

# Conseil national de la sécurité routière

## Commission deux roues

### Premières recommandations de la commission deux roues

3 avril 2007

Après avoir étudié les travaux en cours de la commission deux roues, le Conseil national de la sécurité routière fait les recommandations suivantes :

#### **A – L'équipement des usagers :**

Le casque est aujourd'hui le seul équipement individuel de protection obligatoire. L'intérêt de porter des équipements complets de protection (blousons, gants, bottes, protections dorsales) est unanimement reconnu. Des normes sur ces éléments de protection ont été définies au niveau européen et traduisent la qualité de ces équipements.

Par conséquent, il est indispensable d'en informer les usagers des deux roues et de les encourager à porter de tels équipements.

Cela pourrait notamment se faire par des incitations de la part des assurances qui d'ailleurs, pour certaines d'entre elles le font déjà ou par un taux réduit de la TVA sur ces équipements. De même, une sensibilisation pourrait être réalisée par les inspecteurs auprès des candidats lors du passage des examens.

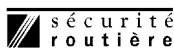
*Proposition 1 : encourager et sensibiliser les usagers des deux roues motorisés au port d'équipements de protection normalisés CE, en bon état et correctement utilisés notamment par le biais d'une communication des assurances, d'une sensibilisation des candidats lors du passage des examens ou d'un abaissement du taux de TVA.*

#### **B – L'amélioration de la sécurité des motocyclettes :**

L'amélioration de la sécurité des deux roues passe aussi par le développement des systèmes de sécurité active tels que le freinage couplé, l'ABS, l'amplificateur de freinage des motocyclettes. Même si cela peut engendrer des effets négatifs dans le comportement de certains conducteurs, cette amélioration est globalement positive et il apparaît nécessaire d'inciter les constructeurs de motocycles à développer de tels systèmes de sécurité. Par ailleurs une meilleure communication sur ces systèmes pourrait être faite auprès des consommateurs.

*Proposition 2 : inciter les constructeurs de deux roues motorisés à poursuivre l'amélioration des équipements de sécurité active des usagers et à généraliser leur installation sur les véhicules.*

#### **C – Les infrastructures**



Secrétariat : Observatoire national interministériel de sécurité routière

Arche de la Défense Paroi Sud 92055 la Défense Cedex

Téléphone : 01 40 81 80 42 Télécopieur : 01 40 81 80 99

✉ : [Onisr.dscr@equipement.gouv.fr](mailto:Onisr.dscr@equipement.gouv.fr)

La prise en compte des usagers vulnérables dans la création et la modification des infrastructures est indispensable et passe par une sensibilisation des élus et des aménageurs à ce sujet. Des démarches telles que celle du CERTU, avec le guide *La prise en compte des deux roues motorisés dans l'aménagement*, mériteraient d'être plus développées et de faire l'objet d'une vaste diffusion.

*Proposition 3 : assurer auprès des élus et des aménageurs une large diffusion des résultats des études et des guides déjà réalisés.*

#### **D – Le réseau M./Mme Moto**

Interlocuteurs des motards au sein des Directions départementales de l'Équipement, les Mr /Mme Moto permettent de mener des actions ciblées en faveur d'une meilleure sécurité des usagers de deux roues à moteur. Compte tenu de la réorganisation des services induite par les récentes lois de décentralisation, ce réseau court actuellement le risque de se désagréger. Les associations de motocyclistes sont pourtant très attachés à leur rôle pour la sécurité au niveau local.

*Proposition 4 : Que le rôle des Mr/Mme Moto soit renforcé, que des moyens leurs soient alloués et qu'une réflexion soit menée afin d'adapter leurs missions envers l'ensemble des gestionnaires de voirie compte tenu de la décentralisation.*

#### **E – La communication :**

D'une manière générale, les messages à l'attention des usagers vulnérables, et en particulier des deux roues doivent être accentués et relayés non seulement par les pouvoirs publics, mais aussi par les associations dans le domaine de la sécurité routière ou représentantes de ces usagers et les professionnels du secteur. Ces messages devraient porter à la fois sur l'amélioration des comportements réciproques entre les deux roues motorisés et les autres véhicules et sur les comportements les plus accidentogènes de certains usagers de deux roues à moteur (vitesse, alcool, drogue, téléphone...), tout en veillant à ne pas décourager la pratique, ni stigmatiser cette catégorie d'usagers.

*Proposition 5: intensifier les campagnes de communication et de sensibilisation sur la prise en compte du motocycliste dans la circulation, mais également sur les comportements les plus accidentogènes.*

#### **F – Brevet de sécurité routière : BSR**

Le Brevet de Sécurité routière (BSR) est obligatoire pour conduire, en l'absence de permis de conduire :

- un cyclomoteur à partir de 14 ans, puis quel que soit l'âge,
- une voiturette (quadricycle léger à moteur) à partir de 16 ans, puis quel que soit l'âge.

Cette obligation s'applique uniquement aux personnes nées à compter du 1er janvier 1988.

Le BSR se compose de deux parties : une partie théorique et une partie pratique.

La partie théorique du BSR est dispensée au collège et validée par l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière de premier degré (ASSR 1) qui concerne tous les élèves de cinquième ou de niveau équivalent. Cette attestation est délivrée par les établissements scolaires. Pour ceux qui n'ont pas l'ASSR et qui ne sont pas sous statut scolaire, il a été créé l'attestation de sécurité routière (ASR) délivrée par les GRETA

La partie pratique comprend 5 heures de formation obligatoire en circulation. Elle est assurée par des formateurs qualifiés sur le véhicule fourni par l'organisme de formation ou sur le véhicule de l'élève, à condition qu'il soit assuré.

1 / L'implication des parents ou responsables légaux :

Actuellement les parents disposent généralement de très peu d'informations sur les risques liés à la conduite d'un cyclomoteur, sur les consignes élémentaires de sécurité, notamment les équipements à utiliser, sur les responsabilités encourues, en particulier en cas de débridage... Il leur est donc assez difficile de pouvoir exercer un contrôle sur les pratiques de leur enfant. Par ailleurs, les élèves ne reçoivent pas non plus d'heures de formation spécifique à l'usage d'un cyclomoteur.

*Proposition 6 : que l'élève et ses parents soient mieux sensibilisés aux risques routiers inhérents à la pratique d'un cyclomoteur, par l'ajout d'une heure de formation spécifique obligatoire pour l'élève et ses parents.*

## 2 / La durée de la formation pratique :

Concernant l'accès au cyclomoteur, la formation pratique au brevet de sécurité routière (BSR) ne consiste actuellement qu'en cinq heures de conduite en moto-école sans évaluation préalable de l'élève, à l'issue desquelles l'élève est systématiquement autorisé à conduire un cyclomoteur.

*Proposition 7 : modifier la partie pratique du BSR en obligeant les organismes de formation agréés à fixer avec les représentants légaux le temps de formation, de 5 heures au moins, après une évaluation préalable de l'élève.*

## 3 / La validation du BSR :

Il apparaît nécessaire de procéder à une validation de la formation à son issue. Compte tenu du nombre de jeunes à valider et des effectifs d'inspecteurs du permis de conduire, la solution la plus appropriée serait de confier cette validation aux formateurs, qui en ont tout à fait les compétences, comme ils le font à l'issue de la formation initiale de l'apprentissage anticipé de la conduite (AAC). Cela nécessiterait au préalable d'élaborer une grille d'évaluation précise. En cas de désaccord entre le formateur et l'élève sur les résultats de la validation, il faudrait que ce dernier ait la possibilité de demander un arbitrage par un inspecteur du permis de conduire, comme cela se pratique pour l'AAC.

*Proposition 8 : instaurer une évaluation de fin de formation sur la base d'une liste de compétences à vérifier et d'un véritable cahier des charges garantissant le sérieux et l'objectivité de cette évaluation.*

## 4 / Le matériel utilisé pour la formation :

Il s'avère qu'actuellement un élève peut utiliser son propre cyclomoteur pour les heures de conduite, ce qui sous-entend qu'il s'y rend (et qu'il en repart) avec. De plus, il n'est pas possible pour les formateurs de s'assurer que le matériel avec lequel est faite la formation soit conforme.

*Proposition 9 : que la formation soit obligatoirement dispensée avec des cyclomoteurs homologués appartenant aux organismes de formation.*

## **G - Permis moto :**

### 1 / La formation théorique du permis moto:

La formation théorique du permis moto nécessite actuellement d'apprendre le contenu de fiches (20 sujets concernant la conduite d'une moto : freinage, stabilité, trajectoires, équipement,...). De ce fait la formation théorique se résume généralement à un « bachotage », où les élèves apprennent seuls ces fiches, et ils ne reçoivent pas de véritable formation théorique dispensée par un enseignement sur la pratique et les risques spécifiques à la conduite d'un motocycle.

*Proposition 10 : Renforcer l'importance de la formation théorique dans le cadre du permis A, y compris en modifiant les conditions de passage de l'épreuve d'examen.*

## 2 / Les épreuves pratiques du permis moto :

Les épreuves pratiques du permis moto devront prochainement être modifiées afin de les mettre en conformité avec une directive européenne. Il s'avère que les modalités actuelles de ces épreuves pratiques n'étaient pas très satisfaisantes et que celles proposées dans le cadre de la directive européenne font l'objet d'un certain nombre de remarques. Il apparaît indispensable de consulter les différents acteurs du monde de la moto, en particulier les organismes de formation et les associations, pour définir les nouvelles modalités des épreuves.

*Proposition 11 : Qu'une commission impliquant les différents acteurs du domaine de la moto, en particulier les organismes de formation et les associations, soit mise en place pour établir les nouvelles modalités des épreuves pratiques du permis A.*

## 3 / L'accès progressif pour les conducteurs novices :

Il apparaît indispensable que les conducteurs novices ne puissent pas accéder immédiatement aux motos les plus puissantes. Les dispositions actuelles ne sont pas vraiment pertinentes. En revanche, une directive européenne a été récemment adoptée au sujet de l'accès progressif aux motos pour les conducteurs novices et paraît plus pertinente. Elle a reçu un accueil plutôt favorable de la part des associations de motocyclistes. Toutefois, les questions concernant la prise en compte des différentes formations suivies antérieurement et les modalités de passage d'une catégorie à une autre devront être étudiées lors de la transposition de la directive.

*Proposition 12 : que la directive européenne du 20 décembre 2006 concernant l'accès progressifs aux motos pour les conducteurs novices soit transposée le plus rapidement possible en concertation avec les associations concernées et les organismes de formation.*

## **H – L'amélioration des connaissances :**

D'une manière générale, la connaissance sur l'usage et la pratique des deux roues est faible, et l'exposition au risque est en particulier connue de façon assez imprécise car elle provient d'une enquête auprès de l'ensemble des conducteurs qui n'est pas adaptée aux deux roues.

*Proposition 13 : Une amélioration générale des connaissances sur les deux roues et la réalisation d'une enquête d'envergure en association entre l'ONISR, le comité des experts du CNSR, les compagnies d'assurance et les associations pour mieux connaître le trafic, l'exposition au risque, les pratiques en matière d'équipement...*