

Montreuil le 13 novembre 2009

Lettre ouverte à monsieur Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports

Monsieur le Ministre,

Vous vous êtes récemment alarmé, à juste titre, du lourd tribut que payent les conducteurs de deux-roues motorisés (2RM) dans des accidents de circulation routière.

Il est acquis que les utilisateurs 2RM sont parmi les plus vulnérables de tous les usagers de la voie publique... c'est même une évidence. Loin de nous l'idée que l'accident de circulation soit une fatalité, mais force est de reconnaître que l'absence de carrosserie des motocyclistes et des cyclomotoristes conjuguée au fait que ce sont ceux qui sont les plus amenés à côtoyer toutes les catégories des autres véhicules, contribue à faire des déplacements en 2RM le mode de transport le plus risqué. Ces risques demeurent statistiquement élevés aussi parce que la part des 2RM en circulation n'a cessé d'augmenter au cours des dix dernières années (+60%).

Néanmoins, le nombre d'accidents dont ont été victimes les usagers du 2RM n'a heureusement pas augmenté dans les mêmes proportions, loin de là.

D'ailleurs, et malgré les chiffres préoccupants de ce début de deuxième semestre 2009, la courbe descendante de la sinistralité routière observée depuis le début des années 2000 vaut aussi pour les motards et les cyclomotoristes, ce qui démontre que des améliorations sont possibles. Afin d'y travailler davantage, la Direction de la circulation et de la sécurité routière (DSCR) a invité, depuis juin 2009, tous les acteurs de l'univers 2RM à réfléchir aux moyens à mettre en œuvre pour poursuivre cet effort par le biais d'une vaste opération de concertation : l'objectif est de mieux comprendre la nature des risques auxquels sont exposés les conducteurs de 2RM et d'envisager des mesures adéquates pour réduire ces risques.

Au cours des quinze rencontres des cinq groupes de travail mis en place, et des trois réunions plénières présidées par madame Michèle Merli, déléguée interministérielle à la Sécurité routière, quelques axes principaux pour comprendre et analyser l'accidentologie des 2RM se dégagent très nettement :

- Dans le cas d'accidents entre un 2RM et un autre véhicule (VL, PL), les conducteurs de 2RM ne sont responsables que dans un tiers des cas.
- Lors de ces accidents, les 2RM sont mal détectés par les autres usagers mal formés à cette coexistence.
- Les conducteurs de 2RM sont trop confiants dans leur approche de la conduite, ils ne sont pas assez conscients de leur extrême vulnérabilité.
- Les formations initiales des candidats aux permis permettant la conduite d'un 2RM sont inadaptées car déconnectées des réalités des usages de la circulation routière ou incitant à une conduite rapide (parcours chronométré)
- Les néo-utilisateurs (jeunes accédant au cyclomoteur et automobilistes passant au 2RM 125 cm<sup>3</sup> ou maxi-scooter de la catégorie « tricycle motorisé ») ne sont pas correctement formés et sensibilisés aux enjeux spécifiques de sécurité routière relatifs à l'usage d'un 2RM
- La réglementation n'a pas suivi l'évolution des modes de circulation et l'augmentation du parc de 2RM dans le trafic actuel.

- Les études et préconisations visant à rendre les infrastructures routières moins dangereuses pour les usagers 2RM restent mal connues des services travaillant à leur mise en œuvre.
- La connaissance, scientifiquement parlant, des 2RM (catégories, usages, comportements) est encore très embryonnaire chez les fonctionnaires et les politiques en charge des questions de sécurité routière.

Ces constatations ne sont pas des « ressentis » partisans sorti du casque des associations de motards, mais ce qui ressort des réunions de travail des participants à la concertation. Cela confirme ce qu'on a déjà révélé les rapports MAIDS, RIDER et plus récemment GUYOT, ainsi que les premiers résultats des travaux entrepris par l'Institut national de recherches dans les transports et leur sécurité (INRETS).

Malgré cela, l'action de la Sécurité Routière semble verrouillée sur les conduites à risques (alcool, vitesse excessive, véhicules non conformes à la réglementation) alors que ces comportements restent minoritaires. Pire encore, les récentes annonces de fermeté et les rappels incessants dans les médias pour désigner l'ensemble des usagers du 2RM comme les « coupables » d'une sinistralité dont ils sont avant tout les principales victimes ne peut hélas que renforcer le trouble chez ceux qui comme nous multiplient leurs efforts pour faire passer des messages de prudence sur la route.

Pour parler sans détour, Monsieur le Ministre, nous avons le sentiment d'avoir à faire à du « double langage » : d'un côté nous voilà conviés à une concertation d'envergure, de l'autre nous sommes bien forcés de prendre acte d'une campagne de verbalisation ciblée vers les 2RM d'une ampleur encore inégalée à ce jour.

Un exemple ? Selon un article du Figaro daté du 22 octobre dernier, le sous-directeur de la circulation et de la sécurité routière à la Préfecture de police aurait déclaré vouloir faire cesser les remontées de file sur le périphérique en encourageant les forces de l'ordre à recourir aux « PV à la volée ». Or, cette question de la circulation inter-files spécifique à l'usage des 2RM dans les fortes congestions urbaines fait précisément l'objet de discussions dans le cadre de la concertation où l'on laisse entendre qu'une expérimentation pourrait faire l'objet d'une étude... Pour rappel, en 2008, selon le bilan de la sécurité routière de la Préfecture de Police de Paris, un seul usager du 2RM a trouvé la mort sur le périphérique emprunté par près de 470 millions de véhicules à l'année. Mais il est vrai que la verbalisation à la volée, c'est facile à faire : sur une seule verbalisation, trois infractions simultanées sont reprochées au contrevenant qui risque de perdre six points d'un seul coup... et alors que l'évolution entre les files dans les embouteillages, à vitesse modérée, reste le meilleur moyen pour circuler en 2RM en étant vu des autres usagers et pour limiter le risque d'être percuté dans une circulation où les inter-distances ne sont plus du tout observées par l'ensemble des conducteurs. Tout nous porte donc à penser que plutôt que de travailler à réduire l'ensemble des risques auxquels sont exposés les 2RM, tout est fait pour réduire d'abord le nombre d'usagers... mais ce n'est pas en cassant le thermomètre que l'on fait tomber la fièvre ! Au lieu de réduire les risques, cette stigmatisation va à l'encontre des messages de « partage de la route » que nous nous efforçons de diffuser inlassablement.

De fait, la Fédération des Motards en Colère estime que vos services passent à côté de ce qui pourrait être durablement mis en œuvre pour améliorer la sécurité de la majorité des usagers qui ne demandent qu'à pouvoir se déplacer sereinement. En corollaire de la politique actuelle, les médias continuent à dépeindre le 2RM et leurs conducteurs comme « un problème » alors que les usagers du 2RM (qui sont aussi des citoyens responsables) peinent à faire entendre que leur mode de déplacement favori constitue une alternative aux congestions urbaines et un atout pour la mobilité des personnes participant à tous les niveaux de la société française.

Monsieur Bussereau, nous sommes à la croisée des chemins : ne laissez pas passer cette formidable occasion que représente la mise en commun des efforts déployés depuis six mois dans cette concertation engagée par vos services.

Depuis trente ans, la FFMC démontre que la prévention, la formation, l'information, ça fonctionne !

Alors conjointement aux propositions que nous avons déjà formulées au sein de la concertation 2RM, et avant cela, au sein du groupe « deux-roues » du CNSR, voici celles qui nous semblent les plus propices pour améliorer rapidement et durablement la sécurité des usagers de la route.

- **Formation**

- Contenu de formation et examen  
Nous proposons que le contenu de la formation et les critères d'examen soient revus afin de porter l'accent sur la connaissances des situations à risque, plutôt que, comme c'est le cas actuellement, sur la maîtrise technique du véhicule.
- Implémentation de la directive européenne sur le permis de conduire : encourager l'acquisition de l'expérience !  
La directive européenne sur le permis de conduire applicable en 2012 prévoit un accès plus progressif à la moto, ce qui est une bonne chose. Mais la création de 4 sous-catégories de permis A (Am , A1, A progressif, A -à partir de 24 ans) ) pourrait s'avérer contre-productive si l'accès à chacune de ces catégorie devait être sanctionnée par un examen spécifique. En effet le novice préférera sans nul doute attendre pour accéder directement au permis A-toutes cylindrées. Nous demandons donc, ainsi que la directive le permet, que la France conditionne le passage à la catégorie supérieure non par des examens, mais par des retours en apprentissage (système de formation continue) plus propice à améliorer la sécurité des utilisateurs.
- Formation pour l'équivalence permis B-125 cm3  
Nous demandons que soit renforcée la formation (actuellement de 3 heures) destinée aux titulaires du permis B souhaitant accéder au permis A1.
- Maintenir l'âge d'accès aux cyclomoteurs à 14 ans.  
Un adolescent de 14 ans est plus facile à encadrer par ses parents qu'un jeune de seize ans. Selon les travaux du groupe formation de la « concertation 2RM », à 14 ans, un jeune a encore « peur » et il est donc plus perméable à des conseils de prudence que deux ans plus tard. Par ailleurs, plus la durée de l'acquisition de l'expérience nécessaire à la conduite d'un véhicule (un cyclomoteur en l'occurrence) est étendue dans le temps, meilleur sera l'apprentissage.
- Renforcement de la formation des conducteurs non titulaires des permis moto à la coexistence permanente avec les 2RM.

- **Equipement**

- Sensibiliser davantage les néo-usagers à l'importance d'un équipement de protection corporel
- rendre obligatoire un équipement suffisamment protecteur le jour de l'examen au permis de conduire A et y préparer l'élève lors de la formation.

- **Communication**

- Sortir de la communication anxiogène sur les 2RM pour promouvoir plutôt le partage de la route afin d'apaiser les usages.
- Distribuer systématiquement à tous les nouveaux titulaires du permis de conduire la brochure d'information 2RM/Automobilistes actuellement en cours d'élaboration au sein de la concertation 2RM.

- **Réglementation :**

- intégrer les nouveaux usages dans le code de la route
- autoriser, sous conditions, la circulation entre les files dans les embouteillages afin de pouvoir cadrer cette pratique et l'intégrer dans les programmes de formation pour tous les usagers.
- autoriser l'expérimentation de l'autorisation d'usage des voies réservées aux transports en commun quand l'infrastructure le permet

- **Infrastructures**

- Rendre obligatoire la prise en compte des usagers de 2RM dans la conception et la gestion des infrastructures routière et urbaines.

Connaissant votre engagement en faveur de la sécurité de tous les usagers, nous espérons que vous reconnaitrez que la politique de strict respect des règles ne peut être pérenne que si elle accompagne de vrais moyens donnés à la prévention, la formation et la prise en compte des usagers les plus vulnérables.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le ministre, l'expression de notre très haute considération.

Philippe Leduncq  
Pour le Bureau National

Copie à Michèle Merli, Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière