



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 88499

Texte de la question

M. Christophe Sirugue attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation des conducteurs de deux-roues motorisés. La répression à leur égard semble s'être intensifiée sans que ne baissent pour autant les chiffres de l'insécurité routière et le projet d'imposer à ces véhicules un contrôle technique ne répondra pas aux risques d'accidents. Dans une précédente question écrite, il rappelait que seul 1 % des accidents de deux-roues motorisés serait lié à une défaillance technique et que, si les risques d'accidents mortels sont effectivement beaucoup plus élevés pour les conducteurs de deux-roues que pour les conducteurs de voiture de tourisme, cet écart est dû avant toute chose à la vulnérabilité qu'engendre l'absence de carrosserie et à l'inadaptation du réseau routier. Pourtant, l'usage d'un deux-roues motorisé favorise la fluidification du trafic, améliore la circulation urbaine et, limitant les embouteillages, limite également l'augmentation du taux de pollution qu'ils entraînent. Il existe des mesures simples pour favoriser l'usage des deux-roues motorisés : la légalisation de la circulation interfiles, l'usage expérimental des couloirs réservés aux bus, leur prise en compte effective dans les infrastructures ou encore l'accroissement des stationnements dédiés. Aussi lui demande-t-il s'il entend replacer les utilisateurs de deux-roues motorisés dans leur statut d'usagers vulnérables et mettre un terme à cette position de conducteurs tolérés sur des réseaux routiers dédiés aux seuls automobilistes.

Texte de la réponse

Avec un trafic inférieur à 2%, un parc estimé quinze fois moins important que celui des véhicules légers, un nombre de victimes passé en 10 ans de 9 à près de 30 % du nombre total des victimes de la route, la sécurité des deux-roues motorisés est une priorité du gouvernement. Les premières analyses de Paccidentalité 2011 montrent par ailleurs, une augmentation de plus de 20 % de tués pour cette catégorie d'usagers par rapport à 2010. Des améliorations doivent pouvoir être apportées afin d'inverser cette tendance. Dès juin 2009, la délégation à la sécurité et à la circulation routières a réuni en concertation nationale tous les acteurs impliqués sur ce sujet. Usagers, assureurs, professionnels de la moto, représentants des collectivités et des services de l'État travaillent donc pour infléchir la courbe de Paccidentalité de cette catégorie d'usagers. De nombreux domaines ont été expertisés : équipements du motocycliste, redéfinition des normes techniques des véhicules, formation, actions de communication ciblées, développement d'études statistiques approfondies ou encore renforcement des dispositifs de sanction. Des mesures importantes ont été réalisées et sont entrées en vigueur. Ainsi, depuis le 1er janvier 2011 une formation de 7 heures obligatoire pour les nouveaux usagers de tricycle ou de motocyclette légère ou encore, la création d'une infraction spécifique pour l'usage d'un cyclomoteur débridé figurent parmi ces initiatives. Par ailleurs, le port d'un vêtement muni de dispositifs rétro-réfléchissants deviendra obligatoire le 1er janvier 2013. En outre, parmi les principaux sujets à l'étude, un accent particulier a été mis par l'ensemble des partenaires sur la nécessité pour les utilisateurs de deux-roues motorisés d'être convenablement équipés en fonction de l'usage qu'ils font de leur véhicule (gants, pantalon, chaussures, blouson), cela au travers d'un guide d'incitation au port d'équipement de sécurité qui a été diffusé à près d'un million d'exemplaires. Enfin, à l'adresse des aménageurs, un guide de recommandation des infrastructures de voirie prenant en compte la sécurité des deux-roues motorisés est actuellement en cours de diffusion. L'utilisation des voies, de manière à

tenir compte de la particularité des deux roues motorisés, ne concerne qu'un nombre limité de zones, parmi celles où se concentre le trafic le plus dense, en particulier en Ile-de-France. Si le phénomène de la circulation inter-files a pu se développer consécutivement à la congestion urbaine, il apparaît qu'au sein de l'Union Européenne, seule la Belgique l'autorise depuis le 1er septembre 2011 en encadrant précisément son usage. Toutefois, la réflexion se poursuit et un groupe de travail spécifique a été mis en place par le Ministre de l'Intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration. Il regroupera tous les acteurs concernés et observera les situations en Belgique afin d'en tirer tous les enseignements possibles.

Données clés

Auteur : [M. Christophe Sirugue](#)

Circonscription : Saône-et-Loire (5^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 88499

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 14 septembre 2010, page 9929

Réponse publiée le : 20 mars 2012, page 2465