

DOSSIER DE PRESSE

**« Sur un deux-roues on est plus fragile,
le danger c'est de l'oublier »**

2 juin 2005



Sommaire

PARTIE I – LES DEUX-ROUES MOTORISÉS : UNE PRIORITÉ POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE	3
I - 1. Une campagne de communication dédiée	4
I - 2. Une mobilisation de tous les acteurs	6
PARTIE II – LES DEUX-ROUES MOTORISÉS, UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE	8
II - 1. Les deux-roues motorisés : des réalités diverses	9
II - 2. Une cohabitation avec les autres usagers de la route	11
PARTIE III – FOCUS SUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS	13
III - 1. Profil des deux-roues motorisés	14
III - 2. La sécurité des deux-roues à moteur	16
ANNEXES	18
Fiche technique : campagne Deux-roues 2005, spot TV	19
Fiche technique : campagne Deux-roues 2005, presse	20
Fiche technique : campagne Deux-roues 2005, spots radio	21
Scripts de la campagne radio	25

PARTIE I

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS : UNE PRIORITÉ POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

I - 1

Une campagne de communication dédiée

Suite aux décisions du Comité interministériel à la Sécurité routière (CISR), du 24 janvier 2005, la Sécurité routière lance une campagne de communication en faveur des deux-roues. Tous les médias sont mobilisés pour cette nouvelle campagne de communication qui rappelle à l'ensemble des usagers de la route la vulnérabilité des conducteurs de deux-roues.

Une campagne TV pour interpeller tous les usagers de la route

Pour engager le débat sur la responsabilité entre automobilistes et conducteurs de deux-roues, la Sécurité routière a souhaité se baser sur un concept qui puisse interpeller toutes les catégories d'usagers : « *deux-roues, attention fragile* ». Cette campagne n'a en effet pas vocation à stigmatiser l'une ou l'autre catégorie d'usagers mais plutôt à mettre en scène l'extrême vulnérabilité des conducteurs de deux-roues motorisés. Le ton de la campagne est sans ambiguïté sur la volonté du gouvernement de faire respecter les règles.

Le film publicitaire, de trente secondes, souligne la grande fragilité du conducteur en mettant en scène un motocycliste nu dans une situation de conduite à risques : vitesse, regards distraits, passage entre les files de véhicules, intersections... A la fin d'un parcours de vingt secondes dans la ville, une voix off rappelle à chacun que :

« Sur un deux-roues on est plus fragile, le danger c'est de l'oublier »

Ce film poursuit un double objectif. D'une part, il s'agit d'inciter les usagers de deux-roues motorisés à réduire leur prise de risques en respectant le code de la route ; parce que quand on est fragile, il est important de respecter les règles qui sont là pour protéger (respecter les limitations de vitesse, proscrire les remontées de file et le slalom entre les voitures, etc.). D'autre part, la symbolique de la nudité doit aussi sensibiliser les autres usagers de la route, et notamment les automobilistes, en leur montrant qu'il est primordial de tenir compte de la fragilité des conducteurs de deux-roues à moteur dans leur mode de conduite (mettre son clignotant, contrôler son rétroviseur et les angles morts lors de chaque changement de direction, etc.).

Ce film s'adresse à l'ensemble du grand public et sera diffusé sur les principales chaînes hertziennes, du câble, des départements d'outre-mer et de Saint-Pierre-et-Miquelon pendant 3 semaines, du 3 au 23 juin 2005.

Des compléments pluri-médias pour des messages spécifiques

Complément indispensable à la campagne télévisée, la **campagne radio** permet de diffuser des messages spécifiques aux différentes catégories d'usagers pour les inciter à mieux prendre en considération la fragilité des deux-roues motorisés :

- un premier message de 30 secondes, directement adressé aux automobilistes, les sensibilise sur la nécessité d'indiquer systématiquement leur changement de direction en actionnant leur clignotant, pour éviter de mettre en danger les deux-roues ;

- un deuxième message est adressé aux adolescents, et porte sur l'importance de bien attacher son casque afin d'être protégé en cas de choc, et ce, même si cela oblige à ne pas suivre les effets de mode ;
- un troisième message sensibilise les cadres urbains sur les risques inconsidérés qu'ils prennent en scooter pour gagner seulement quelques minutes ;
- enfin, un dernier message rappelle aux conducteurs de grosses cylindrées le fait qu'en moto, la meilleure protection reste le respect du code de la route.

Ces quatre messages seront diffusés pendant trois semaines, du 13 juin au 3 juillet 2005, sur les principales stations de métropole, des départements d'outre-mer et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'affiche de la campagne, sera destinée prioritairement aux conducteurs de deux-roues. Elle met en scène un motard au sol dont le véhicule vient de subir un crash test. Le message annonce : « Zéro étoile aux crash tests EuroN'Cap ». Ce visuel paraîtra dans les titres leaders de la presse moto à partir du 9 juin 2005. En outre, il sera diffusé via le réseau de la Sécurité routière (notamment préfetures et directions départementales de l'équipement - DDE), ainsi que celui des fabricants, importateurs et revendeurs.

Enfin, **des bannières publicitaires** seront diffusées, du 3 juin au 23 juin 2005, sur une sélection de sites internet permettant de toucher le grand public et les jeunes. Ces bannières renverront sur une **rubrique d'information** dédiée à la campagne « deux-roues », qui sera mise en avant sur le site de la Sécurité routière.

Par ailleurs, dans la continuité de cette campagne, la Sécurité routière sera présente au **Mondial du deux-roues**, du 30 septembre au 9 octobre 2005.

Les professionnels s'engagent sur le terrain...

Les fabricants, importateurs et revendeurs de deux-roues à moteur s'associent à la Sécurité routière pour sa campagne nationale et mènent une action spécifique pour lutter contre le débridage des cyclomoteurs. À cet effet, ils diffuseront à leurs clients usagers de deux-roues différents supports de sensibilisation :

- un **dépliant générique deux-roues**, pour informer les acheteurs de motocyclettes ;
- un **dépliant cyclomoteurs**, pour sensibiliser les jeunes conducteurs de cyclomoteurs sur les risques qui leur sont propres (non-port du casque, débridage, entretien insuffisant de leur véhicule, etc.) ;
- **l'affichette** de la campagne qui sera également apposée dans leurs points de vente.

I - 2

Une mobilisation de tous les acteurs

En 2004, bien qu'ils constituent moins de 1 % du trafic, les motocyclistes représentent 15,6 % des personnes tuées. Pour lutter contre l'insécurité routière des deux-roues à moteur, les pouvoirs publics se mobilisent avec leurs partenaires (associations, entreprises, etc.), au plan national comme au local.

En 2005, les pouvoirs publics s'engagent

Dans leur lutte contre l'insécurité routière, les pouvoirs publics montrent leur détermination à agir en faveur des deux-roues, aux côtés des principales instances représentatives :

- le 25 mai 2004, le ministre des Transports a réuni les représentants des associations des deux-roues motorisés, les pouvoirs publics et tous les acteurs concernés par la lutte contre l'insécurité routière afin de tracer des pistes d'actions pour mieux prendre en compte le deux-roues dans la politique de sécurité routière ;
- lors du Comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 24 janvier 2005, le gouvernement a fait le bilan des mesures déjà prises et a fixé les axes d'un plan d'actions pour les deux-roues motorisés ;
- dans le cadre de ce plan d'actions, un groupe de travail a été initié par le délégué interministériel à la Sécurité routière avec les constructeurs, importateurs et vendeurs de deux-roues afin de définir les actions communes pouvant être engagées pour mieux lutter contre l'insécurité liée à l'usage d'un cyclomoteur, et notamment pour mieux lutter contre le débridage de ces véhicules.

L'opération « **porte ouverte des circuits** » a été organisée sur trois circuits (« Carole », Dijon, le Mans), par le ministère de la Jeunesse et des Sports et, le ministère de l'Équipement et des Transports en partenariat avec la Fédération Française de Motorcycle. Des animations et des ateliers pédagogiques y étaient proposés pour les participants. De plus, les circuits de Nevers-Magny Cours et de Dijon-Prénois ont été ouverts aux automobilistes.

Par ailleurs, des milliers de motards se rendent chaque année à des manifestations sportives de motocyclistes (l'Enduro du Touquet, les 24 Heures du Mans Moto, le Grand Prix de France et le Bol d'Or), qui nécessitent de longs déplacements accroissant les risques d'accidents souvent liés à la fatigue. En 1997, la Sécurité routière et la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) ont signé une convention aboutissant à la mise en place de « **Relais Motards Calmos** ». Ces structures visent à accueillir des milliers de motocyclistes français et étrangers sur des aires de repos réparties sur le réseau routier et autoroutier afin de lutter contre la fatigue, et de mettre en place des actions de prévention pour réduire le nombre d'accidents. Dans un esprit de solidarité, les services et l'ambiance font que la pause n'est plus vécue uniquement comme une nécessité, mais aussi comme un plaisir. A cette occasion, les péages d'autoroutes sont gratuits pour les motocyclistes, sur certaines zones, grâce au partenariat avec les sociétés d'autoroutes.

Des Mesdames et Messieurs Moto sur le terrain

Pour mieux prendre en compte la spécificité du risque moto, le ministère chargé des Transports en association avec la délégation interministérielle à la Sécurité routière a mis en place, tant au niveau national que local, des « Mesdames et Messieurs Moto ».

Une Madame ou un Monsieur Moto dans chaque département apporte un service adapté au milieu motard local. Pour assurer cette fonction dans les DDE, l'agent volontaire, pratiquant lui-même la moto, est chargé de :

- Favoriser et maintenir un dialogue permanent entre les instances locales représentatives des motards, les associations d'usagers de la moto et la DDE.
- Apporter son expérience sur la problématique moto pour sensibiliser tous les services de la DDE, des collectivités locales et de l'Etat, aux problèmes spécifiques des motards.
- Proposer et suivre la mise en œuvre de programmes en faveur de la sécurité des deux-roues motorisés dans le cadre du Plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).
- Conseiller tous les maîtres d'ouvrage pour le domaine routier, mais aussi les intervenants extérieurs (moto-écoles, etc.), et les associations, pour développer la politique partenariale.

Par ailleurs, conscients de leur vulnérabilité, les motocyclistes sont plus sensibles que les automobilistes à certains problèmes d'entretien ou d'aménagement de détail. Dans les DDE, les conducteurs peuvent signaler, individuellement ou via leurs associations, les problèmes concrets qu'ils rencontrent sur la route. Les Mesdames ou Messieurs Moto locaux sont chargés d'analyser les propositions, de les faire expertiser et de proposer une suite à donner pour les aménagements.

Au plan national, la Sécurité routière nomme **un Monsieur Moto national** pour une triple mission.

- Il est l'interlocuteur privilégié des associations nationales d'usagers de la moto et des cyclomoteurs.
- Il anime le réseau des Mesdames et Messieurs Moto de DDE, et détermine avec eux les grandes orientations et les actions à mener.
- En s'appuyant sur les réseaux départementaux de la Sécurité routière, il assure la coordination des différentes actions en faveur de la sécurité routière des deux-roues motorisés.

PARTIE II

LES DEUX-ROUES MOTORISÉS, UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

II - 1 Les deux-roues motorisés : des réalités diverses

Depuis trois ans, la Sécurité routière enregistre des résultats encourageants en matière d'accidentologie. L'année 2004 (5 232 personnes tuées) confirme cette tendance avec une baisse de 8,7 % du nombre de victimes tuées, de 5,2 % du nombre d'accidents corporels et de 9,2 % du nombre de blessés graves. Mais une seule catégorie d'usagers de la route s'inscrit, à l'inverse, dans une hausse de ses victimes : les motocyclistes, avec + 0,1 % du nombre de tués, soit 814 personnes tuées.

Point sur le bilan de l'année 2004

Motocyclettes et cyclomoteurs sont communément regroupés sous l'appellation générique de « deux-roues » motorisés. Pourtant, leurs caractéristiques techniques, comme le profil de leurs conducteurs, s'avèrent différents. Les répercussions en matière d'accidentologie sont donc très dissemblables.

- Les cyclomoteurs sont par leur faible puissance principalement utilisés par les jeunes. Cette population est sur-représentée dans le bilan d'accidents mortels. En 2004, 45 % des tués à cyclomoteur étaient âgés de 15 à 19 ans.
- La motocyclette réunit des catégories d'utilisateurs plus hétérogènes : 84 % des motocyclistes tués sur la route avaient entre 15 et 44 ans, et 54 % entre 20 et 34 ans.

Par ailleurs, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) révèle la fragilité des deux-roues motorisés, notamment des motocyclistes. Alors que pour un million de voitures en 2004 on dénombrait 107 personnes tuées, l'ONISR estime que pour un million de cyclomoteurs, 241 personnes ont été tuées, et pour un million de motocyclettes, 721 victimes sont à déplorer.

Répartition par rapport au parc	Personnes tuées par million de véhicules	Kilométrage moyen par an
Motocyclette	721	4 728*
Cyclomoteur	241	2 020*
Voiturette	50	-
Poids lourd	141	49 256
Voiture de tourisme	107	13 847

* Estimation à la mi-2003

ONISR – Les grandes données de l'accidentologie 2004

Si le cyclomoteur, dont le parc est aujourd'hui en diminution, reste un mode de déplacement risqué, le motorcycle se révèle lui très dangereux. **Le risque d'être tué dans un accident est 19 fois plus élevé en moto qu'en voiture de tourisme** (compte tenu du nombre de kilomètres parcourus).

Les motocyclistes en danger

En 2004, les cyclomotoristes représentaient 11 % des personnes tuées en agglomération et 4,3 % en rase campagne, et les motocyclistes 21,2 % (en agglomération) et 13,4 % (en rase campagne). Par rapport à ce constat alarmant sur la vulnérabilité de ces catégories d'usagers, et en premier lieu des motocyclistes, l'ONISR souligne la concentration des accidents corporels dans un petit nombre de régions, et notamment en Ile-de-France et en région PACA, qui comptent à elles seules 55 % des accidents de moto.

Le risque pour les deux-roues motorisés est d'abord lié aux caractéristiques de ce mode de transport : le faible poids et l'absence d'habitacle font que les usagers de deux-roues sont très vulnérables. On estime ainsi que 90 % des victimes tuées dans un accident impliquant une moto sont les conducteurs de motos eux-mêmes.

Selon une étude de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), de novembre 2002, plusieurs éléments sont à prendre en considération pour la compréhension des accidents impliquant les deux-roues à moteur. Au-delà des aptitudes globales du conducteur (fatigue, alcoolisation, etc.), la perception et le traitement des informations (et surtout le diagnostic et la manœuvre qui en découlent) constituent un type de défaillances pouvant entraîner l'accident.

Concernant le contexte de conduite, les deux-roues à moteur rencontrent surtout des difficultés dans les situations de dépassement (10,2 % des accidents mortels), de franchissement d'intersections prioritaires et de négociation de trajectoire. Et, pour ce qui est des comportements, l'analyse révèle que les conducteurs de deux-roues motorisés ont tendance à rouler trop vite et à surestimer leur visibilité par les autres usagers (les automobilistes notamment).

II - 2

Une cohabitation avec les autres usagers de la route

La cohabitation sur la voirie pour les deux-roues à moteur apparaît plus délicate avec les automobilistes qu'avec les autres catégories d'usagers. Équipement, visibilité, mobilité... peu de choses sont communes aux utilisateurs des deux-roues motorisés et aux automobilistes ; pourtant un élément fondamental les réunit : la route qu'ils partagent.

Les motards et les règles

En avril 2004, si 69 % des motocyclistes sondés affirment que « conduire une moto incite à prendre plus de risques qu'en voiture », 65 % d'entre eux sont conscients de prendre des risques. Ainsi, ils reconnaissent passer entre les files de voiture (54 %) ou déterminer eux-mêmes la bonne vitesse à adopter (69 %). Ces pratiques sont répréhensibles, et pourtant elles apparaissent à certains motocyclistes comme « légitimes », puisqu'« elles s'inscrivent dans les usages du deux-roues motorisé »¹.

Les vitesses moyennes pratiquées sont très supérieures aux vitesses limites autorisées. Sur les routes nationales limitées à 90 km/h par exemple, les motocyclistes ont circulé en 2003 à une vitesse moyenne de 98 km/h. **63 % des motocyclistes conduisent au-dessus de la limitation de vitesse et 43 % à plus de 10 km/h au-dessus.**

Par ailleurs, en 2004, 25 % des conducteurs de deux-roues impliqués dans des accidents mortels avaient un taux d'alcoolémie positif, contre 18,5 % pour les conducteurs de voiture de tourisme et 16,1 % pour l'ensemble des conducteurs.

Les automobilistes et la vulnérabilité des deux-roues

Alors que le bilan de l'accidentologie de la Sécurité routière de 2004 présente une baisse généralisée des décès pour l'ensemble des catégories d'usagers (-8,7 % du nombre de personnes tuées), les motocyclettes enregistrent une hausse de 0,1 %. Le comportement individuel des conducteurs de deux-roues à moteur et la cohabitation avec les autres usagers de la route, et plus spécifiquement les automobilistes, sont à prendre en considération comme élément fondamental de cette aggravation.

En règle générale, les automobilistes, possesseurs d'un permis B, ont rarement eu l'expérience d'un deux-roues motorisé dans leur vie de conducteur. Aussi sont-ils peu conscients des spécificités de la conduite de ce type de véhicule et de la vulnérabilité de leurs conducteurs. Pourtant, les deux-roues à moteur exigent plus d'attention des automobilistes : d'une part, du fait de leur vitesse, ils ont tendance à « surgir » dans le trafic et, d'autre part, hors-agglomération, leur faible nombre n'incite pas les automobilistes à anticiper leur présence.

La méconnaissance, ainsi que le manque d'attention, à l'égard des deux-roues motorisés peuvent conduire à des comportements inconsciemment dangereux. Ainsi, les scénarios

1. Sondage IFOP pour la Sécurité routière – Avril 2004. Base : conducteurs de deux-roues motorisés – 100 % = 527 usagers de deux-roues motorisés issus d'un échantillon national représentatif de 6 267 individus.

d'accident les plus fréquents sont « le tourne à gauche » de la voiture de tourisme (32,8 %), le conflit de priorité (28,8 %), le heurt par la moto de l'arrière de la voiture de tourisme (10,1 %), le heurt frontal (dépassement ou déport : 14,7 %)² .

La cohabitation difficile de deux modes si différents aboutit aujourd'hui à des incompréhensions réciproques. Les conducteurs de deux-roues et de voitures reconnaissent ensemble, que les problèmes relèvent autant des motards que des automobilistes (59 %), leur désaccord paraît sur la cause du risque :

- pour 44 % des usagers des deux-roues motorisés sondés, ce sont les automobilistes qui ne font pas attention ;
- pour 54 % des automobilistes interrogés, les motards prennent trop de risques dans leur conduite³.

2. Etude sectorielle 2003 de l'ONISR.

3. Sondage IFOP pour la Sécurité routière – Avril 2004. Base : conducteurs de deux-roues motorisés – 100 % = 527 usagers de deux-roues motorisés issus d'un échantillon national représentatif de 6 267 individus. Base : conducteurs de voitures non-usagers de deux-roues motorisé – 100 % = 1 067 automobilistes issus d'un échantillon national représentatif de 1 526 individus.

PARTIE III

FOCUS SUR LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

III - 1

Profil des deux-roues motorisés

Les cyclomoteurs et les motocyclettes sont deux catégories bien distinctes de véhicules à deux-roues motorisés. C'est au niveau technique que la différence apparaît, impliquant des variations de puissance et de cylindrée, et par conséquent des types d'utilisateurs variés.

Les deux-roues motorisés : deux grandes familles

Le cyclomoteur est un véhicule de faible puissance, principalement utilisé par une population jeune. Il est en effet accessible dès l'âge de 14 ans, avec le Brevet de Sécurité Routière (BSR)⁴. Sa cylindrée ne dépasse pas 50 cm³ (moteur à combustion interne) ou sa puissance 4 kilowatts (pour les autres types de moteurs), pour une vitesse maximale de 45 km/h à la construction.

A l'inverse, **la motocyclette**, dont la puissance peut atteindre 73,6 kilowatts (100 chevaux), est un deux-roues motorisé réservé à une population plus âgée (à partir de 16, 18 ou 21 ans). On distingue deux catégories de motocyclettes : les motocyclettes légères, MTL, d'une puissance variant entre 4 kilowatts et 11 kilowatts maximum (pour une cylindrée comprise entre 51 et 125 cm³), et les motocyclettes de grosses cylindrées (supérieure à 125 cm³), MTT1 et MTT2, atteignant une puissance maximum de 73,6 kilowatts (100 chevaux).

Le parc en circulation des deux-roues motorisés n'a cessé d'augmenter depuis 1996, pour atteindre fin 2002 près de 1 400 000 cyclomoteurs et 1 050 000 motocycles. Cette forte croissance s'est en effet faite au profit notamment des motos légères (+57 %). Aujourd'hui, le parc des 100-125 cm³, qui diminuait régulièrement jusqu'en 1995 (-38 % en huit ans), a bénéficié de l'équivalence du permis B et connaît à nouveau le succès : le nombre de véhicules a ainsi été multiplié par 2,2 au cours des huit dernières années.

Les conducteurs de deux-roues motorisés : une communauté plurielle

Pour définir l'univers du deux-roues, les motocyclistes associent majoritairement les notions de risque et de danger à l'exigence de vigilance. Ils perçoivent cependant différemment l'utilisation de leur véhicule. Deux grandes logiques se dessinent :

- d'une part, une logique fonctionnelle (principalement les conducteurs de véhicules de faible puissance), qui rend compte d'une approche rationnelle du deux-roues perçu avant tout comme un moyen de transport ;
- d'autre part, une logique de plaisir (le plus souvent les utilisateurs de grosses cylindrées) liée à l'univers de la moto (le conducteur, l'environnement, la communauté, la moto).

4. Depuis le Décret n°2002-675 du 30 avril 2002, la conduite d'un cyclomoteur est strictement réglementée :

- pour les personnes nées avant le 1^{er} janvier 1987, il suffit d'avoir atteint l'âge de 16 ans ;
- pour les personnes nées entre le 1^{er} janvier 1987 et le 1^{er} janvier 1988, on peut conduire dès 14 ans à condition d'avoir obtenu son BSR (art. R. 211-2) ;
- pour les personnes nées après le 1^{er} janvier 1988 le BSR est obligatoire indépendamment de l'âge.

Cette approche de la conduite par les motocyclistes eux-mêmes, permet de définir et de comprendre les diverses catégories de conducteurs⁵ :

- **Le membre de la communauté motard** tend à la nostalgie face à la dilution des valeurs de distinction, d'où son attachement aux codes vestimentaires (blouson, bottes, cuir, etc.) et sociaux (salut motard, solidarité et civisme, sorte de code de l'honneur, etc.). Impliqué dans la fonction de socialisation que représente le groupe des motards, il participe aux événements associatifs et montre peu d'intérêt face à la vitesse.
- **Le randonneur**, intégré dans la communauté motard, utilise rarement la moto au quotidien ou en ville, préférant l'utiliser pour des balades et des voyages. Rattachée à une recherche d'harmonie entre soi, la moto et l'environnement, sa conduite est prudente et fondée sur le respect des autres usagers. Mais pour le randonneur, la prise de risque est un cap qu'il faut passer pour améliorer la maîtrise de sa conduite.
- **Le pilote**, proche du randonneur (moto=loisir, valorisation de l'expérience, etc.), refuse les longs trajets en moto qu'il trouve inconfortables pour cet usage, et se fait plaisir avec la vitesse qui est pour lui aussi physique que mentale. La conduite est donc un sport de l'extrême, c'est pourquoi certains ne roulent que sur circuit.
- **Le fonctionnaliste**, conducteur prudent et fervent défenseur du code de la route, utilise essentiellement son deux-roues pour circuler en ville et/ou pour effectuer des trajets quotidiens domicile-travail. Si le véhicule est reconnu comme un moyen de transport rapide et économique, il n'est par contre perçu que sous l'angle pratique sans association particulière au plaisir.
- **Le conducteur « inconscient »** est le plus souvent un homme jeune qui se soucie peu de son environnement, pour focaliser d'avantage la pratique de la moto sur lui-même. La moto, source de liberté, est une passion qui se vit intensément. Elle est un révélateur de toute-puissance qui permet de repousser les limites en prenant donc un maximum de risques. La moto est ici un miroir de soi : bien conduire c'est tester les limites de l'engin.

5. Etude exploratoire IFOP pour la Sécurité routière – Mars 2004.

III - 2

La sécurité des deux-roues à moteur

Le deux-roues est le moyen de transport le plus dangereux, et son conducteur l'utilisateur le plus vulnérable. Si pour améliorer cette situation, une prise de conscience collective est nécessaire, la part de responsabilité individuelle des conducteurs de deux-roues est indispensable. Le respect des règles et de quelques préconisations de conduite pourrait sauver bien des vies.

La formation et l'apprentissage

Les deux-roues à moteur se distinguent des autres véhicules motorisés de la voirie (véhicule de tourisme, etc.) par certaines particularités, qui imposent une formation et un apprentissage spécifique. En premier lieu, les difficultés relevant de la dynamique et du contrôle de l'équilibre du deux-roues offrent des capacités d'accélération importantes, et simultanément réduisent les possibilités de freinage ainsi que la maniabilité de l'engin. De plus, l'expérience, de la conduite et d'un modèle particulier de véhicule, de même que la prise de conscience des problèmes de visibilité des automobilistes sont des éléments qui nécessitent un apprentissage préalable à la conduite.

Compte tenu de ces caractéristiques, les pouvoirs publics ont veillé à ce que tout usager de deux-roues motorisé bénéficie d'une formation adaptée au véhicule utilisé, et ce dès le plus jeune âge.

Pour pouvoir **conduire un cyclomoteur dès 14 ans, les jeunes** (nés après le 1^{er} janvier 1988) doivent obtenir le Brevet de sécurité routière (BSR). Pour cela :

- ils doivent tout d'abord obtenir l'Attestation scolaire de sécurité routière de premier niveau (ASSR 1) : un examen théorique qui permet de vérifier les connaissances de sécurité routière et se passe au collège en classe de 5^{ème} ;
- ils suivent ensuite une formation pratique obligatoire, qui complète l'ASSR 1. Depuis le 1^{er} septembre 2004, cette formation a été portée de 3 à 5 heures.

La conduite d'une motocyclette est subordonnée à l'obtention d'un permis de conduire de catégorie A (ensemble des motocyclettes) **ou A1** (motocyclettes légères).

La catégorie A s'acquiert de deux manières possibles :

- L'accès progressif est accessible dès 18 ans, et concerne les motocyclettes MTT1 (puissance maximum de 25 kilowatts / 34 chevaux) dont le rapport puissance / poids est inférieur ou égal à 0,16 kilowatt par kilogramme. Après une expérience de deux années de conduite, il est permis de conduire toutes les motocyclettes (accès direct).
- L'accès direct est accessible à partir de 21 ans, et concerne les motocyclettes MTT2 (puissance maximum de 73,6 kilowatts / 100 chevaux).

La catégorie A1 est accessible dès 16 ans, et concerne les motocyclettes légères (MTL) dont la cylindrée est d'au plus 125 cm³ et la puissance maximum de 11 kilowatts (15 chevaux). En revanche, après deux ans d'ancienneté du permis, les titulaires du permis de catégorie B peuvent eux aussi accéder directement à la conduite des motocyclettes légères.

Un rappel des règles de conduite

En tant qu'usager de la route, les motocyclistes sont assujettis aux mêmes règles générales de conduite que les autres conducteurs. L'article R412-24 du Code de la route précise que sur les routes à sens unique et à plus de deux voies, lorsque la circulation (en raison de sa densité notamment) s'établit en file continue sur toutes les voies, tous les conducteurs doivent rester dans leur file.

En revanche, certaines règles sont plus spécifiques aux deux-roues motorisés. Depuis le 26 août 1975, les motocyclettes (à l'exception des légères et des cyclomoteurs) doivent circuler avec leurs feux de croisement allumés en permanence pour s'assurer d'une meilleure visibilité auprès des autres usagers. De plus, le port d'un casque homologué est obligatoire pour tout conducteur et/ou passager (depuis janvier 1985).

Par ailleurs, depuis le 1^{er} juillet 2004, l'immatriculation des cyclomoteurs neufs est obligatoire pour assurer un meilleur contrôle et réduire le nombre de vols.

Le transport de passagers est autorisé si le véhicule est équipé pour cet usage (selle adaptée, repose-pieds, poignées) mais surtout si la carte grise ou, à défaut, le certificat de conformité (pour les cyclomoteurs non immatriculés) stipule cette possibilité. Par ailleurs, le transport d'un enfant de moins de cinq ans n'est autorisé que dans un siège spécifique et, celui d'un enfant plus âgé que si ses pieds atteignent les repose-pieds.

L'équipement

Contrairement à l'automobiliste, le conducteur de deux-roues n'est pas protégé par un habitacle. En cas d'accident, il est directement au contact de l'élément avec lequel il entre en collision (automobile, arbre, mur, etc.) et des composantes environnementales qu'il rencontre dans sa chute (gravillons, bitume, etc.). Aussi, un équipement adapté est fortement conseillé pour permettre d'atténuer les conséquences des chocs et d'assurer une meilleure sécurité de tous les conducteurs de deux-roues motorisés.

Le port du casque est obligatoire, pourtant encore 6 % de l'ensemble des conducteurs de deux-roues circulent sans casque. Le casque doit être homologué (étiquette blanche E, norme européenne), de préférence « intégral » pour une protection optimale, et toujours être convenablement attaché et ajusté, sans couvre-chef intermédiaire. Après un choc, il est bien sûr impératif de remplacer le casque et, de façon plus générale, environ tous les cinq ou sept ans.

Malgré cela, le port correct d'un équipement adapté chez les utilisateurs de 50 cm³ et leurs passagers se raréfie dans des proportions alarmantes : **52 % des utilisateurs de 50 cm³ ne portent pas correctement leur casque**⁶. En revanche, pour les conducteurs de grosses cylindrées, le port correct d'un casque adapté est acceptable, même si l'adhésion est plus problématique pour les autres éléments de sécurité.

Le port d'un équipement vestimentaire solide est aussi vigoureusement recommandé pour éviter les brûlures en cas de chute. S'il est essentiel de se protéger au niveau des mains et des pieds, le port d'un blouson et de pantalons adaptés, si possible **avec des bandes réfléchissantes** pour la nuit, est aussi conseillé.

6. Synthèse du projet Rider – Recherche sur les accidents impliquant un deux-roues motorisé (Avril 2005)

ANNEXES

Fiche technique : campagne Deux-roues 2005 - spot TV

CLIENT :	DSCR – Sécurité routière
DATE DE SORTIE :	3 juin 2005
FORMAT :	30 secondes
MEDIA :	télévision
NOM DU FILM :	La Nudité
DIRECTION DE CREATION :	Stéphane Renaudat et Claire Ravut
DIRECTEUR ARTISTIQUE :	Jocelyn Berthat
CONCEPTEUR REDACTEUR :	Philippe Lopez
MAISON DE PRODUCTION :	Soixante Quinze
REALISATEUR :	Nicolaï Fuglsig
RESPONSABLE(S) ANNONCEUR :	Remy Heitz Francis Oziol Laurence Dudal Florence Genon-Catalot
RESPONSABLE(S) AGENCE :	Eric Zajdermann Caroline Renaud Charlie Bouchet

Fiche technique : campagne Deux-roues 2005 - presse

CLIENT : DSCR – Sécurité routière

DATE DE SORTIE : 9 juin 2005

MEDIA : Presse et affichettes 40x60

NOM : Zéro étoile
aux Crash-tests EURO NCAP.

DIRECTION DE CREATION : Stéphane Renaudat et Claire Ravut

DIRECTEUR ARTISTIQUE : Olivier Magna

CONCEPTEUR REDACTEUR : Laurent Vergnaud

PHOTOGRAPHE : Blinkk

RESPONSABLE(S) ANNONCEUR : Remy Heitz
Francis Oziol
Laurence Dudal
Florence Genon-Catalot

RESPONSABLE(S) AGENCE : Eric Zajdermann
Caroline Renaud
Charlie Bouchet

Fiche technique : campagne Deux-roues 2005 - spots radio

Spot radio - cible adolescents

CLIENT :	DSCR – Sécurité routière
DATE DE SORTIE :	13 juin 2005
FORMAT :	30 secondes
MEDIA :	Radio
NOM :	Adolescents
DIRECTION DE CREATION :	Stéphane Renaudat et Claire Ravut
CONCEPTEUR REDACTEUR :	Juliette Santini
MAISON DE PRODUCTION SON :	Possible
RESPONSABLE(S) ANNONCEUR :	Remy Heitz Francis Oziol Laurence Dudal Florence Genon-Catalot
RESPONSABLE(S) AGENCE :	Eric Zajdermann Caroline Renaud Charlie Bouchet

Spot radio - cible motards

CLIENT : DSCR – Sécurité routière

DATE DE SORTIE : 13 juin 2005

FORMAT : 30 secondes

MEDIA : Radio

NOM : Motards

DIRECTION DE CREATION : Stéphane Renaudat et Claire Ravut

CONCEPTEUR REDACTEUR : Raphaël Hehn

MAISON DE PRODUCTION SON : Possible

RESPONSABLE(S) ANNONCEUR : Remy Heitz
Francis Oziol
Laurence Dudal
Florence Genon-Catalot

RESPONSABLE(S) AGENCE : Eric Zajdermann
Caroline Renaud
Charlie Bouchet

Spot radio - cible fonctionnalistes

CLIENT : DSCR – Sécurité routière

DATE DE SORTIE : 13 juin 2005

FORMAT : 30 secondes

MEDIA : Radio

NOM : Fonctionnalistes

DIRECTION DE CREATION : Stéphane Renaudat et Claire Ravut

CONCEPTEUR REDACTEUR : Juliette Santini

MAISON DE PRODUCTION SON : Possible

RESPONSABLE(S) ANNONCEUR : Remy Heitz
Francis Oziol
Laurence Dudal
Florence Genon-Catalot

RESPONSABLE(S) AGENCE : Eric Zajdermann
Caroline Renaud
Charlie Bouchet

Spot radio - cible automobilistes

CLIENT :	DSCR – Sécurité routière
DATE DE SORTIE :	13 juin 2005
FORMAT :	30 secondes
MEDIA :	Radio
NOM :	Automobilistes
DIRECTION DE CREATION :	Stéphane Renaudat et Claire Ravut
CONCEPTEUR REDACTEUR :	Juliette Santini
MAISON DE PRODUCTION SON :	Possible
RESPONSABLE(S) ANNONCEUR :	Remy Heitz Francis Oziol Laurence Dudal Florence Genon-Catalot
RESPONSABLE(S) AGENCE :	Eric Zajdermann Caroline Renaud Charlie Bouchet

Scripts de la campagne radio

Spot radio - cible adolescents

Voix jeune homme :

C'est vraiment la classe de porter son casque à moitié sur la tête.

C'est ça, avoir du style, être différent. Et puis, si jamais tu as un accident, le moment où tu décolles de ton scooter, juste après le choc, en plein vol, personne ne pourra te louper. Le casque juste un peu en arrière, les cheveux dans le vent...

Ensuite tu vas redescendre, plus rapidement, vers le sol. Là, c'est ton casque qui va voler, pour bien laisser ta tête s'écraser sur le bitume.

Voix homme :

Si le port du casque est obligatoire, c'est parce qu'il vous protège.

Sécurité routière. Changeons.

(VO : L. Sonzoni et V. Larondo)

Spot radio - cible motards

Voix homme :

Michel roule à moto depuis 15 ans. Il a une grosse cylindrée.

Michel dit qu'on ne maîtrise pas une machine aussi puissante sans savoir piloter. Il dit aussi que lorsqu'un motard se plante, c'est presque toujours la faute des autres. Effectivement, quand ce petit garçon a traversé sans regarder ce matin, ce n'était pas la faute de Michel. Mais comme il roulait à 80 au lieu de 50, il a pris un mur de face en évitant l'enfant.

Voix femme :

A moto, la meilleure protection, c'est le code de la route.

Respectons-le.

Sécurité routière. Changeons.

(VO : G. Ledoze et V. Larondo)

Spot radio - cible fonctionnalistes

Voix homme :

Vous, avec votre scooter, rien ne vous arrête. Pas de problème de dernier métro, d'heure de pointe ou de taxi... En scooter, vous allez où vous voulez, quand vous voulez.

Une petite remontée de file, un feu orange, gagner deux minutes c'est important. Vous, au moins, vous n'êtes jamais en retard.

Et, si jamais vous avez un accident, vous tomberez le premier, sans perdre une seconde. Vous vous blesserez en avance. Vous arriverez même peut-être à l'hôpital avant l'ambulance.

Voix femme :

Ne risquez pas votre vie pour quelques minutes.

Sur un deux roues, la meilleure protection, c'est le code de la route.

Sécurité routière. Changeons.

(VO : D. Witecka et V. Larondo)

Spot radio - cible automobilistes

Voix homme :

Tic-tac, tic-tac, tic-tac, vous savez d'où vient ce son ?

Tic-tac, tic-tac, ce petit bruit mécanique qui n'a l'air de rien...

Tic-tac, tic-tac... Le son d'un clignotant.

Un clignotant, c'est fait pour avertir les autres de votre changement de direction. Si on entendait plus souvent ce petit son, on entendrait moins souvent un bruit beaucoup plus sourd, plus violent, comme par exemple le bruit d'une moto qui s'écrase sur une carrosserie.

Voix femme :

Contrôler, actionner le clignotant, puis tourner.

Les deux roues sont fragiles. Automobilistes, soyez vigilants.

Sécurité routière. Changeons.

(VO : B. Blanneau et V. Larondo)