

Mardi 10 mars 2009

## Note d'analyse du Rapport Guyot

Edité par la Documentation Française, **le rapport Guyot baptisé « Gisements de sécurité routière – les deux roues motorisés »** a été rendu public à l'été 2008.

Considérant que la baisse de l'accidentalité n'est pas satisfaisante pour les deux roues motorisés (2RM), les pouvoirs publics se sont penchés sur notre cas « *en raison de [notre] plus grande vulnérabilité, d'une méconnaissance du sujet, de données insuffisantes, de comportements dérogatoires à la règle, notamment en matière de vitesse* ».

Un rapport détaillé de 280 pages fait ainsi le point sur les mesures pouvant améliorer l'accidentologie de notre mode de transport. L'auteur de ce rapport est Régis Guyot, préfet en exercice (déjà auteur d'un rapport similaire publié en 2001), mandaté responsable du groupe interministériel sur les gisements de sécurité routière des 2RM. Parmi les personnes (essentiellement des fonctionnaires concernés par la sécurité routière) sollicitées pour la réalisation du rapport, Eric Thiollier (délégué général FFMC) et Marc Rouillon (AFDM) ont été interrogés.

L'ouvrage s'articule en onze chapitres découpés chacun en une analyse basée sur des informations émanant de statistiques et d'études, suivi de propositions d'actions. Le premier chapitre fait le point sur les 2RM en France (statistiques du parc roulant et analyse des accidents), les dix autres détaillent l'ensemble des mesures envisagées pour faire baisser l'accidentologie, avec en premier lieu : « *rendre le CSA (contrôles sanctions automatisés) réellement dissuasif* »... ça commence donc par le volet répressif ! Les chapitres suivants sont consacrés à la prise en compte de la vulnérabilité des utilisateurs des 2RM (en proposant des idées permettant d'améliorer la détectabilité des 2RM vis-à-vis des autres usagers), l'étude de l'incidence des infrastructures routières, la sur-représentativité des conducteurs novices dans les accidents, les conséquences de ces accidents en terme de santé publique (non plus seulement d'après les seules victimes décédées mais aussi selon les conséquences des handicaps des survivants) et le souci d'une meilleure connaissance des risques (actuellement notée comme notoirement insuffisante). Le rapport termine sur les volets d'éducation et de formation des conducteurs, avec une attention particulière sur les novices et les jeunes tout en réfléchissant à la fin du rapport à l'élaboration de stratégies locales et partenariales et en renforçant les programmes existants. En conclusion, ces propositions sont récapitulées en 74 mesures, dont les 27 premières sont « prioritaires », les deux premières étant des mesures répressives. Les mesures sont classées en « volet action » (de 28 à 61) et « volet recherche » (de 62 à 74).

## Une politique spécifique en faveur des 2RM

En préambule, le Rapport Guyot établit clairement que « *les 2RM ne bénéficient pas d'une attention et d'efforts proportionnés à l'enjeu humain, économique, et social qu'ils représentent. C'est pourquoi, le groupe a sélectionné, parmi les actions, études et recherches proposées, celles qui à ses yeux constituent le socle d'une politique spécifique en faveur des 2RM.* »

L'étude de l'accidentologie des 2RM de 1996 à 2006 constitue le premier volet et l'entrée en matière du Rapport Guyot. S'appuyant sur les statistiques de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (Onisr), la démonstration débute avec le nombre de tués qui n'évolue pas chez les motards, allant de 792 morts en 1996 à 769 en 2006. La baisse constatée en 2002-2003 est mise en relation avec l'instauration du « contrôle-sanction-automatisé » (CSA).

Survenant principalement sur le réseau secondaire, les accidents mortels de motos concernent davantage des hommes d'une trentaine d'années circulant sur des motos de forte cylindrées vieilles de moins de 5 ans. Les accidents entre une moto et une auto sont les plus nombreux, le cas le plus fréquent concernant une manœuvre de « tourne-à-gauche » de l'automobiliste ou un dépassement dangereux de la part du motard dont la vitesse est estimée excessive. Les obstacles fixes sont impliqués dans 1/3 des accidents mortels. La gravité des accidents est en hausse, avec deux fois plus de blessés graves que de blessés légers. Cités comme les points « *à améliorer en priorité* », les excès de vitesses sont en moyenne de 15 à 16 km/h sur le réseau secondaire, inférieurs ou égaux à 10 km/h sur autoroute, avec une tendance à la baisse. L'implication alcoolique est mise en cause, mais elle ne concerne que 4,7 % des motards contre 6,8 % des automobilistes et 7,7 % des cyclomotoristes.

### **Si les motards meurent, c'est qu'ils se tuent !**

Le Rapport Guyot associe la notion de vitesse à l'assertion de « *prise de risque* » considérée d'office comme appartenant à « *une culture* » répandue chez les motards en la considérant comme la cause principale de leur mortalité. Même s'il est observé que « *les accidents impliquant une moto et une auto sont les plus nombreux* », on peut encore lire dans le même paragraphe que « *toutefois, les motards se tuent souvent seuls aussi.* » Donc, « *la baisse de la vitesse des motards sur routes départementales est à l'évidence un enjeu clé pour l'amélioration de leur sécurité* », CQFD ! Pourtant les graphiques montrent que la vitesse moyenne et le taux d'excès de vitesse des 2RM ont significativement baissé, et ce dans des proportions similaires à celle des voitures, les données fournies révèlent que les excès de vitesses sont inférieurs ou égaux à 16 km/h. Et d'ailleurs, quelle est la valeur du rapport kilomètre-heure / nombre de tués sans cesse rabâché comme une vérité, alors qu'au cours de ces dix dernières années, la sécurité passive a énormément progressé dans les autos (ceintures, ABS, air-bags), contribuant ainsi à réduire surtout la mortalité automobile ? Dire que la mortalité des motards n'a pas baissé en dix ans sans préciser que le nombre de 2RM a considérablement augmenté n'apparaît pas non plus comme une base sérieuse pour prétendre à une analyse objective à partir de données statistiques. Et ces données sont connues puisque le Rapport Guyot indique dans un petit tableau (p.27) que de 1996 à 2005, le parc motos a augmenté de +59% (+9,6% pour les autos).

### **J'avais pas vu le motard !**

C'est ce qu'on savait déjà avec le rapport Maids (Motorcycle accident in depth study) dévoilé en 2004 : portant sur 1000 cas analysés sur trois ans dans cinq pays d'Europe, dont la France où l'enquête a été réalisée par le Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (Ceésar), Maids démontre que 50 % des accidents de 2-RM sont causés par la faute d'un véhicule adverse et que dans 70 % de ces cas, le tiers mis en cause reconnaît ne pas avoir vu le motocycliste. Parmi les scénarii type d'accidents identifiés dans le Rapport Guyot, pour ceux

impliquant une auto et une moto, « dans 84% des cas, la manœuvre est le fait de l'automobiliste qui n'intègre pas le motard dans son information ».

Fort de ce constat, le Rapport Guyot pose la question de la visibilité des 2RM cité comme « un problème majeur de détection ». En réponse, plusieurs pistes (classées prioritaires) sont explorées, comme « envisager des phares de couleurs spécifiques aux 2RM, élargir leur gabarit visuel » (3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> proposition), notamment par l'intégration de feux de position au dos des rétroviseurs avant et au bas des tubes de fourche. Rien de concret n'est proposé en faveur d'un contrôle systématique de la vue des conducteurs.

### **Améliorer la formation de tous les conducteurs**

Ayant démontré préalablement que « les automobilistes sont peu sensibilisés aux interactions avec les 2RM, que ce soit au cours de leur formation initiale ou du fait qu'au sein du trafic, la rencontre de ces véhicules n'est pas la plus fréquente » (ce que confirme l'étude Maids), le Rapport Guyot ne préconise de « renforcer la formation des usagers de la route sur la détectabilité des 2RM » qu'en 30<sup>ème</sup> position dans son classement des mesures ! Quant à « donner une place accrue dans la préparation des permis à l'apprentissage de la coexistence des usagers et à la connaissance des spécificités de chacun », ce qui nous apparaît comme fondamental, cela n'arrive qu'à la 54<sup>ème</sup> place des actions à mettre en œuvre. Avec ses militants, notre fédération organise régulièrement des opérations « motards d'un jour » qui proposent à des acteurs institutionnels de la sécurité routière d'enfourcher une moto en passager pour une meilleure sensibilisation à nos spécificités. Au chapitre de la formation des candidats aux permis, on en retrouve l'idée dans le Rapport Guyot qui dit que « l'idéal serait qu'un candidat au permis B soit mis en situation, même brièvement, en tant que passager d'un 2RM ».

Sur cette question d'un renforcement de la formation des conducteurs, il faut attendre les 17<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> positions dans le classement des priorités des propositions du rapport, alors qu'elle est pour la FFMC la clé d'une amélioration pérenne des comportements sur la route : c'est un des axes essentiels menés par l'Association pour la formation des motards (AFDM, composante du mouvement FFMC) qui labellise des écoles de conduite et organise des formations post-permis.

En attendant, tout le monde sait que les entreprises d'auto-école sont contraintes à faire du bachotage et à quelques exceptions près, les moto-écoles ne disposent pas de pistes d'apprentissage sécurisées et sont souvent obligées de se rabattre sur des parkings ou des voiries désaffectées. Lors d'un colloque organisé le 10 février 2009 par la Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) consacré à l'éducation routière, les professionnels ont rappelé que leur activité ne recevait pas l'attention des pouvoirs publics en suffisance eu égard à l'importance des enjeux. Régulièrement, l'actualité rend compte des temps d'attente très longs aux examens et de la pénurie du nombre d'inspecteurs du permis...

Revenant sans cesse au problème récurrent et bien identifié du manque de détectabilité des 2RM, le Rapport Guyot pointe la question des angles morts sur les véhicules de gros gabarit en estimant que ceux-ci pourraient être atténués par des dispositifs optoélectroniques de détection qu'il conviendrait de généraliser sur les véhicules à venir. Au nom du bon sens, nous ne pouvons pas être contre le recours à la technique quand cela peut aider à infléchir les causes des accidents et leurs conséquences... Toutefois, si un accroissement de la sécurité passive des véhicules (aides à la conduite, électronique embarquée) est une bonne chose, le mieux s'avère parfois l'ennemi du bien : alors que le motard reste conscient de sa vulnérabilité, l'automobiliste, par un effet de compensation induit par un sentiment de sécurité, a tendance à relâcher sa vigilance proportionnellement au niveau de technicité et de sûreté de son véhicule. Il y a sans doute là un axe de réflexion intéressant sur le problème de non-détectabilité des 2RM de la part des automobilistes, mais c'est une hypothèse qui n'apparaît pas dans le rapport Guyot. Et pour

cause puisque les conducteurs de 2RM sont considérés d'office comme aimant prendre des risques, ce qui implique en substance que c'est à eux de faire davantage attention aux autres.

## **Une volonté sécuritaire, déni du libre-arbitre et d'une conduite responsable**

Du côté de la protection corporelle des motards, la promotion du port d'équipement détectables (couleurs claires et contrastées avec des dispositifs rétro-réfléchissants) est également mise en avant. Le rapport s'intéresse aussi aux gilets auto-gonflants (incitation à leur usage) et aux recherches des constructeurs de 2RM pour la généralisation de coussins de sécurité gonflables, à l'exemple de la Honda 1800 Gold-Wing équipée d'un air-bag. Illustrée par des dessins, la vulnérabilité des conducteurs d'engins à deux-roues conduit à la préconisation d'équipements adaptés (blousons renforcés, pantalon de cuir, bottes). A la FFMC, nous sommes bien d'accord là-dessus, au point de demander depuis fort longtemps un allègement de la TVA sur ce type d'équipement pour en favoriser l'usage... une revendication qui n'a toujours pas été prise en compte à ce jour. En attendant, la FFMC agit puisque l'Assurance Mutuelle des Motards (AMDM, une composante du mouvement FFMC) vient de mettre en place un « pack Sécurité » qui sera proposé à tous les nouveaux sociétaires qui souscrivent leur premier contrat moto : une aide d'un montant de 100 € leur sera alloué pour compléter leur équipement (gants, bottes...) Notons également que l'AMDM, en cas de sinistre, indemnise l'équipement de ses sociétaires conducteurs de 2RM.

Sur ce chapitre, les pistes explorées par le Rapport Guyot pour promouvoir un meilleur équipement des motards aboutissent à de curieux raccourcis, comme celui d'envisager de rendre obligatoire le casque intégral à l'exclusion du casque jet, selon l'argument que cela réduit la gravité des blessures faciales... C'est vrai, mais aucune réflexion n'est développée en amont pour soutenir l'idée que le port d'un casque jet puisse aussi favoriser une conduite apaisée (par le sentiment induit d'une plus grande vulnérabilité), pas plus que de reconnaître comme une évidence le fait que porter un jet permet au conducteur une bonne prise d'informations indispensables à l'éveil que nécessite la conduite d'un 2RM (meilleur champs de vision, perception de la vitesse, des conditions météo, meilleure détectabilité des odeurs – goudron frais, fuel...) Mais ça, il faut être un motard pour le savoir. Autre indice démontrant que l'étude est plutôt menée par des non-pratiquants au 2RM, outre une meilleure protection en terme de sécurité passive (nous en convenons), le casque intégral est « supposé », selon le rapport Guyot, mieux tenir sur la tête en cas de choc qu'un casque jet davantage sensible au déchaussement. A première vue, là encore, cela semble évident, mais dans la réalité, on se préoccupe moins du bon ajustage de la sangle jugulaire sur un intégral plus « chaussant » par nature que sur un jet... Dans le Rapport Guyot, rendre obligatoire le port du casque intégral est avancé comme la 9<sup>ème</sup> des mesures prioritaires.

Et si, moyennant une meilleure formation, on laissait à l'utilisateur lui-même le soin de choisir quel équipement (jet ou intégral) lui paraît le mieux adapté à sa sécurité ? Pourquoi cet incessant recours à l'obligation plutôt qu'à l'incitation ? Décidément, selon la Sécurité routière version pouvoirs publics, l'usager est un enfant qu'il faut sans cesse contraindre pour le protéger de lui-même.

## **Où l'on retrouve le contrôle technique**

Toujours au chapitre « Réduire la vulnérabilité physique », le Rapport Guyot se penche sur le cas de la vétusté des 2RM... alors qu'il est reconnu dans le même rapport (se reporter au préambule ) que la majorité des accidents implique des véhicules de moins de cinq ans, selon les statistiques citées en référence. L'étude Maids confirme également que la vétusté n'entre qu'en de très faible part dans les accidents de 2RM. Citant aussi un rapport des Ponts-et-

chaussées, il est même écrit (p.103) « *qu'il n'existe pas de statistiques officielles, d'études ou de recherches scientifiques documentées tendant à établir un lien de causalité effectif entre l'état d'un véhicule et l'accidentalité des utilisateurs* ». Alors où est le problème ? Le rédacteur de ce chapitre (P.102) associe dans une même phrase « vieillissement » et « non-conformité »... Nous y voilà ! La lutte contre le débridage des 2RM et particulièrement des cyclos des jeunes et « *certaines commerçants peu scrupuleux* » sont en ligne de mire. Mais non seulement, Régis Guyot, préfet en exercice, est quand même bien placé pour savoir qu'un arsenal législatif existe déjà pour lutter contre le débridage (tout en déplorant les difficultés et l'insuffisante efficacité des contrôles), mais en plus son rapport admet que « *ce n'est pas le contrôle technique qui fera sensiblement baisser le débridage* » (p.107). Et pour ce qui est de la loi des 100 ch pour les grosses cylindrées, une spécificité de notre pays, il convient que c'est « *une réglementation qui ne paraît pas apporter un apport significatif à la sécurité* » et qu'il vaudrait mieux s'interroger sur le rapport poids/puissance des engins. Reconnaisant ensuite qu'il existe de « *fortes incertitudes (...) quant à l'importance des effets de l'accidentalité à attendre d'une extension généralisée du contrôle technique au 2RM* », il propose de se concentrer sur les véhicules les plus anciens ou les plus détériorés. Comment ? Primo en étendant la procédure « véhicules gravement endommagés » (VGE) pour permettre aux forces de l'ordre d'apprécier la dangerosité d'un véhicule (40<sup>ème</sup> proposition du Rapport Guyot), secundo en envisageant la mise en place d'un contrôle technique pour les véhicules les plus âgés. Pourquoi ? Selon des données statistiques émanant de la Chambre syndicale nationale du motocycle (CNSM) selon lesquelles 50 % des 2RM ne dépassent pas les sept années de service, toute moto de plus de sept ans est assimilée de fait à une vieille moto, c'est-à-dire un véhicule à priori vétuste et potentiellement dangereux... Les amateurs de motos anciennes apprécieront, surtout que si l'on poursuit ce raisonnement jusqu'au bout, il est aussi facile d'en déduire qu'une moto de plus de sept ans est forcément une moto entretenue puisqu'elle est arrivée jusqu'à cet âge canonique.

Imperturbable sur ses propres contradictions, le Rapport Guyot préconise, « *avec les acteurs concernés* », l'étude d'un contrôle technique des 2RM limité au parc âgé : c'est la 11<sup>ème</sup> proposition prioritaire des mesures avancées. Représentant l'ensemble des usagers 2RM, la FFMC s'est déjà déclarée opposée à l'annonce d'une telle mesure en 2007-2008 comme actuellement elle vient de s'opposer à la procédure VE votée en 2003 et qui devait entrer en application en avril 2009. Grâce à une forte mobilisation de la FFMC, la procédure VE a finalement été annulée mais nous regrettons que la concertation « *avec les acteurs concernés* » n'ait pas eu lieu, sauf avec les organismes des experts automobiles, grands bénéficiaires d'une telle mesure dont l'efficacité en terme de sécurité routière n'a toujours pas été démontrée par les pouvoirs publics eux-mêmes puisqu'ils envisagent seulement maintenant de mener une étude sur l'incidence sur la sécurité routière du contrôle technique des autos en vigueur depuis une quinzaine d'années (71<sup>ème</sup> mesure).

## **Agir sur les infrastructures accidentogènes**

D'après l'étude Clabaux réalisée en 2007 citée en référence, « *l'aménagement urbain prend peu en compte les besoins et spécificités des 2RM et une meilleure prise en compte de ces spécificités entraînerait une amélioration notable de la sécurité de conducteurs* ». Se référant encore une fois à l'étude Maids comme « *seule source disponible qui permette de se faire une idée un peu précise du rôle de l'environnement routier dans les accidents de motos* », le Rapport Guyot consacre une large part à l'importance des infrastructures routières. C'est effectivement un domaine où l'état peut agir directement, via le réseau scientifique et technique du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (Médad), du Centre d'études sur les réseaux des transports (Certu), du Service d'études techniques des routes et des autoroutes (Sétra), des Directions départementales de

l'équipement (DDE), des Centres d'études techniques de l'équipement (Cété) et de la Direction générale des routes (DGR).

Obstacles fixes, glissières de sécurité, signalisation, en agglomération et en campagne, du diagnostic des problèmes aux actions en cours ou à venir, le Rapport Guyot prend bien en compte nos spécificités en préconisant « *d'adapter les démarches opérationnelles de contrôles de sécurité des aménagements à la problématique des 2RM* », de « *généraliser le second regard à toutes les infrastructures pour les projets neufs et réaménagement* », « *recenser les intervenants du domaine et mettre en place un réseau de référents 2RM* », « *mieux comprendre l'influence de la conception sur la sécurité* » et s'engager dans l'évaluation nationale de ces aménagements. Conformément à nos revendications, ces mesures sont classées en 33<sup>ème</sup>, 43<sup>ème</sup>, 45<sup>ème</sup>, 48<sup>ème</sup>, 60<sup>ème</sup> et jusqu'à la 73<sup>ème</sup> et avant-dernière position. Il faut aussi souligner que ce travail est déjà en cours, la FFMC étant régulièrement associée aux travaux du Certu.

De bonnes résolutions donc, mais il reste des inquiétudes quant aux moyens alloués aux collectivités territoriales malgré la manne financière rapportée par les radars censés améliorer la Sécurité routière, sans parler de l'éventualité de la suppression de la taxe professionnelle en 2010, une ressource importante pour les municipalités et les communautés d'agglomération.

Enfin, toujours en prévention du risque d'accident élevé aux intersections, le rapport conseille d'agir sur la conception des voiries de manière à limiter physiquement les possibilités pour un 2RM de se faufiler sur les côtés et réduire les vitesses autorisées aux intersections. Mais attention à ne pas compliquer les infrastructures pour contraindre les usagers à ralentir ou pour délimiter les usages selon les catégories (taxis, bus, vélos) : cela se traduit souvent par des marquages au sol glissant par temps de pluie, des bordures en relief, des barrières, toutes sortes d'aménagements qui deviennent de véritables pièges pour les 2RM en empêchant des évitements en cas d'incident ou d'une simple erreur de jugement de la part d'un usager quel qu'il soit. Franchir une ligne blanche ou mordre sur un zébra est une chose, être stoppé net par une « banquette » en ciment de 10 cm de hauteur en est une autre.

« *Empêcher le dépassement aux intersections et interdire les remontées de files* » est la 35<sup>ème</sup> mesure préconisée. Pour ce qui est des dépassements aux intersections, c'est une simple question de bon sens. En revanche, nous demandons que la remontée de file fasse l'objet d'une discussion : sur les voies péri-urbaines embouteillées, l'usage démontre que c'est la meilleure méthode pour circuler en sécurité, sous réserve d'effectuer la manœuvre avec prudence. Non seulement le 2RM est plus visible des conducteurs de VL et de fourgons car il se retrouve directement placé dans le champ de vision des rétroviseurs, mais surtout il n'est plus « coincé » dans des inter-distances trop réduites (comme c'est le cas dans des bouchons), avec un fort risque d'être percuté et pris en sandwich en cas de ralentissement brutal.

Vu les problèmes de circulation, la densité du trafic et le recours croissant au 2RM dans les grandes villes, on ne peut plus faire comme si la remontée de file n'existait pas au motif que ce n'est pas prévu par le Code de la route. En cas de verbalisation, cette pratique « d'usage » est considérée comme une infraction par les forces de l'ordre au titre de dépassement par la droite. La FFMC souhaite néanmoins attirer l'attention du législateur sur la nuance existant entre slalomer dangereusement entre les files et remonter les files à vitesse modérée quant tout le monde se retrouve à 20 km/h sur des voiries initialement prévues pour évoluer de 80 à 110 km/h. Cette question est brièvement évoquée au chapitre consacré à la synergie des réseaux et les partenariats dans l'exemple citant la Ville de Paris, selon une expérience néerlandaise. Le rédacteur du chapitre précise qu'une éventualité d'extension de la tolérance de la pratique de la remontée de file n'a pas abouti pour des raisons juridiques. Et alors, qu'attend le législateur pour y travailler ? Puisque le Rapport Guyot pointe un problème de détection des 2RM de la

part des autres usagers, définir et cadrer la manœuvre de remontée de file permettrait justement de l'inscrire aux programmes d'enseignement de la conduite à tous les usagers.

### **Agir pour les conducteurs novices, particulièrement les plus jeunes**

Selon des données fournies par la Mutuelle d'assurance des commerçants et industriels de France (Macif) qui étayent le Rapport Guyot, « *c'est à 17 ans que l'excès de risque est maximum* » et c'est dans la deuxième année consécutive à l'acquisition d'un 2RM que se produisent les accidents, avec un taux élevé de blessés lourdement handicapés. Les utilisateurs 2RM sont distingués selon qu'ils sont cyclomotoristes ou motards. Illustrée par des tableaux, l'exposition au risque est mise en parallèle avec l'âge et l'expérience en soulignant que plus on est jeune, plus le noviciat est long. Le rapport souligne que la formation post-permis (permis A et B) est très peu développée en France. Il apparaît également que le noviciat des motards représente un sur-risque avant l'âge de 30 ans. Une des explications avancée par le Rapport Guyot consiste à dénoncer « *un sentiment d'impunité qu'encouragent les failles du contrôle-sanction-automatisé* »... autrement dit : des excès de vitesses pas assez réprimés.

Les propositions qui suivent soutiennent une meilleure sensibilisation des candidats au Brevet de Sécurité routière (BSR) et une responsabilisation des parents, dans le cas des adolescents. Des « *contrats moraux* » entre l'ado, ses parents et l'assureur sont à encourager. Pour les jeunes motards, étudier le principe d'un accès plus progressif aux motos puissantes et inciter à suivre une formation post-permis un an après l'obtention du permis A. Enfin, les sanctions pourraient faire l'objet de peines alternatives pédagogiques, notamment par l'aide aux victimes de la route.

Au « *volet recherche* », le rapport propose de mener des études sur l'exposition au risque chez les conducteurs novices de 2RM (68<sup>ème</sup> mesure), évaluer l'intérêt de rejoindre le standard européen sur l'âge d'accès à la conduite à 16 ans (au lieu de 14 actuellement pour le titulaire du BSR) et de soutenir des études sur le retour à la conduite des novices dont le permis a été invalidé à la suite de la perte de leur six points.

A l'issue des débats du colloque FFSA du 10 février 2009 consacré à l'éducation routière, il ressort que les spécialistes (enseignants, éducateurs, transports, médecins, sociologues, assureurs et associations) qui travaillent sur ces questions sont favorables à un renforcement de l'éducation routière dès le plus jeune âge à l'école et à un continuum éducatif tout au long de la vie. Ils estiment que le BSR tel qu'il existe actuellement est nettement insuffisant. L'idée d'un BSR-permis à point pour les jeunes a été évoqué. Par ailleurs, des représentants de l'Education Nationale ont déploré l'insuffisance des moyens humains consacrés à l'éducation routière à l'école, faute d'enseignants référents. Toujours au cours de ce colloque, une sociologue a confirmé que l'âge critique (prise de risques maximum, sentiment d'invulnérabilité) était bien situé à 17 ans, ce qui justifiait pleinement le maintien de l'accès à la conduite à 14 ans, âge où un jeune qui sort tout juste de l'enfance est plus facile à cadrer que trois ans plus tard, quand il est légalement presque un adulte.

De son côté, la FFMC milite pour des formations dans les collèges (via son programme ERJ2RM) et pour un continuum éducatif, notamment en incitant les motards déjà formés à suivre des stages post-permis délivrés par l'AFDM, avec le soutien de l'AMDM (réduction du montant de la cotisation).

### **Renforcer les partenariats et la réflexion en réseau**

Enfin, le rapport s'intéresse aux programmes de partenariat en faveur de stratégies locales fonctionnant en réseau, en « *synergie à créer* ». Le Circuit Candie, près de Toulouse, est cité en exemple. « *Ouvrir des circuits sportifs et éducatifs* » constitue la 61<sup>ème</sup> proposition. Là-

dessus aussi nous sommes d'accord puisque c'est ce que nous réclamons depuis des années... la balle est d'ailleurs dans le camp des pouvoirs publics : n'est-ce pas lors du Conseil interministériel du 13 janvier 2004 que le ministère de la Jeunesse et des Sports s'y déclarait favorable, au nom « *d'actions concrètes en faveurs des motocyclistes* » ? Cinq ans plus tard, sur la trentaine de circuits existant en France (avec le circuit Candie), seul le circuit Carole (93) est ouvert gratuitement chaque fin de semaine aux amateurs de vitesse, conformément à sa vocation quand il fut inauguré en 1979... et l'actualité nous rappelle que son existence est toujours menacée. Dans les faits, l'action des pouvoirs publics en faveur de l'accès aux circuits se limite à quelques journées « portes ouvertes » chaque année sur une dizaine de sites.

### **Notre analyse :**

Spécialiste en sécurité routière des 2RM, la FFMC partage certains points du diagnostic énoncé par le Rapport Guyot, surtout que celui-ci pose de façon majeure le problème de la « détectabilité » de la minorité des cyclomotoristes et des motards vis-à-vis de la majorité des automobilistes.

Le fait que les 2RM soient désormais reconnus comme des véhicules impliquant des usages et des besoins spécifiques démontre également une prise en compte des pouvoirs publics qui correspond à nos attentes.

En revanche, nous ne partageons pas l'ensemble des solutions envisagées par le rapport qui font souvent peu de cas de nos principales revendications. Nous ne sommes pas d'accord non plus avec la hiérarchisation des mesures préconisées par le Rapport Guyot, lesquelles sont encore fortement axées sur de la répression plutôt que sur des actions favorables à la responsabilisation de l'ensemble des conducteurs. Dans la classification des urgences émises par le rapport Guyot, la formation passe après la répression.

Enfin, une lecture attentive du rapport nous fait regretter qu'il s'appuie sur des données statistiques brutes (essentiellement fournies par l'Onisr), forcément relatives en l'absence d'éléments de comparaison des systèmes de recueil numériques. Par exemple, le rapport compare l'accidentalité en France à celle d'autres pays européens en se basant sur les chiffres des parcs de véhicules en circulation, sans fournir d'indication précise sur la méthode de comptage qui est différente d'un pays à l'autre, selon qu'elle émane des états (immatriculations des véhicules) ou encore des constructeurs et des professionnels du marché de l'occasion. Cet aveu de données imprécises s'illustre dans le chapitre titré « *Un parc évalué très approximativement* » (p. 183), dans lequel il est écrit que « *le parc français est estimé à 1 000 unités près... alors qu'en Allemagne, le Kraftfahrt Bundesamt est en mesure de produire des résultats à l'unité près* ». Cette affirmation ne sort d'ailleurs pas du chapeau de l'Onisr mais des travaux de Denis Berger (un étudiant qui termine un 3<sup>ème</sup> cycle de sociologie consacré à la FFMC) qui les a publiés en 2006 et que le rédacteur du chapitre en question a tout simplement recopié. Et le reste est à l'avenant, avec des chiffres exploités pour établir un rapport faits constatés/ parc estimé sans tenir compte des différences de trafic pouvant exister entre notre pays en position centrale (donc fortement traversé) et d'autres pays où le trafic de transit est moindre (GB, Scandinavie, Espagne). Autre exemple, les accidents des jeunes en cyclomoteurs sont systématiquement inclus dans la problématique de la sécurité routière, sans distinguer s'il s'agit de faits de délinquance circonscris à quelques « quartiers chauds » ou d'accidents survenus dans le cadre d'un usage « normal » du véhicule. On ne peut pourtant pas fonder une politique de sécurité routière à partir de l'émoi suscité à la suite d'accidents dramatiques tels que celui survenu l'an passé à Villiers-le-Bel (95) entre deux gamins sur une moto de cross et une voiture de police... Non pas que le Rapport Guyot fasse cet amalgame, mais force est de constater que dans les villes, les élus locaux sont de plus en plus enclins, face aux incivilités et à l'exaspération qu'elles engendrent dans la population, à demander une action forte de la part du législateur. Et c'est ce qui fait que l'on se retrouve avec des questions



récurrentes sur le débridage des cyclos et des velléités de contrôle accrues sur les usagers de la route circulant dans leur majorité sur des engins conformes et en bon état.

D'après Denis Berger, il serait primordial de sortir de la comparaison automobilistes/motards, la seule qui soit exploitée par la Sécurité routière au détriment d'un raisonnement selon lequel les usagers des 2RM doivent d'abord être appréhendés comme étant la catégorie d'usagers la plus exposée parce qu'elle cohabite en permanence avec des véhicules carrossés. Autre pierre lancée dans le jardin des pouvoirs publics, les chercheurs de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Inrets) viennent de rendre public quatre années de travaux portant sur l'accidentalité des 2RM : lors d'une conférence qui s'est tenue les 5 et 6 mars 2009 à Marseille, ils ont confirmé que le problème de non-délectabilité des 2RM vis-à-vis d'automobilistes insuffisamment formés à envisager la cohabitation des 2RM est déterminant dans la survenue des accidents. Leurs analyses confirment que si les risques de blessures ou de décès sont élevés en 2RM, c'est d'abord en raison de la vulnérabilité corporelle des motards et des cyclomotoristes. Si la vitesse est évidemment un facteur important dans la gestion des situations de risque de la part des conducteurs et quant à la gravité des dommages corporels qui en résultent en cas d'accident, le travail de l'Inrets confirme qu'il faudrait davantage agir sur la compréhension des usages de chacun pour prévenir les situations d'accident. Les chercheurs ont également souligné le manque de connaissances existantes sur les usages du 2RM et les distinctions spécifiques des usagers. Cette carence peut être interprétée comme une remise en cause des trente dernières années de politique de sécurité routière tant l'exposé de ces travaux de recherche est apparu extrêmement moderne en regard de celui présenté à cette même conférence par le secrétaire général de l'Onisr qui continue, et c'est révélateur, à appeler les motards des « pilotes », tout en assénant un discours insistant sur le fait que selon des chiffres considérés comme une vérité absolue, l'usage du 2RM est mortifère... En analysant l'argumentation du Rapport Guyot, il semble que du côté des pouvoirs publics, il y a un sacré problème de « délectabilité » du diagnostic établi par les chercheurs de l'Inrets.

En attendant une évolution de la façon par laquelle les 2RM sont pris en compte, la FFMC déplore que le Rapport Guyot ait été rédigé comme une argumentation « à charge » quant à la recherche de l'origine des accidents : la mise en cause du motard (ou cyclomotoriste) passe encore trop souvent par un à-priori de vitesse excessive qui revient de façon récurrente dans le présent rapport émanant pourtant de spécialistes que l'on pourrait croire dépassionnés. La preuve ? Le Rapport Guyot préconise l'adoption d'une plaque minéralogique frontale pour les 2RM pour permettre l'identification des motards flashés par l'avant, le radar étant de fait considéré comme l'outil essentiel à l'infléchissement durable de l'insécurité routière. D'une part, il est techniquement très difficile de fixer une plaque minéralogique à l'avant des motos (grande disparité des caractéristiques physiques des 2RM, orifices de refroidissement, étroitesse d'un avant de moto, éléments de suspension avant), d'autre part ça va vite devenir inutile puisque presque tous les radars automatiques flashent désormais en éloignement, c'est-à-dire par l'arrière. Cette idée (fixe ?) est pourtant la toute première mesure mise en avant dans la hiérarchisation des priorités proposées par le rapport Guyot.

Alors non seulement cette proposition fait apparaître franchement un fort désir de répression, mais compte-tenu de sa difficulté de mise œuvre, elle tend à décrédibiliser le rapport Guyot qui a quand même le mérite d'être une des toutes premières approches des pouvoirs publics à l'attention des 2RM.

—

\* « Gisements de sécurité routière : les deux-roues motorisés » ISBN : 978-2-11-006979-5 disponible auprès de la Documentation Française, 12€