milieu scolaire, en famille qui réduit plus ou moins leurs appréhensions en matière de sécurité routière. Chez les filles cela est plus modéré.

Les 18 – 29 ans sont impliqués dans 40 % des accidents alors qu'ils ne parcourent que 60 % des distances parcourues en kilomètre. La plupart sont généralement des conducteurs novices. Généralement des étudiants qui sont d'avantage responsables d'un accident, mais ont tendance depuis 2010 à fortement diminuer.

Généralement ce sont ces types de conducteurs qui conduisent le plus, avec des véhicules généralement assez puissants. Pour d'autres, ils ont un permis ou une assurance « invalide ». Généralement accompagnés d'alcool et de stupéfiants et c'est ce que l'on remarque dans les chiffres et statistique du bilan ONISR®.

Sur un nombre de 220 711 accidents plus de 74 % sont des hommes. Les accidents peuvent arrivés entre 1 572 000 000 kilomètres pour 56% des hommes. Les femmes sont largement inférieures. Pour les plus jeunes se sont exactement la même chose, malheureusement nous ne pouvons rien y faire puisque c'est typiquement l'« espèce humaine » qui est régulée de cette manière.

Conclusion :

C'est pour cela que la Fédération des Motards de France tient à rappeler qu'il est nécessaire de faire participer et augmenter les préventions de la « Prévention Routière » dont des adhérents de la FMF sont d'ailleurs prêts à suivre des formations pour participer aux journées de la sécurité routière. Il faudrait également augmenter le nombre de prévention chez les Lycéens et étudiants à l'université afin de pouvoir prévenir le risque d'accidents mortels. C'est les 18 – 29 ans qui présentent le plus d'accidents responsables dans la tranche d'âge par rapport à leurs aînés.

BARÈME DES RETRAITS DE POINTS EN FRANCE POUR LES 2RM

Le permis de conduire est comptabilisé de « 12 points » au bout de trois années d'apprentissages du permis de conduire. Il est ainsi valable pour les jeunes permis moto ou du permis A2. Au moment de l'obtention du permis chacun dispose que de 6 points sur le permis de chaque catégorie du permis.

Ce que l'on peut noter c'est que le permis « moto » ne bénéficie pas de conduite supervisée. Par rapport aux voitures où c'est le cas pour les jeunes qui peuvent conduire soit en « AAC » (conduite accompagnée) où il faut obligatoirement que l'accompagnant soit titulaire du permis de plus de cinq ans.

Selon le Code de la route, les forces de l'ordre ne peuvent retirer plus de 8 points à la fois pour la commission de plusieurs infractions simultanées. Ils ne sont retirés que quand l'infraction est devenue définitive. En revanche ceux qui ont commis une infractions avec leurs cyclos ou leurs vélos n'ont aucun capital de points.

Ce que l'on peut constater c'est aussi la perte chez les jeunes de plus de six points sur leur permis de conduire avec la prise des produits stupéfiants. Mais aussi sous un état empirique sous forme d'alcool. Suivi ensuite d'excès de vitesse entraînant entre 3 et 4 points de moins sur le permis de conduire.

Aujourd'hui le seule moyen pour un usager pris en « flagrance » ou par les forces de l'ordre, c'est de récupérer son permis sur un stage de sensibilisation. Généralement des jeunes optent pour cette option auprès du Tribunal de Police ou bien auprès des forces de l'ordre qui le proposent, afin de permettre aux conducteurs de pouvoir récupérer jusqu'à quatre points sur le permis.

Généralement sans stage de récupération de point il faut compter deux années avant de récupérer son capital de points. Il est de plus en plus courant que les jeunes soit en « annulation » de permis au moment d'un contrôle et qu'à l'issue du contrôle il continue à conduire ensuite. Ce qui n'est pas conseillé de faire.

Conclusion :

A chaque verbalisation entraînant une infraction avec perte de point, ce que la Fédération recommande systématiquement aux magistrats de mettre en peine complémentaire « l'obligation d'effectuer un stage de sensibilisation » comme vous avez pu le voir dans ce rapport c'est que ce nous voulons faire plus de « pédagogies » afin de pouvoir mettre en avant la sensibilisation de chacun à bénéficier d'un comportement « exemplaire ».

Toujours dans nos activités pour les usagers 2RM il est vitale de pouvoir « conseiller » fortement à ce que les jeunes, et jeune permis s'abstiennent à consommer des produits illicites et sollicitent avant tout, leurs « amis » à pouvoir rester chez eux au lieu de reprendre « leurs engins 2RM » afin d'éviter tout risque d'accident. Au vue du prix du permis de conduire aujourd'hui et malgré les tentations la meilleur chose à faire c'est de mener beaucoup de campagnes de sensibilisation à la sécurité routière.

LE RÉSEAU ROUTIER DANS SON ENSEMBLE POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans l'ensemble du territoire national, il est majoritairement mentionné dans le rapport de l'ONISR[©] que le réseau routier est essentiellement départemental et communal. Les autoroutes ne représentent que 1,1% du réseau et 35 % du réseau des routes départementales.

Niveau de la circulation, nous sommes à 66% du réseau départemental et 26% sur autoroutes. C'est ce que l'on peut remarquer dans les chiffres édités en globalité sur la mortalité des routes de France. Statiquement, on note tout naturellement que les accidents surviennent sur les routes départementales à 65%, c'est assez élevé mais aussi cela survient surtout lors des accidents « trajets – travail » et durant le week-end en période de beau temps.

Plus généralement les accidents corporels arrivent également sur l'ensemble du réseau des voies communales 49% et routes départementales 35%. Ce qui n'est pas à négliger non plus dans les communes.

Ce qui serait utile d'étudier c'est que les usagers 2RM réalisent en 2018 101,8 milliards de kilomètres avec les véhicules particuliers fixés à 458,5 milliards de kilomètres. Ce que l'on déduit à la Fédération c'est bien naturellement qu'il faut d'avantage axer les travaux sur les routes communales et les départementales.

Conclusion :

Demander à la fondation « VINCI et à l'Union Européenne » de pouvoir fournir un « plan massif » d'investissements dans les infrastructures routières concernant les aménagements communaux et sur les routes départementales.

Les Conseils communaux et départementaux manquant de moyen important pour pouvoir valoriser la réfection du réseau routier et mener à bien les moyens de mise en œuvre afin d'assurer une meilleur conscience sur la sécurité des 2RM. Il est important de pouvoir être attentif à l'état du réseau routier pour limiter le nombre d'accidents graves et aussi garantir la sécurité des usagers 2RM et des autres usagers de la route.

La seule chose à faire c'est de mettre les moyens pour « investir » en masse dans la sécurité des usagers de la route. C'est leur permettre de circuler sur des routes « sûres » avec des équipements entretenus.

L'ANALYSE DES DONNÉES BRUTES DES VICTIMES, CONDUCTEURS IMPLIQUÉS DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN FRANCE,

Les usagers en France métropolitaine ayant le plus d'accidents de la route en France, sont les conducteurs pour les cyclomotoristes. Ils représentent plus de 5 342 personnes blessées dont 133 sont tuées. Ces chiffres comprennent aussi les usagers de moins de 50 cm². Les accidents touchent fortement cette catégorie.

Les autres usagers circulant en moto sont eux aussi très fortement touchés avec 5 972 conducteurs blessés et 627 de tués. Ils comprennent également les usagers circulant avec un 125 cm² et ceux titulaires du permis moto.

Les usagers circulant avec un scooter et motocyclette à trois roues sont moindres, ils représentent 258 blessés pour les conducteurs et 26 tués. Ils ne représentent que très peu le marque du deux roues motorisés en France.

En outre-mer les chiffres sont assez différents mais restent assez élevés vue le nombre d'accidents aussi mortels qu'en France. Même si le territoire est plus petit avec « moins de route » qu'en métropole, il y a forcément plus d'accidents. La FMF relève dans le rapport de l'ONISR© près de 544 blessés pour les cyclomotoristes et 516 blessés pour les usagers motards ayant le permis A2 et A.

En revanche les usagers en scooter et autres engins sont quant à eux moins importants qu'en métropole.

Les autres catégories d'usagers sont bien représentées ici dans les chiffres concernant des accidents liés à l'usage d'engins motorisés pourtant « interdits » à l'usage de la circulation ouverte au public. Ces engins ne sont pas autorisés à la circulation puisqu'ils n'ont aucun dispositif d'éclairage et sont absents de toute « immatriculation ». Pourtant ces jeunes s'autorisent à conduire ces engins dans les rues urbaines de leurs quartiers et peuvent parfois causer des accidents plus au moins « graves ».

Pour l'usage de poket bike, motocross et autres engins roulant « illégalement » on peut constater dans le rapport ONISR© 611 personnes blessées et 19 tuées (en métropole). En Outre-Mer on recense seulement que 24 blessés et à peine 3 tués.

Conclusion :

C'est essentiellement chez les usagers jeunes et concernant les « cyclos » aux usagers « tout 2RM », que doivent se concentrer les efforts de la sécurité routière. En ce sens il faut donc s'appuyer sur les propositions faites dans ce rapport pour réduire « au plus bas » le taux de cette mortalité et du nombre de blessés. Dans l'ensemble les chiffres restent stables en outre-mer. Mais en métropole cela reste toujours assez élevé pour la moyenne. Les tués sont aussi nombreux que les « bicyclettes », par ailleurs ils sont les plus élevés avec les automobilistes. Il faut impérativement mettre « tous les moyens » pour sensibiliser et prévenir ces risques afin de pouvoir continuer à baisser le nombre d'accidents graves surtout chez les jeunes où les chiffres remontent.

LES PROPOSITIONS

- 1. Il faut donc interdire aux motocyclistes, usagers 2RM, cyclo et motocyclette légère toute consommation d'alcool et faire tomber le taux pour ces catégories de véhicules à 0 g/l. C'est une solution pour réduire ce fléau. Rendre également le port des équipements obligatoire pour tous (gants, blousons et bottes) y compris le casque attaché, même si nous saluons la prise d'une législation en 2018 sur le port obligatoire des gants en motos.**
- 2. Le meilleur moyen de prévenir ces comportements dangereux et de pouvoir augmenter la « prévention » chez les Gendarmes en brigade moto ou BMO, ainsi que les services de Police. C'est le meilleur moyens de pouvoir encore réduire le nombre d'excès de vitesse. Je ne suis pas sûr que la répression « systématique » soit une véritable solution. C'est d'avoir la certitude de faire bouger les mentalités.**
- 3. Augmenter aussi les stages de prévention chez les usagers des deux roues motorisées. Cela semble indéniable.**
- 4. Les personnes de plus de 65 à 75 ans sont très souvent sujet à faire des contre sens. Pour les autres personnes il faut surtout augmenter « la prévention sur l'alcoolisme » et durant les campagnes de prévention ne pas hésiter à montrer les images des secouristes sur des accidents corporels ou même mortels pour faire réagir les usagers.**
- 5. Le problème du téléphone c'est plus de 400 000 infractions en France de ce type de difficulté. À la suite d'un accident corporel et c'est souvent sur dix accidents qu'un accident survient à la suite d'un téléphone portable. Selon le rapport de l'ONISR© on retrouve la même problématique avec le téléphone et le « kit mains libres» en raison des perturbations cognitives et auditives. C'est pour cela que même en casque chez les usagers deux roues motorisées, son usage devrait être interdit car il provoquerait des accidents.**
- 6. C'est pour cela que la Fédération des Motards de France recommande aux membres du Conseil nationale de la Sécurité Routière et au Gouvernement de prendre une mesure législative pour bien évidemment rendre obligatoire « tous les équipements » individuels que ce soit pour les motocyclettes, cyclomotoristes et motocyclistes. Trop d'accidents surviennent encore aujourd'hui avec ce type d'accidents. Le meilleur moyen c'est d'accompagner la Direction de la Circulation à la Sécurité Routière de prendre une telle mesure afin de garantir la sécurité de ces usagers.**
- 7. Il faut d'avantage solliciter l'état et les régions pour l'aménagement des routes qui est assez urgent. Mais aussi revoir « tous les dos-d'âne » car certains ne sont pas du tout conformes à la réalité. Il faut revoir l'ensemble du réseau pour véritablement engager des « réfections » sur les dos d'ânes qui ne sont pas conformes. Également solliciter la « fondation VINCI » pour véritablement mettre les moyens structurels pour aider l'état à financer la réfection du réseau routier. Comme pour la RCEA (Route Centre Europe Atlantique) même si des projets sont en cours, il faut également se pencher sur la question s'il ne vaudrait pas mieux mettre en réseau autoroutier avec péage pour réduire le nombre de morts et de blessés sur cette axe très redouté. Le maire de la commune de Montbeugny (Allier) Guy Charmetant, se bat depuis des années pour que sa commune ne reçoit plus de « poids lourds » qui provoquent aussi des nuisances sur les communes françaises mais peuvent s'avérer très meurtriers en cas d'accidents ou chocs frontaux.**

- 8. Il faut que les communes demandent des aides aux départements, utilisent le dispositif d'économie d'énergie, la fondation VINCI pour pouvoir continuer à mener des projets en matière d'infrastructures routières en France. Il en va de la sécurité des usagers de la route. C'est important de bien comprendre les enjeux de la sécurité routière et notamment ces dispositifs qui doivent être mis en place afin de permettre de garantir une sécurité pour tous dans les conditions de « nuit ». Il en va de soi que les accidents nocturnes sont souvent aussi graves que ceux de « jour ».**
- 9. Notre vision des choses risque de ne pas plaire, mais le mieux à faire c'est de revenir aux 90 km/h. La loi sur les 80 km/h n'est plus en vigueur dans certain département, il faut tout simplement « abroger » cette mesure. L'expérimentation faite par M. Emmanuel BARBE et Edouard PHILIPPE est vouée à l'échec.**
- 10. Il faut d'avantage pousser les communes à pouvoir mettre en place des stationnements dans les villes françaises et notamment à Paris et dans les autres grandes métropoles, à pouvoir mettre en place des places de stationnements dédiées aux 2RM. C'est très important aujourd'hui que chacun ai son espace vital.**
- 11. Il faut proposer au Conseil National de Sécurité Routière de proposer une mesure législative pour « conseiller » une application d'urgence afin de pouvoir mettre en place un dispositif pour l'ensemble des usagers en 2RM. C'est un bon moyen de pouvoir mettre en place un système d'urgence adapté aux usagers 2RM. Il permettra de pouvoir rendre « encore plus efficace » l'intervention des secours.**
- 12. C'est pour cela que la Fédération des Motards de France tient à rappeler qu'il est nécessaire de faire participer et augmenter les préventions de la « Prévention Routière » dont des adhérents de la FMF sont d'ailleurs prêts à suivre des formations pour participer aux journées de la sécurité routière. Il faudrait également augmenter le nombre de préventions chez les Lycéens et étudiants à l'université afin de pouvoir prévenir le risque d'accidents mortels. C'est les 18 – 29 ans qui présentent le plus d'accidents responsables dans la tranche d'âges par rapport à leurs aînés.**
- 13. A chaque verbalisation entraînant une infraction avec perte de point, ce que la Fédération recommande aux magistrats de mettre toujours des peines complémentaires sur « l'obligation d'effectuer un stage de sensibilisation » comme vous avez pu le voir dans ce rapport c'est que ce nous voulons faire plus de « pédagogies » afin de pouvoir mettre en avant la sensibilisation de chacun à bénéficier d'un comportement.**
- 14. Toujours dans nos activités pour les usagers 2RM il est vitale de pouvoir « conseiller » fortement à ce que les jeunes, et jeune permis s'abstiennent à consommer des produits illicites et sollicitent avant tout leurs « amis » à pouvoir rester chez eux au lieu de reprendre « leurs engins 2RM » afin d'éviter tout risque d'accident ou bien d'un contrôle des forces de l'ordre. Au vue du prix du permis de conduire aujourd'hui et malgré les tentations la meilleur chose à faire c'est de mener beaucoup de campagnes de sensibilisations à la sécurité routière.**
- 15. Demander aux parties prenantes « Fondation VINCI et à l'UE » de pouvoir fournir un « plan massif » d'investissements dans les infrastructures routières concernant les aménagements communaux et sur les routes départementales.**
- 16. Les Conseils communaux et départementaux manquent de moyens importants pour pouvoir valoriser la réfection du réseau routier et mener à bien les moyens de mise en**

œuvre afin d'assurer une meilleure conscience sur la sécurité des 2RM. Il est important de pouvoir être attentif à l'état du réseau routier pour limiter le nombre d'accidents graves et aussi garantir la sécurité des usagers 2RM et des autres usagers de la route.

17. La seule chose à faire c'est de mettre les moyens pour « investir » en masse dans la sécurité des usagers de la route. C'est leur permettre de circuler sur des routes « sûres » avec des équipements entretenus

LA CONCLUSION.

Ce rapport sera remis à Madame Gautier-Mellerey nommée fin juillet à la Direction Interministérielle de la Sécurité Routière. Elle remplace Monsieur Emmanuel Barbe, nommé Préfet de Police de Marseille.

Nous tenons à prendre en compte les avancées en matière de sécurité de chaque usager de la route mais aussi de l'ensemble des usagers en deux-roues motorisés. C'est aussi une belle avancée pour la sécurité routière depuis 1970-1980 et la baisse accrue de la mortalité sur les routes de France depuis plus de 40 ans.

Il reste néanmoins du chemin à parcourir et notamment chez les jeunes conducteurs (uniquement les usagers 2RM, motocyclistes et cyclomoteuristes) sans parler des autres usagers de la route. Nous savons que les jeunes conducteurs sont les plus exposés à ces accidents et notamment aux dérives liées à l'alcool et aux stupéfiants qui entraînent chez eux de nombreux morts et d'accidents graves. La Fédération tient à assurer à Madame Gautier-Mellerey que la Fédération est engagée depuis 2012 à pouvoir participer avec la Direction de la Sécurité Routière à mener de la prévention en France afin de pouvoir sensibiliser le plus de monde possible en métropole comme en Outre-mer.

L'objectif de la Fédération est aussi de pouvoir enfin collaborer avec le Ministère de l'Intérieur et la DSR afin de pouvoir proposer des propositions émises dans ce rapport de la sécurité routière qui représente la vision des commissions de la Fédération des Motards de France en ce basant sur le rapport de l'Observatoire Nationale Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) parue en 2019.

Il est « essentiel » aujourd'hui de prendre des mesures pour protéger les intérêts des usagers 2RM mais aussi des autres usagers dont l'équilibre est menacé avec l'arrivée des nouveaux moyens de transports dans les grandes villes. L'équilibre « piétons, voiture, motos, 2RM, poids-lourds, transports etc... » perd tout son sens et reste extrêmement fragilisé aujourd'hui. Le respect de chacun « est primordial » afin de retrouver une tranquillité et aussi le plaisir de pouvoir se déplacer en moto.

Le comportement de chacun mais aussi les habitudes doivent être profondément bouleversés avec l'arrivée de nouveaux instruments de mesures « air parif et bruit parif » etc... menacent l'opinion publique et déstabilisera l'ensemble de la communauté des usagers 2RM en entrant sur des conflits permanents. Le partage de la route passe aussi par « la tolérance » de chacun à pouvoir vivre ensemble dans le respect de chacun.

La Fédération des Motards de France tient à rappeler au Ministère de l'Intérieur, à la Déléguée Interministérielle, aux membres du CNSR que les 2RM commencent de plus

en plus à franchir le grand pas de l'écologie, et que les motos n'ont jamais été une source de pollution. Bien au contraire les engins 2RM sont aussi électriques. Alors que l'Etat peut faire pression auprès des élus locaux pour qu'ils « incitent » à laisser de côté toutes mesures à vouloir interdire « les cyclos et la moto » dans les grandes villes. Même aux machines les plus polluantes, car cela n'a aucun sens pour nous.

La Fédération remercie l'attention accordée par les services de la sécurité routière.

FÉDÉRATION DES MOTARDS DE FRANCE



Fédération des Motards de France

Siège social : Résidence Pays Basque – 6 quai Augustin Chaho – 64100 BAYONNE

www.fmfrance.fr

« En application de la loi du 11 mars 1957 (article 41) et du Code de la propriété intellectuelle du 1er juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute traduction partielle ou totale de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de la part de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre ».

ISBN : 978-2-900277-00-3