

CDSR

Rappel : Depuis 2014, la FFMC siège au Conseil National de Sécurité Routière (CNSR) en tant qu'organisation représentative des usagers de deux et trois roues motorisés au niveau national pour les questions de sécurité routière. Le CNSR a indiqué que les associations représentatives d'usagers, telles que les antennes départementales de la FFMC, avaient leur place au sein des CDSR conformément à l'article R 411-10 du code de la route.

La FFMC 64 est donc en mesure d'apporter, comme nous le faisons plan national, une expertise en matière de deux-roues motorisés, forte de 40 années d'expérience tant en matière d'assurance et donc de maîtrise du risque, que de formation (incluant notre participation à la dernière réforme du permis moto), de prévention (nous intervenons dans les collèges sous agrément de l'Education Nationale), d'expertise en matière d'infrastructures et autres actions en lien avec la sécurité routière.

La FFMC 64 a demandé à plusieurs reprises à la préfecture de participer à la CDSR. Deux courriers datés du 30/08/2020 et du 22/01/2021 sont restés sans réponse.

Proposition FFMC 64 : il est primordial de renforcer l'écoute des usagers de la route aussi bien sur la pertinence et la cohérence de la signalisation routière que sur les problèmes de voirie, afin d'en améliorer à terme l'acceptation et le respect, ce qui ne peut que contribuer à une plus grande sécurité routière. Nous réitérons donc notre demande.

CIRCULATION INTER-FILES

La Délégation à la Sécurité routière, attachée à son projet d'autorisation et de sécurisation de la circulation inter-files, a souhaité déployer une autre expérimentation, en proposant une modification des conditions pour la pratiquer.

Elle envisage d'élargir le nombre de zones concernées par l'expérimentation, pour bénéficier d'un recueil statistique plus significatif. Celle-ci serait donc reconduite dans les 11 départements précédemment concernés (ceux de l'Île-de-France, du Rhône, des Bouches-du-Rhône, de la Gironde) et de l'étendre à de nouveaux départements, en tenant compte des préconisations des représentants des usagers de deux-roues motorisés.

La qualité des échanges avec les représentants des fédérations de motards (dont la FFMC) a conforté Marie Gautier-Melleray, Déléguée Interministérielle à la Sécurité routière, dans l'idée qu'il est possible de réussir à construire, ensemble, les conditions d'une pratique de la circulation inter-files apaisée et sécurisée.

Le projet de décret précisant les modalités de la nouvelle expérimentation sera transmis au début du mois de mars au Conseil d'État. Son déploiement est attendu en juin.

Proposition FFMC 64 : Nous souhaitons que le département des Pyrénées Atlantiques fasse partie des zones d'expérimentation (plusieurs Préfets ont d'ores et déjà exprimé ce souhait pour leurs départements respectifs). L'idéal étant que l'expérimentation à venir se fasse sur l'ensemble du territoire national.

Même si le nombre de voies concernées est limité dans les Pyrénées Atlantiques, nous sommes souvent confrontés à des difficultés de circulation sur les grands axes et les voies pénétrantes, et la

circulation inter-files y est pratiquée dès lors qu'il y a des bouchons. De plus, cela favorisera l'égalité de tous devant la règle, facilitera l'apprentissage et permettra à l'ensemble des usagers de s'adapter à cette pratique de circulation lors de sa légalisation.

SENSIBILISATION ET RESPONSABILISATION DES CONDUCTEURS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

La pratique du 2RM a considérablement évolué ces dernières années. Après avoir baissé en 2010, la courbe du nombre de pratiquants est remontée en 2016 pour dépasser aujourd'hui les chiffres de 2009. Tous les segments sont concernés en termes de type de 2RM, de cylindrée, de classe d'âge des conducteurs, de type de déplacement. Le département des Pyrénées Atlantiques compte bon nombre d'usagers.

L'accidentalité a aussi augmenté, touchant principalement des jeunes conducteurs (14-24 ans pour les cyclomotoristes, 18-34 ans chez les motocyclistes), mais dans les tranches d'âge plus élevées le nombre de « jeunes permis » a augmenté significativement, induisant aussi une hausse des accidents.

L'accidentologie des 2RM est caractérisée par un risque élevé, du fait de la vulnérabilité des usagers.

La réponse apportée par les pouvoirs publics est souvent inadaptée. Les discours officiels portent principalement sur la vitesse, alors qu'une analyse plus fine des accidents montre clairement qu'ils sont multifactoriels (choc avec un tiers, conditions de circulation, les infrastructures).

De plus, une récente étude du CEREMA montre que le facteur humain est présent dans 94% des accidents. Affranchissement des règles, âge du conducteur, expérience, choix du trajet emprunté, saisonnalité de la pratique, limites physiologiques et perceptives, sont autant de causes qui peuvent influencer sur le comportement général des conducteurs.

La réponse répressive sur les facteurs les plus délictueux (alcool, stupéfiant, usage du téléphone, vitesse excessive) ou la culpabilisation ne suffisent pas pour changer les comportements. Il est aussi nécessaire de prôner la sécurité par le partage de la route sur la base du développement de l'information, de la prévention et de la formation, pour faire prévaloir la connaissance et la prise de conscience.

Proposition FFMC 64 : En collaboration avec le CDM2RM du département, les associations d'usagers et les moto-clubs, il serait judicieux de développer un programme de prévention, de sensibilisation et de responsabilisation portant sur la nécessité d'adapter son comportement, avec par exemple les publics suivants :

- Candidats au permis de conduire
- Pratiquants occasionnels ou saisonniers de 2RM
- Bénéficiaires de stages de récupération de points de permis
- Entreprises

Des journées de « reprise de guidon », des interventions post-judiciaires, des rencontres dans les moto-écoles permettront de cibler un public spécifique et de présenter un programme adapté, comme le fait déjà la FFMC dans les lycées et collèges avec les interventions ERJ (Education routière Jeunesse), qui bénéficie de l'agrément du Ministère de l'Éducation Nationale.

FORMATION AUX PREMIERS SECOURS

Le niveau de formation de la population au gestes de premier secours reste faible malgré une politique générale mise en place pour augmenter le nombre de personnes formées en entreprise (SST), à l'école (PSC) et dans certains milieux spécifiques (PSE). Nous constatons souvent que peu de motards savent comment agir après un accident pour prendre en charge une victime et éviter que la situation ne s'aggrave jusqu'à l'arrivée des secours.

Proposition FFMC 64 : nous recommandons l'organisation de sessions d'information et de formation, pas nécessairement diplômantes, avec les services de secours. Le but sera d'enseigner les gestes à faire (ou à ne pas faire) afin d'éviter que la situation ne s'aggrave dans l'attente de l'arrivée des secours. Un programme pourrait être mis en place par le CDM2RM, en coordination avec le SDIS et avec le concours des associations et des moto-clubs.

INFRASTRUCTURES ET AMENAGEMENTS

Bien que l'infrastructure soit rarement un facteur déclenchant des accidents, elle constitue souvent un facteur aggravant (obstacles latéraux, glissières), ou un facteur favorisant les accidents (défaut de conception, non-respect des normes et recommandations, aménagement complexe, obstacle à la visibilité...).

Ces dernières années, les agglomérations ont multiplié les aménagements visant à apaiser la circulation en ville et favoriser de nouveaux modes de déplacement. Nous relevons un nombre grandissant de non-conformité (coussins, ralentisseurs, délinéateurs); certains aménagements vieillissent mal dans le temps, se dégradent rapidement à cause du trafic, se révèlent inadaptés ou sont utilisés de manière inappropriée, et ont généré ou aggravé des accidents.

Lors du signalement des anomalies aux gestionnaires de voirie, nous constatons que le temps de réponse est très long. De plus, malgré les évidences, certains interlocuteurs opposent une fin de non-recevoir ou se retranchent derrière des arguments fallacieux pour se dédouaner de l'obligation d'effectuer les travaux nécessaires. La méconnaissance de la réglementation et des normes existantes ainsi que le refus de prendre en compte les usagers les plus vulnérables finissent par augmenter l'accidentalité.

Dans une démarche citoyenne, nous avons proposé systématiquement d'apporter notre concours pour favoriser la prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement et la gestion des infrastructures. Il semble que ces gestionnaires préfèrent rester sur leur quant à soi; ces blocages continuent de générer accidents, nuisances sonores, pollution, dégradation des véhicules, gaspillage d'argent public.

Proposition FFMC 64 : la CDSR pourrait se saisir ou être saisie de ces dossiers par les associations représentatives d'usagers. L'établissement d'un dialogue en CDSR entre associations représentatives, élus, gestionnaires, représentants de l'état, avec la participation du CDM2RM, permettra de trouver rapidement des pistes d'amélioration pour garantir la sécurité de tous les usagers.