

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière

Mardi
6 septembre 2011
Séance de 10 heures 40

Compte rendu n° 15

**Table ronde, ouverte à la presse, sur les problèmes
spécifiques des deux roues motorisés** 2

- M. David Dumain, rédacteur en chef de *Moto Journal*,
et M. Pierre Orluc, rédacteur en chef adjoint
- M. Phan Vuthy, responsable du département
accidentologie au CEESAR
- M. Michel Vilbois, sous-directeur de l'action
interministérielle à la DSCR
- M. Hervé Gicquel, directeur général du Club 14,
M. Michel Guendon et M. Philippe Monneret, vice-
présidents
- M. Patrick Jacquot, président-directeur général de
l'Assurance mutuelle des motards, M. Patrick Bayse,
responsable du département Indemnisation, et
M. Bertrand Nelva-Pasqual, responsable du service
Études et développement technique
- M. Guillaume Chatillon, responsable marketing
France de Piaggio, et M. Timothé de Romance, conseil
pour les affaires publiques auprès de Piaggio (cabinet
Anténor public affairs)
- M. Jean-Claude Hogrel, président de la branche des
professionnels du deux-roues du CNPA,
Mme Margaret Erbin, secrétaire générale de la
branche des professionnels du deux-roues, et Mme Ève
Lambert
- M. Pierre Van Elslande, directeur de recherche à
l'IFSTTAR, et M. Jean-Louis Martin, chercheur

**Présidence
de M. Armand Jung,
Président**



Table ronde, ouverte à la presse, **sur les problèmes spécifiques des deux roues motorisés**, réunissant :

- M. David Dumain, rédacteur en chef de Moto Journal, et M. Pierre Orluc, rédacteur en chef adjoint ;
- M. Phan Vuthy, responsable du département accidentologie au CEESAR ;
- M. Michel Vilbois, sous-directeur de l'action interministérielle à la DSCR ;
- M. Hervé Gicquel, directeur général du Club 14, M. Michel Guendon et M. Philippe Monneret, vice-présidents ;
- M. Patrick Jacquot, président-directeur général de l'Assurance mutuelle des motards, M. Patrick Bayse, responsable du département Indemnisation, et M. Bertrand Nelva-Pasqual, responsable du service Études et développement technique ;
- M. Guillaume Chatillon, responsable marketing France de Piaggio, et M. Timothé de Romance, conseil pour les affaires publiques auprès de Piaggio (cabinet Anténor public affairs) ;
- M. Jean-Claude Hogrel, président de la branche des professionnels du deux-roues du CNPA, Mme Margaret Erbin, secrétaire générale de la branche des professionnels du deux-roues, et Mme Ève Lambert ;
- M. Pierre Van Elslande, directeur de recherche à l'IFSTTAR, et M. Jean-Louis Martin, chercheur.

La table ronde débute à dix heures quarante.

M. le président Armand Jung. Mesdames, messieurs, je suis heureux de vous recevoir aujourd'hui. Le thème des deux-roues motorisés a été abordé à toutes nos auditions.

Avant tout, je tiens à dire que ni le rapporteur ni moi-même n'avons la volonté de stigmatiser qui que soit – cyclistes, motards, vieux, jeunes. J'ajoute que la réduction du nombre d'accidents et de morts sur la route dépendra en très grande partie de votre collaboration et de notre bonne entente. À cet égard, notre objectif est à la fois modeste et ambitieux.

M. Pierre Van Elslande, directeur de recherche à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Je travaille sur le thème des deux-roues motorisés depuis une dizaine d'années.

À l'IFSTTAR, je suis coresponsable d'une plateforme rassemblant tous les chercheurs qui travaillent sur le sujet en France. En 2009, nous avons organisé un colloque international qui a fait le bilan des travaux de cette plate-forme, bilan que je tiens à votre disposition.

En outre, j'ai dirigé plusieurs projets de recherche sur les deux-roues motorisés. Nous avons réalisé des fiches de synthèse de nos travaux, que je vous remettrai également.

M. le président Armand Jung. Je vous remercie, car nous sommes demandeurs de fiches techniques, et non de documents de plusieurs centaines de pages. À ce stade de notre réflexion, nous attendons en effet de ces auditions des prises de position fortes, même contestées, que nous pourrions mettre en avant dans notre rapport.

M. Jean-Louis Martin, chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Je suis épidémiologiste et vous ferai un bilan de la mortalité et de la morbidité des usagers de deux-roues motorisés.

M. Michel Vilbois, sous-directeur de l'action interministérielle à la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). Je suis accompagné de Pascal Dunikowski, chargé de mission pour les deux-roues motorisés à la Délégation à la sécurité et à la circulation routières.

M. Hervé Gicquel, directeur général du Club 14. L'association Club 14, qui a fêté ses trente ans avant-hier, comprend 430 000 adhérents à ce jour. Ses deux vice-présidents, Michel Guendon et Philippe Monneret, qui m'accompagnent aujourd'hui, aborderont, pour l'un, la prévention et la formation et, pour l'autre, les principes fondateurs de l'association.

M. Pierre Orluc, rédacteur en chef adjoint de *Moto Journal*. Je travaille sur la sécurité routière depuis une vingtaine d'années. J'ai participé à des groupes de travail sur ce thème, à l'époque où la presse y était intégrée, notamment au milieu des années 1990.

M. Jean-Claude Hogrel, président de la branche des professionnels du deux-roues du Conseil national des professions de l'automobile (CNPA). Je représente les professionnels de la vente et de la réparation de cycles et de motocycles en France.

Mme Margaret Erbin, secrétaire générale de la branche des professionnels du deux-roues du Conseil national des professions de l'automobile CNPA. Nous représentons les deux/trois roues motorisées, et les quads (quatre roues).

M. Timothé de Romance, conseil pour les affaires publiques auprès de Piaggio (cabinet Anténor public affairs). J'accompagne le groupe Piaggio dans ses relations avec les pouvoirs publics français.

M. Guillaume Chatillon, responsable marketing France de Piaggio. Piaggio France est un constructeur de deux-roues motorisés, d'origine italienne, dont les marques – Piaggio, Vespa, Gilera, Derbi – sont présentes en France depuis de nombreuses années, aussi bien en scooters qu'en motos.

M. Bertrand Nelva-Pasqual, responsable du service Études et développement technique de l'Assurance mutuelle des motards. Je suis quant à moi responsable de l'actuariat de la Mutuelle des motards. Je suis membre de l'Institut des actuaires.

M. Patrick Jacquot, président-directeur général de l'Assurance mutuelle des motards. Je suis membre du bureau du Groupement des entreprises mutuelles d'assurances (GEMA), syndicat des mutuelles d'assurance qui assure aujourd'hui en France un véhicule sur deux et les deux tiers des motos et des scooters. Je suis également président de GEMA Prévention, association créée par le Groupement. J'ai été représentant pour le GEMA du Conseil national de la sécurité routière (CNSR).

Nous vous expliquerons que les motards et les scooteristes sont les usagers motorisés les plus responsables sur la route, car les plus conscients de leur fragilité.

M. le président Armand Jung. Mesdames, messieurs, au-delà de l'analyse de la situation, notre Mission attend de vous des propositions concrètes et précises.

M. Jean-Louis Martin. En 2009, 888 motocyclistes et 299 cyclomotoristes ont été tués, chiffres à comparer aux 2 160 occupants de véhicules légers (VL).

Selon les estimations de la commission des comptes des transports de la Nation sur les parcs et les véhicules/kilomètres, le risque par milliard de kilomètres parcourus pour les cyclomotoristes est de 125 tués, de 134 tués pour les motocyclistes, et de 5,5 tués pour les occupants de VL, soit un rapport de 24,5 entre les deux-roues motorisés et les occupants de VL.

Entre 2000 et 2009, le nombre de tués chez les motocyclistes est resté très stable. Il a diminué de 30 % pour les cyclomotoristes, en corrélation avec la baisse d'utilisation des cyclomoteurs, et de 54 % pour les occupants de VL.

Selon les estimations du Registre du Rhône, 20 000 personnes en deux-roues motorisés ont été gravement blessées en 2003, soit le même nombre que les occupants de véhicules légers. C'est à partir de cette date que le nombre de blessés graves en deux-roues motorisés est devenu égal ou supérieur à celui des occupants de VL.

Selon notre estimation moyenne sur dix ans, pour un tué occupant d'un véhicule léger, il y a 0,7 blessé avec séquelles graves. Et pour un tué utilisateur d'un deux-roues motorisé, il y a 1,7 blessé avec séquelles graves, chiffre d'autant plus inquiétant que les utilisateurs concernés sont en moyenne plus jeunes.

La principale localisation des lésions chez les usagers de deux-roues motorisés est aux membres inférieurs, toutes gravités confondues. En effet, 62 % des victimes blessées souffrent d'une atteinte aux membres inférieurs, 45 % aux membres supérieurs, 12 % à la tête, 9 % au thorax, et 8 % à la colonne vertébrale.

Quant aux blessures graves potentiellement mortelles, elles concernent la tête pour 43 % des accidentés, le thorax pour 33 %, l'abdomen pour 20 %, et la colonne vertébrale pour 9 %. Comme vous le constatez, la tête reste la plus souvent touchée, ce qui n'est pas le cas pour les autres usagers, d'où l'importance du casque. L'atteinte au thorax nécessite de réfléchir à des protections, en particulier aux gilets dont certains sont à l'étude ou commencent à être disponibles sur le marché.

M. Pierre Van Elslande. Je fais partie des chercheurs qui participent au rapport que l'IFSTTAR vous proposera.

Je vais vous présenter les grandes tendances des mécanismes accidentologiques qui impliquent la population du deux-roues motorisé, tels que nous les étudions depuis une dizaine d'années. Comme vous, monsieur le président, je ne chercherai pas à opposer un groupe d'utilisateur à un autre. Je m'efforcerai, au contraire, de vous expliquer les difficultés de l'utilisateur du deux-roues motorisé face aux autres usagers.

En fait, le deux-roues motorisé n'existe pas. En effet, le monde du deux-roues motorisé s'est énormément diversifié ces dernières décennies et est aujourd'hui très élargi.

du stéréotype du blouson noir casse-cou et irréductible. Cette diversité doit être prise en compte afin d'identifier les problèmes spécifiques des conducteurs et de définir des mesures ciblées et efficaces. La population des cyclomotoristes de quinze à dix-sept ans, par exemple, qui se caractérise par des comportements à forte prise de risque, n'est absolument pas représentative des motards.

Je distinguerai deux grandes catégories d'accidents : les pertes de contrôle de véhicules seuls, d'une part ; les accidents en interaction avec autrui, d'autre part.

Les pertes de contrôle de véhicules seuls relèvent d'un problème d'interaction avec l'infrastructure, le conducteur étant confronté à une difficulté qu'il ne réussit pas à surmonter. L'analyse au cas par cas de ces accidents fait ressortir, le plus souvent, un problème d'évaluation pour les motards accidentés d'une difficulté routière à laquelle ils se sont trouvés confrontés, comme une baisse d'adhérence ou la rencontre d'un virage délicat à négocier.

Cette sous-évaluation s'accompagne le plus souvent d'un problème de sur-confiance, c'est-à-dire d'une confiance du motard vis-à-vis de ses capacités d'anticipation et de pilotage. Fort de cette compétence supposée, il ne régule pas sa vitesse, alors qu'il est le plus souvent à la limite des capacités de tolérance du système dans son ensemble (pilote, machine, infrastructure, interactions entre ces différents composants). Du fait de cette absence de régulation, le contrôle du véhicule devient défaillant au moment de la difficulté.

Or, par sa nature même, le deux-roues motorisé se caractérise par une sensibilité beaucoup plus grande aux perturbations environnementales. Autrement dit, les difficultés liées à l'infrastructure qu'un automobiliste peut contrôler aisément peuvent devenir majeures pour un motard. Elles concernent tous les problèmes d'adhérence, notamment en lien avec la très faible surface de contact entre les pneumatiques et l'enrobé de surface. Par conséquent, la rencontre de gravillons, un défaut d'enrobé, parfois même une signalisation horizontale, peuvent favoriser des glissades par temps humide.

Je précise que ces accidents dus à une perte de contrôle sont généralement sous-estimés dans les statistiques nationales par rapport aux accidents impliquant un deux-roues motorisé avec un autre usager, dans la mesure où ils ne font pas systématiquement l'objet d'un procès-verbal.

Je suggère donc trois grands types de mesures pour faire face à ces accidents dits « de véhicules seuls ».

Premièrement, les aménagements devraient davantage prendre en compte les particularités des deux-roues motorisés, de manière à ne pas mettre leurs usagers dans une situation de difficulté là où les automobilistes, eux, n'en rencontrent pas.

Deuxièmement, la formation – qui est essentielle – devrait amener les motards à ne pas être trop confiants dans leur capacité de maîtrise. Elle doit les orienter vers une méfiance envers tout ce qui peut les surprendre et, surtout, leur enseigner à conserver en permanence une marge de régulation pour anticiper la rencontre d'un éventuel imprévu sur la route. Autrement dit, elle doit s'attacher à leur apprendre à ne jamais se mettre en condition limite dans laquelle la moindre surprise ne sera pas rattrapable.

Troisièmement, des améliorations techniques importantes devraient être apportées à la dynamique de ces véhicules pour en garantir une meilleure tenue de route, notamment en situation d'urgence et de freinage. Je pense évidemment à l'anti-blocage de sécurité (ABS).

La deuxième grande catégorie d'accidents de deux-roues motorisés, ceux en interaction avec les autres usagers de la route, fait apparaître des mécanismes totalement différents et éminemment plus complexes dans la mesure où ces accidents sont caractérisés par une complémentarité de dysfonctionnements entre les différents usagers. En effet, bien souvent, les deux protagonistes – le conducteur du deux-roues motorisé et l'automobiliste – contribuent, sans le savoir, à l'accident.

Comme vous le savez, les automobilistes ont de grandes difficultés à détecter les deux-roues motorisés. Dans 60 % des cas impliquant une moto et une automobile, le conducteur de cette dernière n'a pas vu le motard, ou l'a vu trop tard. Quatre raisons expliquent ces difficultés de détection.

Souvent, les automobilistes ne s'attendent pas à rencontrer une moto dans la situation routière où ils se trouvent. Par conséquent, ils prêtent moins attention à cette éventualité. Or il est prouvé scientifiquement que l'on détecte mieux ce qu'on recherche. Il faut savoir que les motards représentent environ 2 % du trafic et que certains conducteurs en rencontrent très peu, en particulier en rase campagne.

Ensuite, le système visuel humain a du mal à détecter ce qui est étroit et rapide. Le projet PERCEPT (Perceptibilité des deux-roues motorisés), que je dirige et qui est financé par la Fondation Sécurité routière, travaille sur la question.

En outre, les motards, par leur comportement, mettent en défaut les stratégies de prise d'information des automobilistes. Concrètement, ils mettent en œuvre des manœuvres inattendues pour les automobilistes – remontées de file, dépassements par la droite, positionnements derrière les angles morts des véhicules, voire niveaux d'accélération surprenants –, de sorte que les automobilistes se trouvent confrontés à des interactions qui se révéleraient impossibles s'il ne s'agissait pas d'une moto.

Enfin, ce qui ne masque pas une voiture peut masquer un deux-roues motorisé, de plus faible gabarit – je pense aux éléments d'aménagement, tels que des panneaux de signalisation ou d'information.

Voilà pour les difficultés accidentogènes qui concernent les automobilistes.

Quant aux difficultés des motards lorsqu'ils détectent un conflit, elles font apparaître qu'ils ont une grande tendance à se laisser guider par un fort sentiment prioritaire, au point de refuser d'entamer la moindre régulation. Dans la mesure où ils s'attendent à ce que ce soit l'autre qui régule la situation, ils ne font rien pour tenter de résoudre le conflit. Cela me ramène au problème de surconfiance qui s'accompagne souvent d'un phénomène bien connu chez les piétons, appelé l'illusion de visibilité : lorsque l'on voit quelqu'un, on a le sentiment, la certitude d'être vu, d'où certains comportements.

Face à ces difficultés, plusieurs mesures peuvent être envisagées. Elles visent à améliorer l'harmonisation des comportements des usagers.

En matière d'infrastructures routières, il est nécessaire d'intégrer la spécificité des deux-roues, le but étant d'améliorer la visibilité et, dans le même temps, de diminuer les

vitesses d'interaction. En effet, plus une vitesse d'interaction est diminuée, plus la prise d'information des autres usagers est facilitée.

Les actions sur les infrastructures peuvent également viser à limiter les manœuvres potentiellement génératrices de conflits entre les deux types d'usagers. Par exemple, empêcher les stationnements à gauche pour éviter des manœuvres inopinées des automobilistes qui omettraient un certain nombre de précautions ; ou encore dissuader les remontées de files aux intersections, endroit où peuvent se produire les interactions dangereuses.

Une autre piste consiste à définir les moyens permettant de favoriser la détectabilité du motard. Je pense à l'équipement des conducteurs de motos, dont nous reparlerons.

Enfin, la formation des conducteurs est primordiale.

Les motards doivent être davantage formés à la méfiance qu'à la performance. Ils pourront ainsi tenir compte des difficultés rencontrées par les autres usagers à les percevoir et à anticiper des manœuvres parfois atypiques, plutôt que chercher à imposer leur droit de passage coûte que coûte.

Quant aux automobilistes, leur formation doit s'attacher à intégrer davantage la dimension deux-roues motorisés, pour leur enseigner des stratégies de recherche d'information plus efficaces dans les situations où ils sont susceptibles de rencontrer ce type de véhicule.

M. PhanVuthy, responsable du département accidentologie au Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR). Je centrerai mon propos sur les outils d'analyse des mécanismes accidentels et lésionnels, au travers des projets que nous menons au CEESAR depuis une dizaine d'années.

De 2001 à 2005, dans le cadre des projets MAIDS (*Motorcycle accident in depth study*) et RIDER (Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé), nous avons analysé environ 350 accidents impliquant un deux-roues motorisé dans le département de l'Essonne. La particularité de ce travail a été que nous nous trouvions en temps réel, avec les forces de l'ordre, sur les lieux de l'accident pour en décrire les paramètres : causes, infrastructures, véhicules, protagonistes impliqués. Il a permis la création d'une base de données importante comportant environ 1 800 paramètres, laquelle apporte aujourd'hui des connaissances sur les causes et les mécanismes lésionnels.

Grâce à cette base de données, nous avons pu initier d'autres projets.

Avec des équipementiers de casques et des universitaires à Strasbourg, nous avons travaillé sur les impacts sur les casques des deux-roues motorisés, ce qui a permis à un équipementier de pouvoir développer, voire d'améliorer les siens.

Nous avons travaillé en collaboration avec un autre équipementier sur la modélisation des détections de chocs et de pertes de contrôle. Il s'agit de savoir, en cas de choc, comment déclencher un gilet ; et en cas de perte de contrôle, comment déclencher un élément de sécurité passif.

Récemment, nous avons participé à une étude de conduite naturelle, avec des motos équipées de différents capteurs et de vidéos. Les données de l'accidentologie recueillies

entre 2001 et 2005 ont permis, entre autres, de limiter les paramètres à étudier et à prendre en compte au titre de cette expérience.

Nous avons également participé à la rédaction du rapport du préfet Guyot, intitulé « Gisements de sécurité routière : les deux-roues motorisés ».

Mon message est que, si les données que nous avons analysées entre 2001 et 2005 ont été utilisées par la suite dans le cadre d'autres recherches, il est nécessaire de pérenniser cette activité de recherche et d'analyse des accidents en temps réel afin d'en permettre une bonne compréhension, sachant que le monde des deux-roues motorisés a fortement évolué.

M. Michel Vilbois. Je vais vous présenter les travaux et les pistes que propose la Délégation à la sécurité routière.

En juin 2009, à la suite du rapport du préfet Guyot, nous avons ouvert une concertation nationale sur la sécurité des deux-roues motorisés, concertation à l'issue de laquelle nous avons pu dégager trois pistes d'action.

La première consiste à améliorer la connaissance de l'accidentalité. Les études qui viennent d'être présentées démontrent que connaître permet d'agir. Elles contribuent ainsi à contredire un certain nombre d'idées fausses sur le deux-roues motorisé.

En effet, comme le montre une étude du GEMA, la proportion de motards qui se disent transgressifs, de l'ordre de 18 %, est à peu près la même que pour les automobilistes. Il faut en tenir compte dans l'ensemble de la chaîne, de l'éducation-prévention au contrôle-sanction.

La proportion de motards considérés par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) comme responsables dans les accidents mortels est, à quelques points près, la même que pour les conducteurs de véhicules légers, de l'ordre de 41 à 47 %.

La proportion de motards victimes d'un accident responsable avec un taux d'alcool supérieur au taux légal est similaire à celle des automobilistes.

La deuxième piste d'action vise l'amélioration de la perception mutuelle de l'ensemble des usagers. Dans le cadre de la concertation, nous avons fait diffuser à plus d'un million d'exemplaires une brochure intitulée « Deux-roues motorisés, automobilistes : apprenons à mieux nous connaître », dont l'objectif est d'informer le conducteur d'un VL qu'il doit s'attendre à voir arriver un motard. Cet élément très important pour nous s'inscrit dans les évolutions en cours en matière de formation des conducteurs de quatre roues.

La troisième piste d'action est la formation. Dans ce domaine, les comités interministériels de 2010 et 2011 ont pris des décisions qui relèvent d'un principe simple qui a fait consensus, à savoir qu'il ne peut y avoir de conduite de deux-roues motorisé sans formation adéquate.

C'est ainsi que les titulaires du permis B doivent dorénavant suivre une formation spécifique pour conduire un 125 cm³, un scooter ou un tricycle.

En outre, nous mettons actuellement en place une formation complémentaire pour les titulaires du permis A (permis moto) qui reprennent la conduite d'une moto après plusieurs années de non-pratique.

Cela me permet de faire le lien avec trois pistes de travail.

La première consiste à travailler sur le post-permis, afin de sensibiliser le jeune conducteur, qui a quelques mois de pratique, au problème de surconfiance qui, comme l'a souligné M. Van Elslande, est un vrai sujet. Nous savons tous en effet que la sur-accidentalité, qui n'est pas propre aux deux-roues motorisés, existe également après les premiers mois d'obtention du permis.

La deuxième piste de travail est la protection des motocyclistes. On a l'habitude de dire que le motard est sa propre carrosserie, mais aussi sa seule carrosserie. Un travail est engagé aux niveaux communautaire et international sur l'amélioration de la visibilité et de l'équipement de protection de l'engin lui-même. Nous voudrions continuer de travailler sur les équipements de protection du motard, dont certains sont normalisés, d'autres pas. Les Belges viennent de prendre des mesures pour rendre obligatoire un équipement protecteur minimum. En matière d'amélioration de la situation du motard après accident, c'est pour nous une vraie piste : une dorsale n'empêchera pas un accident, mais évitera des séquelles très importantes.

La troisième piste de travail est celle de l'amélioration des infrastructures. Certes, elles n'éviteront jamais la prise de risque inconsidérée, mais elles peuvent éviter l'accident. Dans le cadre de la concertation, un guide intitulé « Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés » a été réalisé par un service technique du ministère de l'écologie, le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). Des inspections de sécurité commencent à se mettre en place sur l'ensemble des réseaux, y compris celui des collectivités locales, selon une méthodologie dont nous discutons actuellement avec les associations de motards. Cette piste nous semble prometteuse.

M. Hervé Gicquel. Pour nous, la connaissance est extrêmement importante et devrait être partagée. Au cours des dix dernières années, certaines sciences, comme la biomécanique, ont évolué, et l'Observatoire national de la sécurité routière a fait des progrès considérables. Néanmoins, encore aujourd'hui, la connaissance n'est pas partagée par tous, puisqu'on ne connaît pas précisément le parc des deux-roues motorisés en France. Or cette connaissance nous semble indispensable en termes de formation, d'équipements, voire de répression.

Le portrait type d'un adhérent au Club 14 est très éloigné de l'image du marginal sans ressource qui prévalait à une certaine époque. Les gens qui pratiquent la moto aujourd'hui ont environ quarante ans et un certain mode de vie : ils ont une automobile dans 90 à 94 % des cas, des charges de famille, un emploi et des responsabilités dans la société civile.

Aujourd'hui, 50 % des ventes neuves de motocyclettes concernent des scooters. La population qui conduit ces véhicules utilitaires, essentiellement pour se rendre au travail, a un permis B et n'a pas reçu de formation. Je le confirme : la pratique du deux-roues motorisé est très diversifiée.

On est également dans du multimodal. Certaines personnes font de la moto, mais aussi du scooter, de la voiture, et prennent les transports en commun. Il n'est pas facile de communiquer avec cette population, ce qui est pourtant nécessaire.

L'association Club 14 regroupe 430 000 adhérents répartis sur l'ensemble du territoire. Ils font du loisir et de l'utilitaire en proportion égale, et leur degré de connaissance est différent.

Les personnes qui roulent en grosse moto, de plus de 125 cm³, ont la connaissance, à travers des études que nous avons nous-mêmes réalisées avec AXA Prévention, de leur fragilité : ils savent qu'il peut leur arriver quelque chose, et donc qu'ils doivent s'équiper.

Les gens qui roulent en scooter, de plus en plus nombreux, en revanche, même s'ils sont matures et responsables, ne s'équipent pas correctement. À cet égard, nous ferons des recommandations. Le guide du CERTU sur la prise en compte des deux-roues motorisés dans les infrastructures est très bien fait. Cette connaissance qui sommeille dans les bureaux devrait être utilisée, même si se pose le problème des ressources : on ne peut pas exiger des équipements pour les motos et pas pour les autres.

Chaque année, 800 personnes se tuent en moto, dont un tiers toutes seules. Ces dernières sont-elles mortes parce qu'elles roulaient très mal, parce qu'elles n'ont pas bénéficié d'une formation ou parce qu'elles étaient mal équipées ? Le sujet doit être étudié.

Aujourd'hui, l'équipement protecteur obligatoire du pilote et du passager en moto est le casque. Nous sommes évidemment favorables à des recommandations en matière d'équipements. Des normes commencent à se mettre en place, mais elles doivent être partagées aux niveaux français et européen.

M. le président Armand Jung. Que préconisez-vous en la matière ?

M. Hervé Gicquel. Le port du casque, de gants, de chaussures, du pantalon, du gilet airbag, de la protection dorsale, du blouson.

M. le président Armand Jung. Tout cela en même temps ?

M. Hervé Gicquel. Bien sûr.

M. le président Armand Jung. Au-delà des constats et des analyses, notre problème est de faire en sorte qu'il y ait le moins de morts possible. On me dit que la tête et le thorax sont les points les plus vulnérables à cet égard. Le blouson airbag vous paraît-il indispensable ?

M. Hervé Gicquel. L'accidentologie ne s'apprécie pas seulement en fonction du nombre de tués. Il ne faut pas oublier les 20 000 blessés corporels, qui engendrent un coût croissant. La traumatologie accidentelle montre que, en dehors de la tête, le tronc et le bassin sont les parties les plus vulnérables. À cet égard, l'airbag constitue une solution et nous encourageons nos adhérents à s'en équiper. Les matériels existants sont en voie d'amélioration et de normalisation.

Cela étant, la traumatologie porte aussi sur les membres inférieurs. Les recommandations d'équipement doivent faire l'objet d'un processus progressif.

Par ailleurs, l'accès à la puissance et la formation sont deux éléments importants.

M. Michel Guendon, vice-président du Club 14. L'accès à la puissance et à la performance en moto constitue un réel problème, tant il est facile. En automobile, un jeune qui vient d'avoir son permis a très peu accès à ce double phénomène dans la mesure où il est limité par le prix des véhicules : pour avoir des accélérations de 0 à 100 kilomètres/heure en 3,5 secondes, il faut avoir une Ferrari ou une Porsche, alors qu'en moto, pour un investissement de 2 000 euros, cela est possible ! Depuis trente ans, nous essayons

d'apprendre de façon progressive aux personnes avec lesquelles nous travaillons cet accès à la puissance et à la performance. Un jeune conducteur – qu'il s'agisse de son âge ou de la date d'obtention de son permis – n'a pas forcément la maîtrise de la moto, encore moins celle de sa puissance.

M. le président Armand Jung. Que proposez-vous ? De construire des motos moins puissantes ? Est-il d'ailleurs indispensable d'avoir des motos très puissantes alors que la vitesse est limitée à 130 kilomètres/heure dans notre pays ?

M. Michel Guendon. Cette question touche à un autre domaine : le marché des constructeurs. Nous n'avons pas vocation à nous y opposer, dans la mesure où il génère, notamment, des emplois...

M. Philippe Houillon, rapporteur. On fabrique des machines qui roulent à 250 kilomètres/heure, voire plus, et, en même temps, des centaines de personnes ou organismes réfléchissent aux moyens de réduire la vitesse et produisent des matériels à cet effet. Voilà le problème ! D'ailleurs, les vastes discussions sur le LAVIA en témoignent.

M. Christian Vanneste. Les interventions ont montré que la différence entre les deux-roues motorisés et les véhicules légers, s'agissant du nombre des accidents ou de celui des morts et des blessés graves, est essentiellement liée au manque de protection des motocyclistes.

On a commencé à améliorer sensiblement la sécurité des véhicules, mais beaucoup moins celle des motos.

S'agissant de l'équipement des pilotes, notamment des tenues airbag, on a souligné l'évolution de la mentalité des motards. Il subsiste néanmoins une identité forte du pilote de deux-roues. La résistance à l'égard du port des gilets fluorescents en témoigne.

Si je ne suis pas partisan de cette mesure, la question des tenues airbag me paraît essentielle. Mais la multiplication des tenues de sécurité, forcément peu vendues compte tenu du nombre relativement faible de motards, ne rendra-t-elle pas plus difficile l'accès aux deux-roues motorisés ?

Il faut par ailleurs souligner le transfert de l'accidentologie de la route vers la ville, beaucoup de motards, aujourd'hui, étant des urbains utilisant la moto comme moyen de transport plus facile pour aller travailler. Celle-ci est ainsi devenue un outil plus qu'un objet de désir.

Enfin, vous avez parlé de l'alcoolisme : quelles sont les données s'agissant des autres addictions, à la drogue notamment ?

M. Philippe Monneret, vice-président du Club 14. La formation est un aspect important, dont la sensibilisation aux équipements fait partie.

On pourrait à cet égard rendre obligatoire le port de gants ou interdire de rouler en short, ce qui est pratique courante notamment dans le Sud de la France ; trop de conducteurs de moto ou de scooter sont mal équipés. Avant d'encourager l'airbag, qui coûte cher, certaines mesures simples de ce type pourraient être mises en place.

M. le président Armand Jung. Quel est le prix d'un airbag ?

M. Philippe Monneret. De 400 à 500 euros.

La dorsale devrait également être encouragée.

Les auteurs des statistiques ont dit que les motards se croyaient un peu tout permis, mais je ne pense pas que ce soit le cas de la majorité. Les conducteurs de moto savent qu'ils sont plus fragiles et adaptent leur comportement en conséquence – à l'exception de quelques irresponsables, comme il en existe partout. Ce sont donc en général des gens raisonnables, de même que des spécialistes de la sécurité routière, qui viennent sciemment se former. Même après le permis moto, qui est beaucoup plus compliqué à obtenir que le permis auto, dans la mesure où il comporte de la conduite sur piste, des rétrogradages ou des freinages, ils continuent à venir se former.

L'ABS permettrait d'améliorer la sécurité. Des techniques modernes devraient notamment être développées sur les scooters.

M. le président Armand Jung. Faites-nous la liste de vos préconisations sous la forme d'un cahier des charges. Nous souhaitons avoir des propositions émanant des techniciens et des hommes de terrain.

M. Philippe Monneret. Enfin, la vitesse est parfois un facteur de sécurité pour une moto : quand on roule sur des voies rapides avec une petite 125 cm³, on est souvent doublé ! Une limitation de vitesse à 45 kilomètres/heure pour un scooter conduit par un jeune de quatorze ans ne rime à rien et peut être dangereuse ! On peut avoir une moto roulant à 250 kilomètres/heure sur circuit et respecter le code de la route. La moto doit rester un plaisir ! Il vaut mieux apprendre à respecter les règles et à avoir un bon comportement sur la route que d'essayer de tirer les gens vers le bas en fabriquant des motos qui ne dépassent pas 130 kilomètres/heure.

M. le président Armand Jung. Où rouleraient les motos dépassant cette vitesse ?

M. Philippe Monneret. Sur les circuits.

M. le président Armand Jung. Mais la plupart des motards ne vont pas sur les circuits !

On enregistre tous les week-ends des morts dans les cols vosgiens, tel le col du Bonhomme, que les motards utilisent comme des pistes au lieu d'aller sur les circuits !

M. Philippe Monneret. Il faut donc les faire venir le plus possible sur des circuits réglementés...

M. le président Armand Jung. Il faut faire un travail en commun avec les motards, qui relaient les messages, et la gendarmerie. On a ainsi réussi à réduire le nombre de morts dans ces cols depuis un an. Je vous invite d'ailleurs à participer à ce travail.

M. Jérôme Lambert. La vitesse excessive, au-delà des limites autorisées, est-elle la cause de beaucoup d'accidents de deux-roues ? Un grand nombre d'entre eux a lieu en ville : je ne suis pas sûr qu'on puisse les imputer à ce facteur. Quelle est plus largement la part de la vitesse et de la puissance des motos dans l'accidentologie ?

Pour avoir un accident dans le col du Bonhomme, il n'est pas nécessaire de rouler à 140 kilomètres/heure ! Ce n'est donc pas parce qu'une moto roule à 250 kilomètres/heure qu'elle a plus de risque d'avoir un accident qu'une autre roulant à 60 kilomètres/heure en virant mal dans un tournant.

M. Philippe Monneret. On peut en effet aller trop vite à certains endroits à 50 kilomètres/heure...

M. Jean-Louis Martin. Les données accidentologiques démontrent clairement que la vitesse est un facteur d'accident ainsi qu'un facteur aggravant. Personne ne peut dire le contraire ! Bien sûr, il faut adapter la vitesse, mais à 250 kilomètres/heure, le motard est en très grand danger, à moins d'être un expert et sur un circuit !

M. Jérôme Lambert. Y a-t-il beaucoup d'accidents à 250 kilomètres/heure ?

M. Jean-Louis Martin. Il est très difficile de savoir à quelle vitesse roulait une moto à partir des données d'accidents dans la mesure où l'on a techniquement du mal à déterminer la vitesse de choc avec un deux-roues. Mais les observations sur l'ensemble du parc motorisé montrent que les véhicules légers ont diminué considérablement leur vitesse moyenne alors que cette baisse est beaucoup moins marquée pour les deux-roues.

M. Pierre Van Elslande. Certaines données très approfondies permettent d'avoir une meilleure appréciation de la vitesse des deux-roues dans les accidents, mais elles pèchent par leur faible représentativité. Cependant, sur 1 000 accidents étudiés récemment, environ 5 % sont imputables à des vitesses très élevées.

Cela étant, 20 % des problèmes de vitesse viennent, non du fait qu'elle est trop élevée dans l'absolu, mais qu'elle n'est pas adaptée aux situations. L'enjeu ne réside pas dans la limitation des vitesses extrêmes – qui constituent un problème marginal, qu'il faut bien sûr combattre – mais dans l'adoption de vitesses plus appropriées.

M. David Dumain, rédacteur en chef de *Moto Journal*. Une moto bridée va aussi à 250 kilomètres/heure : le bridage n'est pas une solution à la vitesse !

M. le rapporteur. Pourquoi ?

M. David Dumain. Le bridage de la puissance n'est pas forcément lié à la vitesse.

M. le rapporteur. Le Japon, par exemple, est un producteur de motos important et les motos y sont bridées.

M. Pierre Orluc. Certains pays connaissent en effet des bridages. Parfois ils sont liés à des incitations de la part des assurances, comme en Allemagne au-dessus de 100 chevaux. Au Japon, il existe des limitations à 400 cm³ pour d'autres raisons. Il s'agit d'une question très complexe. On sait, depuis une étude de 1997 menée par un organisme officiel néerlandais, laquelle fait encore autorité, qu'il n'existe pas de rapport entre l'accidentalité et la puissance des motos. Celles de plus de 100 CV – qui font l'objet d'une limitation depuis 1986 – ne sont pas en soi plus accidentogènes que d'autres. De plus, la vitesse s'évalue à partir de multiples critères, notamment l'environnement.

La limitation d'un cyclomoteur à 45 kilomètres/heure dans un environnement limité à 50 est une aberration – ce que la sécurité routière ne veut pas reconnaître. On ne peut être en sécurité à 45 kilomètres/heure quand on est doublé par des véhicules allant à 50 !

La vitesse est donc une notion tout à fait relative. Celle de 250 kilomètres/heure est une donnée emblématique, facile à vendre auprès d'un grand public, mais ne correspond pas à la réalité d'une pratique : elle recouvre des cas exceptionnels. La pratique majoritaire est au contraire une vitesse adaptée en fonction d'un environnement donné. Or on peut être en danger à une vitesse très faible !

M. le rapporteur. Il faut distinguer vitesse en valeur absolue et vitesse adaptée.

M. le président Armand Jung. La presse emploie parfois des termes pudiques, évoquant par exemple, au sujet de la mort d'un motard sur une route départementale, une vitesse qui ne semblait pas adaptée, alors qu'il s'est écrasé contre un arbre parce qu'il roulait comme un fou !

Il ne faut donc pas abuser de cette formule de vitesse adaptée.

M. Jérôme Lambert. Il y a un mois, je roulais sur une route limitée à 50 kilomètres/heure dans la mesure où elle est dangereuse en raison de la présence d'ornières : heureusement que je roulais à 30 ou 40 kilomètres/heure car je suis passé sur un nid-de-poule de 25 centimètres, ce qui, à 50 kilomètres/heure, aurait pu être mortel.

M. David Dumain. Cela renvoie à la maîtrise du véhicule, à l'anticipation et à la formation à la conduite.

En janvier 2010, à *Moto Journal*, nous avons fait le constat d'un état d'urgence lié au fossé existant entre nos droits et devoirs de motard et la perception qu'en avaient le grand public et les autorités. Peu de gens ont vraiment l'expérience de la moto et savent qu'une moto bridée va aussi vite que celle qui ne l'est pas.

M. le rapporteur. Pourquoi ?

M. David Dumain. Quand on lance une moto de 600 ou 1 000 cm³, même avec 100 CV, elle atteint 250 kilomètres/heure. Dire qu'on va brider les motos est très vendeur, mais les motos bridées vont quand même très vite !

Notre magazine est lu chaque semaine par des dizaines de milliers de motards : nous nous sentons responsables vis-à-vis d'eux ; ils font partie d'un public très large. Par ailleurs, il y a autant de sortes de motos aujourd'hui que de variétés de fromages en France.

Si les statistiques sont utiles, il ne faut pas en conclure à une « surconfiance » des motards à partir de constats très arbitraires !

M. Pierre Van Elslande. J'évoquais à ce sujet des résultats d'analyses accidentologiques approfondies qui s'appuient sur des études que nous réalisons sur les lieux d'accidents, sur le travail d'une équipe technique de deux personnes pendant une semaine sur place et sur des interviews détaillées avec des psychologues auprès des usagers. On ne peut donc guère parler d'arbitraire ! Par ailleurs, nos conclusions portent, non sur les motards en général, mais sur les accidentés.

M. David Dumain. Nous avons aussi des idées sur ce qui pourrait améliorer la protection et la sécurité des motards, mais nous avons pris la peine de consulter préalablement ceux-ci au travers de deux questionnaires très complets, sur lesquels je vous remettrai un dossier. Les résultats montrent que les mesures prises ou envisagées par les autorités sont perçues comme injustes et logiquement incomprises, mais que les motards sont des gens responsables puisqu'ils n'attendent pas d'y être obligés pour porter des plaques dorsales, des gants ou des chaussures montantes. De plus, 86 % de nos lecteurs reconnaissent devoir améliorer la maîtrise de leur véhicule. Cela les pousse à plébisciter la lutte contre l'alcoolémie ou contre le téléphone au volant, ou à réclamer davantage d'aides sur les équipements de protection ou le perfectionnement de la conduite.

Le bridage des motos est une mesure avant tout symbolique pour lutter contre la vitesse. Pour limiter les accidents, il faut surtout mettre l'accent sur la maîtrise du véhicule, dont vous ne voulez pas toujours entendre parler dans la mesure où vous y voyez une sorte de « pousse au crime ».

M. le président Armand Jung. Pas du tout. Il est possible, comme je l'ai dit, de débattre de façon franche sans pour autant stigmatiser qui que ce soit.

M. le rapporteur. Je parcours personnellement de 30 000 à 40 000 kilomètres par an et je vois tous les jours sur des portions autoroutières des motards doublant à des vitesses très importantes, de l'ordre de 180 à 200 kilomètres/heure. Cela n'est pas un phénomène marginal !

M. David Dumain. La conclusion des réponses à nos questionnaires est que la maîtrise du véhicule doit être associée au comportement. Les stages de perfectionnement à la conduite servent aussi à cela. Denis Couvent, qui a récemment écrit un manuel de conduite motocycliste, attache beaucoup d'importance à cet aspect.

Un point clé de la prévention consiste à nous autoriser à circuler dans les couloirs de bus ou entre les files de voiture : cela constitue un préalable. Il nous appartient ensuite d'être préparés et équipés comme il le faut pour que le nombre d'accidents – qui n'a jamais été aussi faible depuis trente-cinq ans malgré un parc roulant quatre fois plus important – diminue.

La Belgique vient à cet égard d'adopter trois mesures de bon sens : la circulation des deux-roues motorisées entre les files, l'autorisation du stationnement sur les trottoirs et la réflexion sur le port de vêtements couvrants pour protéger des chutes. Pense-t-on encore que l'on protégera longtemps les motards en prévoyant des plaques d'immatriculation plus grandes ?

M. le président Armand Jung. Le débat ne doit pas tourner à l'autojustification ni à l'accusation de tel ou tel. Il revient à notre Mission de poser la question des équipements.

M. Jean-Claude Hogrel. En tant que vendeurs de motos, nous observons le comportement des acheteurs. Nous constatons que notre clientèle vieillit : beaucoup recourent aujourd'hui à la moto avant tout comme un moyen de transport en réseau urbain. Nous avons mené une vaste campagne contre le débridage des cyclomoteurs – sur laquelle nous vous remettrons un dossier –, mais nous estimons, comme tous les professionnels, qu'une limitation de vitesse des cyclomoteurs à 60 kilomètres/heure, au lieu de 45, éviterait le débridage.

Une grande partie de nos clients ont entre quarante et cinquante ans et veulent un scooter automatique pour se déplacer. La formation aux 125 cm³ pourrait être améliorée, mais elle a le mérite d'exister. Cela étant, le permis moto est contradictoire : j'ai des clients qui viennent acheter un véhicule automatique et qui doivent passer un examen de permis où ils vont être chronométrés et faire des freinages d'urgence. Ils ne se préparent pourtant pas à un grand prix : ils souhaitent seulement se déplacer !

Commençons par former des conducteurs qui sont de bons pères de famille tranquilles achetant un scooter ou une moto pour aller travailler. Beaucoup ne veulent pas avoir de motos sportives et ne sont pas concernés par les véhicules bridés à 250 kilomètres/heure !

La troisième directive sur les permis de conduire va peut-être conduire à modifier la réglementation, mais on se demande pourquoi il n'y a pas de permis automatique pour les deux-roues, comme cela existe pour les voitures.

Nous sommes très attentifs à ces questions de sécurité car il y va de la survie de nos entreprises. D'ailleurs, lorsque nous livrons un véhicule neuf, nous insistons sur des éléments tels que les pneus neufs, les freins neufs ou le rodage.

La formation est un élément essentiel : elle conduit notamment à porter des équipements tels que des casques ou des gilets airbag.

Mme Margaret Erbin. Il faut distinguer les équipements réceptionnés au titre d'une directive communautaire qu'on appelle « EPI » – équipements de protection individuelle –, lesquels doivent être favorisés, et d'autres équipements qui semblent protecteurs mais qui ne le sont pas en réalité.

Nous avons par ailleurs déposé il y a quelques années auprès de certains de vos collègues députés une demande en vue de réduire la TVA sur les équipements réceptionnés. Pourquoi ne pas relayer cette demande auprès des autorités communautaires ?

Enfin, nous sommes tout à fait favorables à ce que soit mis en place au plus vite un *continuum* éducatif : le respect des autres est à cet égard un aspect essentiel.

M. Timothé de Romance. La présence d'un constructeur à cette table ronde est très importante. Les constructeurs ont en effet été peu associés aux différentes concertations dans le passé. Pourtant, pour améliorer la sécurité routière, le véhicule constitue un levier substantiel.

Beaucoup d'améliorations ont déjà été réalisées. Des marges de progrès existent encore dans ce domaine, même si elles ne sont pas aussi importantes que pour l'automobile. Le constructeur a donc un rôle à jouer : c'est toujours dans cet esprit que Piaggio a travaillé, que ce soit pour la conception de ses véhicules ou la sensibilisation de ses conducteurs.

M. Guillaume Chatillon. L'éventail des deux-roues motorisés est très large : les motos sportives qui vont très vite représentent une part infime du marché. La majorité des ventes portent sur des scooters de 50 cm³, accessibles à des adolescents ; elles s'inscrivent dans une logique d'aménagement du territoire et sont destinées à des personnes qui ont besoin de se déplacer dans des zones qui ne sont pas forcément desservies par les transports en commun.

Beaucoup de scooters sont utilisés en ville. Or, les statistiques ne rendent pas compte d'une segmentation fine des typologies de véhicules – selon qu'il s'agit de scooters, de motos, ou en fonction des tranches de puissance – pour dégager des facteurs à risque ou des circonstances d'accident particulières.

Piaggio fabrique des motos et des scooters depuis 1946. Nous avons réfléchi à la connaissance que nous avons de nos clients et de notre industrie et imaginé plusieurs pistes d'amélioration. Elles portent sur le comportement - qui concerne également la formation - le programme éducatif et la sensibilisation des personnes passant le permis de conduire à une conduite apaisée. La lutte contre l'alcool et les alertes de sécurité liées à l'usage des téléphones au volant nous paraissent à cet égard primordiales. Nous vous transmettons nos propositions sur ce point.

S'agissant des infrastructures, le document réalisé par le CERTU constitue une vraie piste de progrès, sous réserve que les préconisations qu'il contient soient effectivement appliquées.

L'industrie automobile conçoit des véhicules en fonction de leur sécurité active – leur capacité à tenir la route – et élabore depuis plus d'une dizaine d'années des systèmes de sécurité passive – qui se sont développés avec les prétensionneurs de ceinture de sécurité ou les airbags. Cela a permis d'améliorer sensiblement la qualité et la résistance des voitures. Mais, pour les deux-roues motorisés, vu leur taille et leur conception, les zones d'absorption de choc n'existent pas et la notion d'airbag solidaire du véhicule paraît peu pertinente dans la mesure où les conducteurs accidentés sont très souvent éjectés.

Les constructeurs ont par ailleurs œuvré pour améliorer la fiabilité des véhicules ; cela correspond à une demande croissante du marché. Il faut aussi réfléchir à la visibilité des deux-roues. On peut faire le parallèle avec les véhicules particuliers européens, commercialisés depuis 2010, qui sont équipés de feux de jour.

M. le président Armand Jung. Sont-ils mis en série ?

M. Guillaume Chatillon. Oui. Or, de tels feux n'existent pas sur les deux-roues motorisés. Ces derniers avaient l'obligation de rouler avec les codes allumés, depuis les années 1980, pour être distingués dans le flux de la circulation ; mais aujourd'hui, vu la généralisation de ces feux de jour sur les véhicules particuliers, la distinction peut être délicate pour les usagers. On pourrait réfléchir à la création d'une couleur spécifique de feux pour les deux-roues motorisés.

Les systèmes de freinage ABS constituent une autre piste. Ils ont été généralisés, depuis 2002, sur toutes les voitures vendues dans l'Union européenne ; mais il n'existe pas de norme européenne en la matière pour les deux-roues motorisés ; ceux-ci ont, par conception, une instabilité plus grande qu'une voiture, et la phase de freinage, surtout dans un virage, est plus difficile à maîtriser.

Nous avons également réfléchi au contrôle technique, qui permet d'assurer un entretien de qualité. Mais il convient que son coût soit limité pour qu'il soit accepté.

Les équipements de protection individuelle constituent une autre piste d'amélioration. On peut toujours instaurer des règles très précises, mais il faut garder à l'esprit l'impact financier qui en résulte. Obliger à porter un pantalon pour conduire un deux-roues motorisé

serait déjà une avancée ; mais assujettir cette obligation à des normes peut conduire à mettre sur le marché des produits coûteux et, ce faisant, à freiner leur acquisition.

En outre, pour la formation au permis de conduire, les véhicules avec ABS ne sont pas autorisés. Y recourir permettrait pourtant de sensibiliser les conducteurs à ce système de sécurité. L'évolution de la réglementation belge, au cours de cet été, mériterait d'être examinée.

Enfin, 50 000 personnes utilisent aujourd'hui des tricycles. Elles sont urbaines, ont une moyenne d'âge de quarante-huit ans, appartiennent aux catégories socio-professionnelles supérieures et ont déjà roulé en deux-roues motorisés ; elles utilisent essentiellement leur véhicule entre leur domicile et leur travail, ou pour leur profession dans les grandes villes.

Le succès de ces véhicules tient au fait qu'ils rassurent les utilisateurs, qui ont conscience des lacunes des deux-roues à moteur sur de mauvaises routes ou sur des chaussées glissantes. Ils permettent d'améliorer notamment les distances de freinage et le comportement routier.

M. Patrick Jacquot. Nous assurons depuis vingt-huit ans les conducteurs de deux-roues à moteur. Notre assurance a été créée par ses utilisateurs et comporte 40 000 membres fondateurs ; nous sommes une entreprise mutualiste, sans but lucratif. Notre seul intérêt est la protection des adhérents et, par extension, de tous ceux qui utilisent ce type de véhicules.

Depuis sa création, notre assurance a été amenée à gérer plus de 220 000 accidents.

Selon nos informations, les accidents en l'absence de tiers représentent moins de 20 % de l'ensemble des accidents. Lorsque l'accident a lieu avec un tiers, généralement un véhicule léger, dans deux cas sur trois le conducteur du deux-roues n'est pas responsable.

Dans les statistiques sur les accidents entre un automobiliste et un deux-roues à moteur, la fréquence baisse de moitié lorsque ce premier a obtenu le permis moto. Les travaux actuels sur la détectabilité des deux-roues à moteur montrent aussi que le nombre d'accidents varie du simple au double si l'automobiliste a été sensibilisé aux spécificités du risque des ces véhicules et a appris à les détecter. Je vous renvoie aux travaux de l'IFSTTAR, qui attestent combien le manque d'attention des automobilistes vis-à-vis de ceux-ci est un élément important.

Nous ne pensons pas, contrairement à M. Vanneste, que le risque principal soit dû à un manque de protection : il est avant tout lié au comportement et à la responsabilisation des conducteurs.

Nous faisons plusieurs propositions.

La première consiste à créer un véritable *continuum* éducatif dès le plus jeune âge, notamment à l'école, en collaboration avec les organisations œuvrant en faveur de la sécurité routière.

M. le rapporteur. Qui le financerait, notamment après l'obtention du permis ?

M. Patrick Jacquot. Ce *continuum* doit commencer dès la maternelle.

M. le rapporteur. Quel pourcentage de motards assurez-vous ?

M. Patrick Jacquot. 60 % des deux-roues.

M. le rapporteur. Votre mutuelle est-elle prête à participer, dans le cadre de ce *continuum*, au financement des séances de formation après le permis ?

M. Patrick Jacquot. Nous le faisons déjà depuis notre création, avec beaucoup moins de moyens que la MAIF par exemple, qui regroupe plusieurs millions de sociétaires, contre un peu plus de 200 000 pour ce qui nous concerne. Nous faisons appel également à nos délégués bénévoles, qui sont des sociétaires participant régulièrement dans la France entière à la sensibilisation des plus jeunes, notamment aux particularités et aux risques de la conduite des deux-roues à moteur. Nous estimons que cela relève de notre responsabilité ; nous avons d'ailleurs été les premiers à nous intéresser à la connaissance de ce type de véhicules, à y investir, puis à faire part de notre expérience et de notre savoir-faire.

Notre deuxième proposition tend à mieux former les conducteurs de deux-roues à moteur, notamment à l'analyse du comportement des autres usagers et à la détection des situations à risque. Ces conducteurs sont très attachés au respect des priorités dans la circulation.

M. Pierre Van Elslande. Cela fait partie du phénomène de « surconfiance » que j'ai évoqué.

M. Patrick Jacquot. Oui, mais nous préférons parler du respect des priorités, dans la mesure où beaucoup de conducteurs de deux-roues ont été tués ou blessés alors qu'ils avaient la priorité.

Troisième proposition : former les automobilistes à la détection des deux-roues en intégrant à la formation de base du permis de conduire une initiation à ces véhicules.

Quatrième proposition : créer un vrai décompte officiel du parc des deux-roues à moteur. En effet, beaucoup disent qu'ils représentent 2 % du trafic. Or, le nombre de motards de grosses cylindrées est passé de 200 000 en 1970 à 800 000 en 1980 et à 1,5 million aujourd'hui ; si l'on rajoute les conducteurs de 125 cm³ et de cyclomoteurs, l'ensemble représente 3 millions de personnes, contre 31 millions d'automobilistes. La part des conducteurs de deux-roues motorisés serait, en ce cas, aujourd'hui, bien plus proche des 10 % du trafic.

Cinquième proposition : assurer un réel suivi pédagogique des auto-écoles et des moto-écoles. Celles-ci s'apparentent aujourd'hui à des « boîtes à permis » : on y apprend moins à conduire qu'à passer le permis. Rappelons que le taux de réussite est de 80 % pour le permis moto contre 50 % pour le permis auto. À Paris, selon la préfecture, 30 % des motards tués en 2003 avaient leur permis depuis moins d'un mois et 60 % depuis moins d'un an.

Sixième proposition : créer l'équité entre les usagers. Une des mesures annoncées lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 11 mai portait sur l'obligation pour un conducteur de deux-roues à moteur de suivre une formation s'il n'avait pas conduit depuis cinq ans. Pourquoi ne pas prévoir la même obligation pour les automobilistes ?

Dernière proposition : prendre en compte la fragilité des deux-roues à moteur dans l'infrastructure, qui constitue un facteur aggravant dans la majorité des accidents. On peut citer notamment les barrières de sécurité guillotine, les ralentisseurs ou les signalisations non adaptées.

En intégrant la sécurité des deux-roues à moteur dans le cahier des charges de tout nouvel équipement ou mobilier urbain, on améliorerait largement la situation. Selon les expériences menées dans certaines collectivités locales, comme le département de l'Hérault – où se trouve le siège de notre mutuelle, qui a d'ailleurs œuvré en faveur de ces expériences –, lorsque la présence des deux-roues motorisés est prise en compte, le surcoût total de l'infrastructure est estimé à 1 %.

Enfin, je voudrais rappeler que, pour un automobiliste, jusqu'à 30 kilomètres/heure, la probabilité d'être tué dans un choc frontal est quasi nulle – 0 % de risque pour ceux qui portent la ceinture et 0,1 % pour ceux qui ne la portent pas – ; mais pour un motard, elle est très élevée : tous les *crash tests* des casques de moto sont effectués à 27 kilomètres/heure. Au-delà, le casque et le crâne du motard ne résistent pas.

M. le président Armand Jung. Les chiffres sont encore inférieurs pour les cyclistes...

M. Patrick Jacquot. Oui, mais on ne les accuse pas de vitesse excessive...

M. le président Armand Jung. Je vous invite à nous faire parvenir vos propositions.

Mesdames, messieurs, je vous remercie de votre contribution et de la franchise de vos propos.

La table ronde s'achève à douze heures vingt-cinq.

