



SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Sécurité routière
« Deux roues motorisés »

Mercredi 5 juin 2013

DOSSIER DE PRESSE



Contacts :

Chef de projet sécurité routière
Hélène ROULAND-BOYER tél : 02 62 50 77 13
courriel : helene.rouland@reunion.pref.gouv.fr

Coordinateur Sécurité routière
Gilbert RICQUEBOURG tél : 02 62 40 28 78
courriel : gilbert.ricquebourg@developpement-durable.gouv.fr

M. Moto
Nicolas CHAPEL tél. :0692 66 01 69
mmoto.dde-reunion@developpement-durable.gouv.fr

Sommaire :

1. Accidentologie
2. Document général d'orientations (DGO) 2013-2017
3. Campagne nationale moto
4. Actions 2013 en faveur des 2RM
5. Nouveau permis moto
6. E.P.I. : Équipements de protection individuelle

Pièces jointes:

- Baromètre mensuel des accidents de la route (Mai 2013)
- Dépliants
- Affiches et flyers

Lien internet

<http://www.reunion.pref.gouv.fr/spip.php?rubrique298>

1. Accidentologie

Le contexte national

L'objectif fixé par le gouvernement :

- **réduire la mortalité par deux d'ici la fin de la décennie et donc de passer sous la barre des 2.000 morts par an**

« C'est un objectif ambitieux » a indiqué le ministre de l'Intérieur, qui a souhaité « la mobilisation de tous » car « nous ne pouvons pas accepter l'idée que nous ayons atteint un seuil ».

Dans ce contexte, deux axes de travail ont été définis par le gouvernement pour combattre les comportements à risques et contribuer à la protection des publics encore trop exposés :

- les principaux facteurs accidentogènes (alcool, vitesse, stupéfiants) ;
- les personnes les plus exposées (jeunes et usagers des deux-roues).

En 2012, sur 848 personnes qui ont perdu la vie en deux-roues motorisés, 650 sont des motocyclistes (données provisoires). Au cours de cette même année, la mortalité routière de ces derniers a légèrement diminué : 110 motards de moins ont trouvé la mort sur les routes de France.

Cependant, ils font toujours partie des usagers les plus exposés aux drames de la route : ils représentent environ 20% des morts sur les routes pour moins de 2% du trafic routier.

Les conditions paradoxales de l'accidentalité des motards restent les mêmes : s'ils font preuve d'une grande vigilance en milieu urbain ou lors de situations dégradées, c'est en rase campagne que 65,9% d'entre eux se tuent, majoritairement de jour, à 71,3%, et très souvent par beau temps.

	 Piétons	 Vélos	 Cyclos	 Motos	 VT	 PL	 Autres	Total
Rappel 2000	848 10%	273 3%	461 6%	947 12%	5351 66%	124 2%	166 2%	8 170 100%
2011	519 13%	141 4%	220 6%	760 19%	2062 52%	67 2%	194 5%	3 963 100%
2012 prov	482 13%	155 4%	198 5%	650 18%	1885 52%	57 2%	218 6%	3 645 100%
Progression 2011-2012	-7,1%	9,9%	-10,0%	-14,5%	-8,6%	-14,9%	12,4%	-8,0%

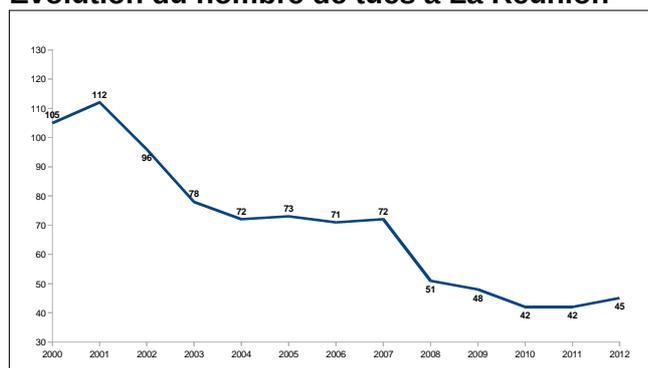
- **Les 2RM enregistrent une baisse globale de 14%, soit -14.5% pour les motocyclettes et -10% pour les cyclomoteurs**
- La baisse de la mortalité dans les voitures de tourisme est la plus importante en nombre : (1885 personnes tuées en 2012 et 177 vies préservées soit 55% du gain global)
- Les cyclistes sont la seule catégorie d'usagers avec une mortalité en hausse : +10% (155 tués en 2012)
- La plus forte baisse concerne les poids lourds (-15%). La mortalité de 2012 retrouve le niveau atteint en 2009 (55 tués en 2009).

Le contexte local

Les chiffres de l'accidentologie à La Réunion en 2012 font apparaître les indicateurs suivants :

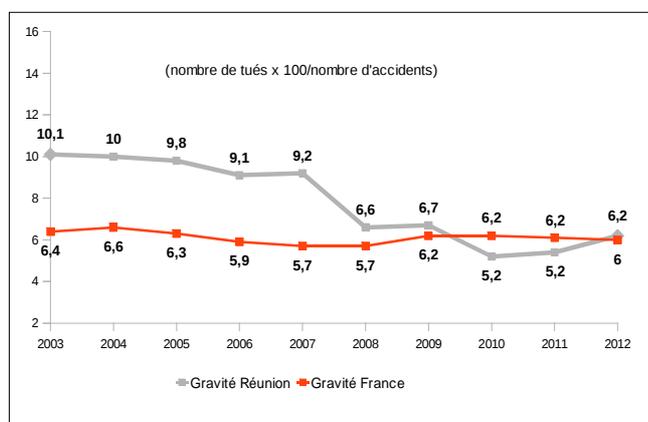
- Augmentation du nombre de tués : 45 (+7,1%) ↗
- Baisse du nombre des accidents corporels : 725 (-7,3%) ↘
- Baisse du nombre de blessés hospitalisés : 255 (-7,3%) ↘
- Baisse du nombre total blessés : 893 (-9,3%) ↘

Évolution du nombre de tués à La Réunion



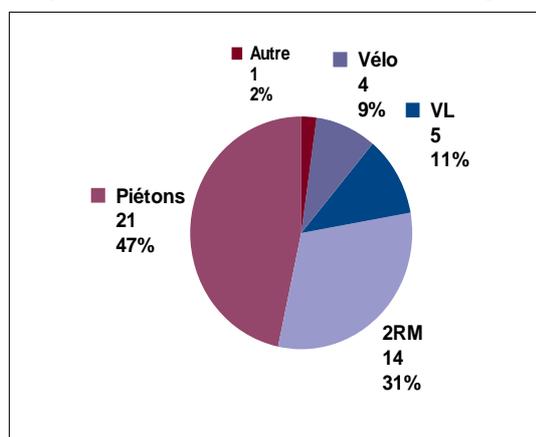
Malgré une hausse affichée en 2012, c'est une tendance forte à la baisse des personnes tuées qui est constatée depuis 2002 (sur les dix dernières années, le nombre de tués a été divisé par 2).

Gravité des accidents (nombre de tués x 100/nombre d'accidents)



La gravité des accidents corporels de la circulation routière a diminué de moitié en dix ans sur les routes du département.

Répartition des tués selon la catégorie d'usagers

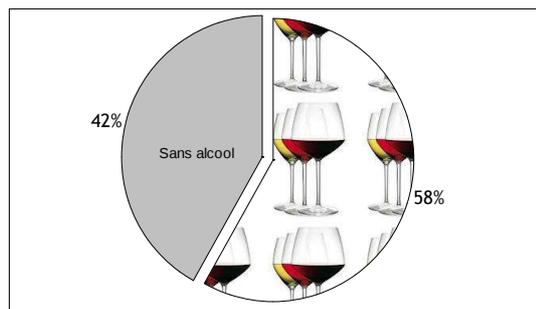


En 2012, le nombre de piétons tués a doublé par rapport à 2011.

Baisse de 22% du nombre de tués en 2RM comme en 2011.

Forte baisse en 2012 du nombre de tués en VL de 58%.

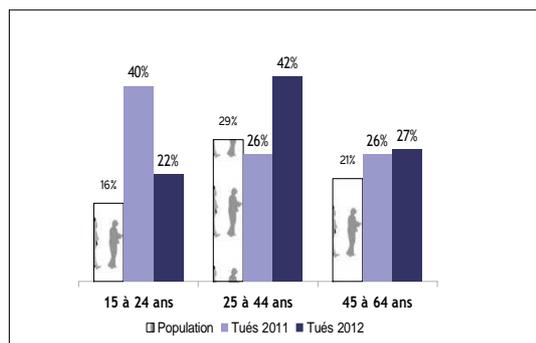
Répartition du nombre de tués avec et sans alcool



A La Réunion, le facteur alcool est responsable en 2012 de près de 3 tués sur 5 (58%) contre 30% en métropole.

La moitié des piétons tués en 2012 présentaient une alcoolémie positive.

Répartition du nombre de tués selon l'âge



En 2012, les jeunes de 15-24 ans bénéficient d'une baisse de la mortalité (50%) à l'inverse de la classe d'âge 25-44 ans qui subit une augmentation de 38%.

2. Document général d'orientations (DGO) 2013-2017

Pour chaque département, le document général d'orientations (DGO) est l'outil de programmation et de **mobilisation locale** nécessaire à la lutte contre l'insécurité routière.

Il définit à partir des enjeux de sécurité routière, les **orientations prioritaires de la politique départementale** en matière de sécurité routière qui sera mise en œuvre au cours des cinq prochaines années.

Les orientations se déclinent **annuellement** dans le **plan départemental d'actions de sécurité routière** (PDASR).

Les enjeux de sécurité routière retenus pour la période 2013-2017

- Alcool, drogues et médicaments ;
- Vitesse et comportements à risque ;
- **Deux roues motorisés ;**
- Deux roues cyclistes.

Les orientations d'actions « deux roues motorisés »

Constats ou problèmes identifiés :

- Entre 2007 et 2011, 2 tués sur 5 (41%) sont des utilisateurs de deux-roues motorisés ;
- En cyclomoteur, le casque n'est pas toujours porté (42% victimes) ;
- Alcool au guidon ;
- Le taux de tués de cyclomotoristes est 3,5 fois supérieur à celui de la métropole.

Orientations pour l'enjeu deux roues motorisés (2RM)

Infrastructure

- Sensibiliser et mobiliser les aménageurs routiers (en partenariat avec le CNFPT, les associations d'usagers en moto), aux risques des deux roues motorisés sur les obstacles latéraux, les glissances, l'aménagement en milieu urbain (guide CERTU) et la signalisation des travaux

Information-Communication

- Utiliser les médias pour développer la communication sur les deux roues motorisés (débat, messages aux plus jeunes par des parents...) :
 - réseaux sociaux (Face-book, twitter, blog...)
 - médias populaires
 - panneaux à messages variables (PMV)
- Communiquer sur les risques pris par les deux roues motorisés à travers des témoignages (personnes emblématiques, victimes d'accidents en moto)
- Utiliser les lieux médicaux comme relais de sensibilisation sur les deux roues motorisés : affichages, vidéos en boucle, campagnes de sécurité routière...)
- Sensibiliser les conducteurs, les professionnels "2RM" (en activité ou en formation), les assureurs, les parents sur :
 - les risques liés au débridage (responsabilité, assurance, fragilité des organes mécaniques...)
 - le défaut de permis (AM – ex BSR)
- Sensibiliser les conducteurs de moto sur l'entretien de leur véhicule
- Poursuivre la communication sur le danger lié aux déversements des matériaux sur la route
- Mieux impliquer les concessionnaires en tant que relais de sensibilisation

Formation-Éducation

- Promouvoir le permis AM dans le cadre du continuum éducatif
- Inviter les motos écoles, en tant que relais de sensibilisation, à exploiter les données de l'observatoire départemental de sécurité routière :
 - études d'accidentologie sur les 2RM
 - vidéos locales, nationales, étrangères (sous réserve de droit de diffusion)
- Aider les jeunes à mieux accepter le port du casque (expérimenter par exemple la personnalisation des casques)

Contrôle/sanctions

- Dans la lutte contre le débridage, renforcer :
 - les contrôles routiers et les contrôles dans les points de vente et de réparations
- Renforcer le contrôle sur les lieux de « pousses »
- Proposer au niveau national une évolution de la constatation dite "PV au vol" qui prendrait en compte le non port du casque

3. Campagne nationale moto

La Sécurité routière poursuit son action de sensibilisation auprès des usagers les plus exposés aux drames de la route pour sauver des vies là où elles sont les plus menacées. Dans ce cadre, la Sécurité routière renouvelle donc son appel à la vigilance en toute circonstance :

« À moto, le plus grand danger, c'est de penser qu'il n'y en a pas ».

Le principe de la campagne

La campagne est conçue comme un message personnel, adressé aux motards.

Elle repose sur un outil principal, un film, qui donne la tonalité de la campagne.

L'histoire est celle d'un motard extrêmement attentif lorsqu'il roule en milieu urbain mais qui relâche sa vigilance lorsqu'il arrive (enfin) sur une belle route de campagne. L'histoire se situe au plus près de ce que vivent et ressentent les motards sur la route afin qu'ils se reconnaissent dans les différentes situations et ainsi puissent mieux recevoir et accepter le message de prévention, comme une évidence.

A cet effet, la Délégation de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) a transmis aux coordinations locales, un kit de communication consacré au thème des deux roues motorisés afin de relayer cette campagne au niveau local. Ce kit comprend des DVD (films, spots audio), des affiches, des flyers, des quizz et des brochures (soit environ 2000 documents) qui seront distribués dans les salles de codes et les centres d'examen moto, chez les concessionnaires moto, auprès des référents sécurité routière des collèges et des associations de motards.

Par ailleurs, cette campagne a été mise en ligne sur le site de la préfecture :

www.reunion.pref.gouv.fr

4. Actions 2013 en faveur des 2RM

A l'échelle du département, près de 120 actions de sécurité routière sont programmées au titre du plan départemental de sécurité routière (PDASR) 2013, dont 34 en faveur du deux-roues motorisé :

Contrôle des papiers de l'élève conducteur et de l'état du deux-roues motorisé	Lycée Roland Garros
Lutte contre les comportements accidentogènes en motocyclette banalisée	Gendarmerie nationale
Comment circulez-vous sur un 2 roues ?	Lycée Bois d'Olives
Comportement et sécurité routière ASR/permis AM préparation examen code de la route	Ancre
Conduite deux roues	Collège Leconte De Lisle
Forum sécurité routière au CLG Plateau Goyaves	Collège Plateau Goyaves
Je viens au collège en sécurité	Collège Terrain Fayard
Journée de la sécurité routière au Collège	Collège Auguste Lacaussade (Association des Parents Élèves)
Journée sécurité routière avec les jeunes du Chaudron	Association Jeunesse 2000
Journée sécurité routière de la RSMA Réunion	RSMA
Passage BSR - Vers une conduite citoyenne d'un deux roues motorisé	Lycée Prof Francois De Mahy
Prêt cyclomoteurs - Formation AM	DEAL - USR
Prévention en deux roues	Collège Aimé Cesaire
Rallye moto EDSR à destination des motards civils du département	Gendarmerie nationale
Sécurité routière : à chaque âge, de nouvelles responsabilités	Collège Antoine Soubou
Sensibilisation/alcool à la Base 181	Base Aérienne 181
Une conduite responsable=Une route plus sûre=Des usagers en sécurité.	Collège Paul Hermann
Conférence débat Sécurité pour les élèves de l'Est - matinale	Lycée Polyvalent Bras Fusil
Conférence débat Sécurité pour les élèves de l'Ouest - matinale	Lycée Louis Payen
Conférence débat Sécurité pour lycéens du Nord - matinale	Lycée Leconte De Lisle
Deux roues motorisées	Lycée Jean-Perrin
Deux roues motorisés : les nouveautés réglementaires	M. Moto – DEAL / CER
En route sur notre deux roues !	Mairie de Saint-Paul
Evarisque des élèves motorisés	Lycée Evariste de Parry
Formation Éducation Routière Jeunesse	FFMC 974
Fun Mission Kart	Mission locale de l'Est
Journée de la sécurité intérieure – 2RM	Préfecture
La maîtrise d'un deux roues motorisé	Collège Bory St Vincent
Spot audio – 2 roues motorisés	Radio Régie
La route et nos jeunes en deux roues	Association ADESIR
Opération passager moto d'un jour	M. Moto – DEAL / CER
Sensibilisation sur la conduite à risque sur un deux roues et la vitesse	Centre pénitencier du Port

5. Nouveau permis moto

Pour rappel, tous les États membres de l'Union européenne ont adopté le 19 janvier 2013 les mêmes catégories de permis de conduire et harmonisent les règles d'obtention du permis (limites d'âge, formation...).

En ce qui concerne le permis moto :

Modification de l'âge minimum pour passer certains examens du permis de conduire, à partir du 19 janvier 2013

Catégorie A de la motocyclette

L'âge d'accès à la catégorie A est progressif de 14 à 24 ans avec des étapes selon la puissance des deux roues motorisées :

- 14 ans minimum pour la catégorie AM (cyclomoteur < ou = à 50 cm³),
- 16 ans minimum pour la catégorie A1 (motocyclette < ou = à 125 cm³),
- 18 ans minimum pour la catégorie A2 (motocyclette d'une puissance maximum de 35 kW),
- 24 ans minimum pour la catégorie A (toutes les motocyclettes).

Les nouvelles catégories de permis de conduire

Permis AM :

Cette catégorie concerne la conduite de cyclomoteurs de moins de 50 cm³ et les voiturettes. Elle est équivalente à l'actuel brevet de sécurité routière (BSR). Elle n'entre pas dans le régime du permis à points. Elle est accessible dès 14 ans pour les cyclomoteurs, 16 ans pour les voiturettes (après une formation de 7 heures).

Permis A2

Cette catégorie concerne la conduite des deux roues motorisés avec ou sans side-car d'une puissance maximale de 35 kW et dont le rapport puissance/poids est inférieur à 0,2 kW/kg. Elle est accessible à partir de 18 ans.

6. E.P.I. : Équipements de protection individuelle

Le point sur les équipements de protection à destination des motards

Le marquage « CE » de la norme européenne est obligatoire sur tous les équipements de protection individuelle.

En ce qui concerne les équipements pour les deux roues motorisés, les normes d'homologation concernent les casques, les gants, les bottes, les vêtements (blousons, pantalons), les coques, les dorsales, les protections thoraciques et les airbags qui sont classés comme étant des EPI.

En résumé, tout vêtement de moto présenté comme étant protecteur doit être homologué en suivant les normes européennes indiquées ci-dessous :

- Casques : ECE 22-05 → *suivi de la lettre "P", il s'agit d'un casque intégral qui, s'il est modulable, ne peut pas être porté dans la circulation en position ouverte ; suivi des lettres P/J, il s'agit d'un casque modulable utilisable en position fermée ou ouverte*
- Gants : EN 13594
- Vêtements (veste, pantalons et combinaison) : EN 13595-1
- Chaussures : EN 13634
- Protecteurs contre les chocs : EN 1621-1
- Protecteurs dorsaux : EN 1621-2
- Pare-pierre (tout-terrain) : EN 14021

Le dépliant « Deux-roues motorisés, je m'équipe » joint au présent dossier de presse, donne tous les conseils pour bien choisir son équipement.