



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

# **EXAMEN PROFESSIONNEL D'ACCES AU GRADE DE DELEGUE PRINCIPAL AU PERMIS DE CONDUIRE ET A LA SECURITE ROUTIERE DE 2EME CLASSE**

**- SESSION 2017 -**

**8 SEPTEMBRE 2016**

**NOTE DE SYNTHÈSE**

Rédaction d'une note de synthèse à partir d'un dossier portant sur un sujet administratif d'ordre général en rapport avec les missions du ministère chargé de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer permettant de vérifier l'aptitude des candidats à l'analyse, à la synthèse et à l'élaboration d'un document d'aide à la décision ainsi que leurs capacités de rédaction.

Durée : 4 heures – Coefficient 3

**Le dossier documentaire comporte 53 pages.**

**IMPORTANT**

**IL EST RAPPELE AUX CANDIDATS QU' AUCUN SIGNE DISTINCTIF NE DOIT  
APPARAÎTRE NI SUR LA COPIE, NI SUR LES INTERCALAIRES**

**SEULE L'ENCRE NOIRE OU BLEUE EST AUTORISEE**

## SUJET

Vous venez de prendre votre poste de coordinateur de sécurité routière dans un département d'Outre-Mer.

A l'aide du dossier joint, le Préfet vous demande de lui rédiger une note d'analyse et de propositions ciblées sur la sécurité des deux roues motorisés. Il souhaite que cette note :

- Fasse la synthèse de l'accidentologie des deux roues motorisés dans le département ;
- Analyse les différentes causes et les propositions de mesures socialement acceptables.

Le Préfet vous demande également des propositions innovantes et coordonnées pour mobiliser les services de l'Etat dans le Département sur cette problématique.

## Dossier documentaire :

Document 1	<b>Rôle du chargé de mission deux roues motorisés</b>	pages 1 à 2
Document 2	<b>Fiche de poste chargé de mission deux roues motorisés départemental</b>	page 3
Document 3	<b>Modernisation de l'Action Publique (MAP)</b> , Rapport d'évaluation des politiques publiques de sécurité routière, tome 2, Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, Inspection Générale de l'Administration, Inspection Générale de la Police Nationale, juillet 2014	pages 4 à 8
Document 4	<b>Extrait du bilan 2014</b> de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière relatif à l'outre-mer	pages 9 à 10
Document 5	<b>Indicateurs départementaux de la sécurité routière</b> Bilan 2015 de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR)	pages 11 à 12
Document 6	<b>« Les deux-roues motorisés : les cyclomotoristes »</b> (Extrait du bilan 2014 de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière)	pages 13 à 16
Documents 7 à 10	<b>Cartes d'accidentologie 2012 à 2015</b> source revue de presse de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) de la Guyane	pages 17 à 20
Document 11	<b>« Mesurer pour comprendre »</b> Statistiques du 22 septembre 2015 - Document INSEE	pages 21 à 25
Document 12	<b>« Prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures »</b> Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports ; Sétra ; édition 2000	pages 26 à 29
Document 13	<b>Extrait du rapport d'activité 2015-2016 de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC)</b>	pages 30 à 33
Document 14	<b>Article : Sécurité routière : « Voir et être vu », une nouvelle action de prévention</b> (Extrait du site internet du conseil général de la Guyane relatif à des actions menées par des Intervenants Départementaux de la Sécurité Routière)	page 34
Document 15	<b>Proposition de loi tendant à la protection des conducteurs et passagers de véhicules deux-roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup> du 11 février 2015</b>	pages 35 à 38
Document 16	<b>« L'alcool, le casque et la vitesse... »</b> Article du 21 septembre 2010 - Journal France-Guyane	pages 39 à 41
Document 17	<b>« Les deux-roues passent au contrôle »</b> Article du 3 septembre 2015 - Journal France-Guyane	page 42
Document 18	<b>« Dans la culture du débridage »</b> Article du 8 septembre 2015 - Journal France-Guyane	pages 43 à 45
Document 19	<b>« Accident entre un scooter et une voiture à Vampire »</b> Article du 21 septembre 2015 - Journal France-Guyane	page 46
Document 20	<b>« Les amateurs de tirages réclament un circuit »</b> Article du 23 février 2016 - Journal France-Guyane	pages 47 à 49
Document 21	<b>« 28 morts sur les routes en 2015 »</b> Article du 3 mars 2016 - Journal France-Guyane	pages 50 à 51
Document 22	<b>« Prévention : déferlante d'amendes »</b> Article du 4 juin 2016 - Journal France-Guyane	pages 52 à 53



## Rôle du chargé de mission 2 roues motorisé

La circulaire du 30 mai 1994, complétée et actualisée par celle du 7 août 2002, prévoit la nomination par l'État d'un chargé de mission 2 roues motorisé national, chargé de piloter les différentes actions en faveur des deux roues motorisé. Simultanément un chargé de mission 2 roues motorisés, agent de l'Etat, a été nommé(e) dans chaque département. Cet agent connaît les problèmes spécifiques liés aux deux roues motorisés, a une pratique régulière de la moto et est sensibilisé à la sécurité routière.

Il est chargé :

- d'inviter les motards à signaler les divers problèmes concrets d'aménagement et d'entretien de la route. Ces informations recueillies sont analysées en liaison avec les gestionnaires routiers concernés.
- de sensibiliser les services de la DDT à la spécificité de la pratique d'un 2Roues motorisé et aux difficultés rencontrées par les motards, en rase campagne comme en milieu urbain. Il doit aussi apporter ses conseils dans les aménagements, la conception des infrastructures nouvelles et l'entretien et l'exploitation des routes.
- d'effectuer du conseil, de l'assistance et de l'information aux subdivisions territoriales et collectivités locales en matière d'équipements spécifiques, de réglementation et de responsabilités.
- de proposer et suivre la mise en œuvre de programmes spécifiques en faveur de la sécurité des motards dans le cadre du plan départemental d'action de sécurité routière,
- de réaliser des enquêtes ECPA impliquant des motards ou les cyclomoteurs et participer aux réunions périodiques du collège technique,
- de participer dans le cadre du Plan Départemental d'Actions pour la Sécurité Routière (PDASR) aux actions en direction des usagers de deux roues motorisés en relation avec la coordinatrice de sécurité routière de la Préfecture (groupe de travail, mise en œuvre ou suivi d'actions spécifiques),
- d'intégrer les actions d'animation de sécurité routière orientées deux roues dans le cadre de diverses manifestations (journées portes ouvertes, rallyes, motard d'un jour, actions pendant la semaine de la sécurité sur la route d'octobre de chaque année, journées sécurité routière dans les collèges et lycées, ...),
- de donner un avis sur les projets d'équipements à la demande de la Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crise si ces projets ont un impact sur la sécurité des 2Roues



motorisés. Il est associé aux diverses commissions de sécurité et visite avant ouverture de nouveaux réseaux routiers,

- de faire partie des réflexions PPRR (en veillant au volet 2Roues motorisés),
- de participer aux groupes régionaux et nationaux dans son domaine.

Pour prendre en compte la spécificité du risque moto, la Sécurité routière s'est organisée en créant un réseau de référents spécialisés dans le champ de la pratique du deux-roues motorisé.

Un CdM 2RM est nommé dans chaque département pour apporter un service adapté au milieu motocycliste.

Ce réseau est piloté et animé par un chargé de mission deux-roues motorisés national.

Les chargés de mission 2 roues motorisé sont chargés de :

- Favoriser et maintenir un dialogue permanent entre les instances locales représentatives des motocyclistes, les associations d'usagers de la moto, du scooter, du cyclomoteur et les services de l'Etat pour développer des partenariats et mettre en œuvre des actions de sécurité.
- Apporter leur expérience sur la question moto pour sensibiliser tous les services de l'Etat aux problèmes spécifiques des usagers de deux-roues motorisés, proposer et suivre la mise en œuvre de programmes en faveur de leur sécurité.
- Délivrer une mission de conseil auprès des maîtres d'ouvrage du domaine routier, des intervenants extérieurs (moto-écoles, assureurs, revendeurs etc.) et des associations.
- Garantir le suivi de l'accidentologie dans le département en relation avec l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) et L'Observatoire National Interministériel de la Sécurité routière (ONIS)

## Fiche de poste

### Chargé(e) de Mission deux-roues motorisés départemental

#### **Positionnement dans l'organisation**

Le chargé de mission 2 roues motorisé est un agent de l'État placé pour cette mission sous l'autorité du Directeur de Cabinet du Préfet, Chef de projet sécurité routière. Dans l'exercice de ses missions, il travaille avec la coordinatrice sécurité routière.

#### **Description du poste – principales missions et activités**

- Préparer, piloter, animer, et assurer le suivi et l'évaluation des politiques relatives à la sécurité des usagers de deux-roues motorisés.
- Favoriser et maintenir un dialogue permanent entre les instances locales, les fédérations ou associations représentatives des usagers de deux-roues motorisés et les services de l'État (DDTM, DIR, Forces de l'ordre, etc..) pour développer un partenariat constructif en vue de l'organisation d'actions sur l'ensemble du département
- Faire le suivi de l'accidentologie des usagers de deux-roues motorisés dans le département en relation avec l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (O.D.S.R.). Sur cette base, il ou elle établit le programme d'actions de sensibilisation de cette population.

#### **Compétences requises**

- Connaissance des deux-roues motorisés (pratique indispensable)
- Capacité d'analyse et de synthèse
- Dynamisme et capacité d'adaptation
- Ouverture d'esprit et créativité
- Savoir communiquer
- Capacité à conduire et mener à bien des projets
- Capacité à mettre en place et animer des réseaux

#### **Ressources mises à sa disposition**

- L'observatoire départemental de sécurité routière pour le suivi de l'accidentologie des usagers des deux-roues motorisés et les remontées rapides des forces de l'ordre
- Le réseau des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière (IDSR)
- Le réseau des chargé(e)s de mission deux-roues motorisés

#### **Personne à contacter :**

Monsieur X  
Directeur de Cabinet du Préfet du X  
Préfecture de X

La mise en œuvre de la politique de sécurité routière suppose un pilotage transversal au niveau central, assuré par la délégation interministérielle à la sécurité routière et au plan local par les préfets de département.

Pour ce qui concerne la coordination des forces de l'ordre, l'unité de coordination de la lutte contre l'insécurité routière (UCLIR) vise à favoriser la transversalité, à unifier les modes opératoires et diffuser les bonnes pratiques et retours d'expérience. Cette unité entretient des relations avec tous les acteurs institutionnels de la sécurité routière mais également avec les acteurs non-institutionnels tels que les associations, par exemple. Après avoir synthétisé les contraintes et impératifs des forces de l'ordre, elle veille à ce que ces éléments soient pris en compte pour une application efficace des mesures de sécurité routière sur le terrain. En lien étroit avec la DSCR, elle participe au travail de mise en œuvre juridique de ces mesures.

## **PARTIE 1. UN PILOTAGE TRANSVERSAL CONFIE AUX PREFETS**

En l'absence de dispositif de compte-rendu ou de remontée des bonnes pratiques, l'équipe d'évaluation n'est pas en mesure de se prononcer sur la qualité des politiques mises en œuvre localement. Elle dispose toutefois pour ce faire de rapports de synthèse établis en 2007 et en 2009 pour les départements ne présentant pas les résultats escomptés en matière de sécurité routière<sup>1</sup>.

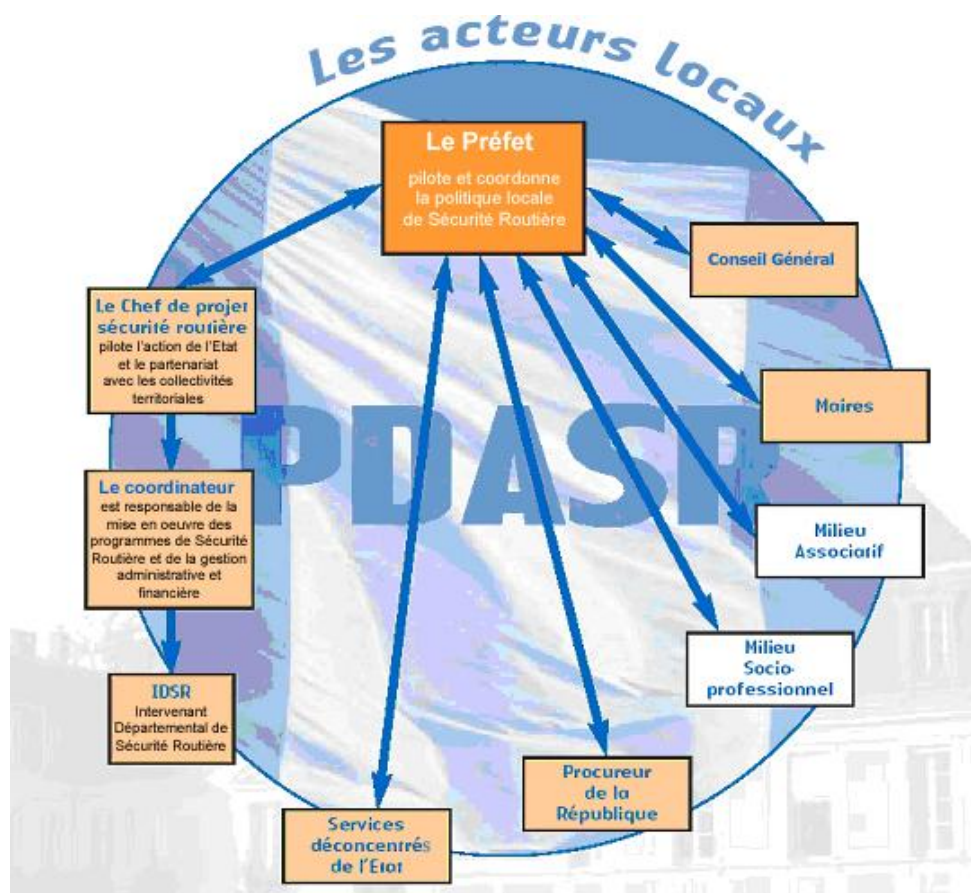
Il ressort de ces éléments ainsi que des déplacements effectués que le niveau départemental est un bon niveau de coordination partenariale et de communication.

### ***1.1 Des partenaires multiples à impliquer***

La politique locale de sécurité routière est mise en œuvre sous l'autorité des préfets. Le nombre des acteurs concernés rend cette coordination lourde. Cette dernière est toutefois facilitée lorsque l'impulsion politique est forte et vient du plus haut niveau de l'Etat.

---

<sup>1</sup> Rapports interministériels d'audit de la politique locale de sécurité routière réalisés en 2007 et 2009 portant sur un panel d'une vingtaine de départements, dont les synthèses sont accessibles sur Internet :  
- <http://www.interieur.gouv.fr/Publications/Rapports-de-l-IGA/Securite-routiere/Audit-des-PLSR-Rapport-de-synthese-2009>  
- [http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004640-08\\_rapport.pdf](http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/cgedd/004640-08_rapport.pdf)  
ainsi que récents travaux menés par l'IGA et le CGEDD sur les effectifs chargés de la sécurité routière en service déconcentré.



Si la coordination des contrôles, la coopération avec le Parquet et l'articulation avec les associations de prévention routière sont en général bien maîtrisées, l'association des collectivités territoriales, des services de santé ou de l'éducation nationale est plus complexe à mettre en œuvre et tient beaucoup aux équations personnelles.

63 départements (83%) des 76 départements ayant répondu au questionnaire conduisent des actions en matière de sécurité routière à destination des entreprises. Le chiffre est le même pour les actions conduites à destination de la fonction publique, mais la distribution légèrement différente. Ces actions de prévention des risques routiers dans les entreprises et les administrations se font plus en réponse à la demande de grandes entreprises qu'en action pro-active en direction des chambres consulaires ou des métiers. Pour les administrations elles ne concernent souvent que certains services.

De fait, la qualité de cette action partenariale en matière de sécurité routière est tributaire du temps et de l'énergie qu'y consacre le corps préfectoral, du nombre, de la qualité et des compétences techniques des agents affectés à la fonction de coordination notamment en direction départementale des territoires (DDT). Et ce d'autant plus que les services ont dû faire face à la partition des effectifs avec la décentralisation des routes de 2004 ; de ce fait les observatoires départementaux de la sécurité routière ont perdu des personnes ressources affectées à la gestion des routes et donc transférées aux conseils généraux.

En outre, la réforme de l'administration territoriale de l'Etat a pu détériorer des liaisons existantes. Un récent rapport IGA-CGEDD de novembre 2013 relatif à l'organisation et aux moyens de la sécurité routière au niveau déconcentré établit l'organisation au plan départemental de la sécurité routière suite à la réorganisation de l'administration territoriale de l'Etat. Il conclut que si les organisations locales peuvent être différentes d'un département à l'autre, ces différences ne nuisent pas à l'efficacité locale, sauf lorsque les équipes de la direction départementale des territoires (DDT) sont insuffisamment impliquées dans les travaux de synthèse.

### Extraits du rapport de novembre 2013 sur l'organisation territoriale de la sécurité routière

La sécurité routière relève des DDT dans 86 départements et l'éducation routière (examen du permis de conduire) dans 91. Les préfets ont majoritairement choisi de rattacher les unités concourant à ces politiques à un service déconcentré : pour la sécurité routière, ils ont désigné la DDT (ou, outre-mer, la DEAL) dans 86 départements et la DDPP seulement dans 2 départements (Bouches-du-Rhône et Puy-de-Dôme). Les services d'éducation routière sont placés dans des DDT (ou DEAL) pour 91 d'entre eux et en DDPP dans deux cas (les mêmes que pour la sécurité routière).

Dans la totalité des départements, c'est un membre du corps préfectoral qui assure la **fonction de chef de projet** de ces politiques. Dans la plupart des cas, ce rôle est tenu par le directeur du cabinet ; à la Réunion, c'est un sous-préfet territorial, celui de Saint-Benoît, qui exerce cette mission par délégation du préfet. Ceci est conforme aux préconisations de la DSCR et est cohérent avec les pouvoirs du préfet en matière de sécurité publique et de protection des populations.

Un rôle central est tenu dans chaque département par un **coordonnateur**, nommé par le préfet, qui est présent, soit en préfecture, en général au cabinet, soit dans un service déconcentré (DDT ou autre). Les préfets de 45 départements ont rattaché cette fonction à leur cabinet, le plus souvent en y affectant un agent de catégorie B (plus rarement de catégorie A) de la DDT, les coordonnateurs provenant du MI, ou d'autres administrations –un agent provenant des affaires sociales par exemple- étant plus rares. Dans 53 départements, le coordonnateur est situé à la DDT (et cumule souvent cet emploi avec celui de responsable de l'unité, ou du bureau, en charge de la sécurité routière) et il n'est qu'un département (Puy-de-Dôme) où la coordination revient à la DDPP.

## 1.2 Des outils d'orientation à faire vivre

### ➤ Des documents d'orientation permettent de coordonner l'action des acteurs locaux

Dans chaque département, sont en principe établis sous l'autorité du préfet :

- **le document général d'orientation (DGO)** ; il s'agit d'un document stratégique pluriannuel établi en concertation avec les acteurs locaux de la sécurité routière, dont notamment les collectivités territoriales et déterminant les axes prioritaires d'action<sup>2</sup> ;
- **le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR)** ; il s'agit du plan d'action annuel déclinant le DGO ; il comporte également un volet financier, chaque préfet disposant d'une enveloppe financière permettant de contribuer à des actions locales, de prévention notamment ;
- **le plan départemental de contrôle routier (PDCR)** peut se présenter sous différentes formes et vise à programmer les contrôles coordonnés police-gendarmerie ou les contrôles coordonnés avec des appuis de la zone ;
- **le plan de communication (PDC)** qui vient en appui de l'ensemble des actions ; cet aspect est particulièrement important en matière de sécurité routière et est tributaire des relations entretenues entre la préfecture avec la presse régionale, vecteur fondamental d'information-prévention.

La complémentarité des volets prévention-communication-contrôle, l'implication des collectivités et des partenaires associatifs sont des éléments clés.

### ➤ La qualité de ces documents dépend de celle de l'analyse de l'accidentalité locale

Pour être utiles, les politiques locales doivent être assises sur un diagnostic pertinent de l'accidentalité réalisé par les observatoires départementaux de la sécurité routière. Compte tenu de la décentralisation des routes, ce diagnostic doit de plus en plus aux contributions des collectivités territoriales.

Les échanges d'information en matière d'accidentologie avec les conseils généraux et les intercommunalités sont essentiels, de même que des analyses partenariales des causes des accidents corporels.

<sup>2</sup> Cf. exemple de la Meurthe-et-Moselle [http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/content/download/6914/39674/file/DGO\\_2014-2018\\_definitif\\_sign%C3%A9\[1\].pdf](http://www.meurthe-et-moselle.gouv.fr/content/download/6914/39674/file/DGO_2014-2018_definitif_sign%C3%A9[1].pdf).

Ceci suppose la mise en place d'échanges d'informations institutionnalisés avec les gestionnaires de voirie. 64 départements sur les 76 ayant répondu échangent les flux d'informations relatives à la circulation avec les conseils généraux (84%); 67 échangent des données relatives à l'accidentalité (88%) et 22 récupèrent les données relatives aux interventions des SDIS (29%).

La diminution des effectifs en services déconcentrés a pu réduire la capacité des services de l'Etat à mettre en œuvre les « enquêtes comprendre pour agir », par ailleurs peut-être trop lourdes, comme les rapports de synthèse de 2007 et 2009 l'envisagent.

Les questionnaires transmis aux préfets par l'équipe d'évaluation confirment cette réalité. Sur la base de 76 réponses, 17 départements (22 %) analysent systématiquement les accidents corporels. 31 départements (41 %) le font seulement pour les accidents mortels. Cette analyse est rarement partenariale. Pour les 48 départements où cette étude est réalisée elle l'est par :

- un seul acteur isolément dans 17 départements (gestionnaire de voirie dans 6 départements ; préfecture ou DDT pour 6 départements ; forces de l'ordre pour 5 départements) ;
- la préfecture ou la DDT et le gestionnaire de voirie pour 19 départements ;
- la préfecture, la DDT, le gestionnaire de voirie et les forces de l'ordre dans seulement 5 départements.

Depuis fin 2013, un travail est en cours entre la DSCR, un groupe d'experts enquêteurs ECPA, le PANGOF, appuyés par le CEREMA. L'objectif est d'élaborer une méthodologie simplifiée pour réaliser des enquêtes qui seront rebaptisées « Enquêtes Techniques de sécurité routière » (ETSR) pour reprendre la formulation de l'article 11 du code de procédure pénale où des transmissions d'informations du parquet sont possibles dans le cadre d'enquêtes techniques. La méthode ETSR va prochainement être testée dans le département du Val d'Oise et le chef de projet de Seine-et-Marne s'est déclaré intéressé.

➤ *L'effet de levier du PDASR dépend certes de crédits disponibles mais également de la capacité à évaluer les actions menées*

Les budgets d'initiative locale ont considérablement baissé depuis 2006, en ligne avec la baisse des crédits d'intervention de la DSCR.

**Evolution des crédits hors FIPD consacrés à l'action locale et au partenariat**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
PDASR	13,113	11,893	11,556	10,353	11,58	10,47	9,888	7,458	7,548
Bop central				0,565	0,89	0,378	0,56	0,347	0,093
Partenariats nationaux	0,918	0,974	0,896	0,806	0,804	0,708	0,611	0,602	0,558
<b>Total</b>	<b>14,031</b>	<b>12,867</b>	<b>12,452</b>	<b>11,724</b>	<b>13,274</b>	<b>11,556</b>	<b>11,059</b>	<b>8,407</b>	<b>8,199</b>

Les crédits disponibles pour les partenariats n'étaient plus en 2014 que de 58% du montant 2006. Dans le même temps, les crédits délégués aux préfets étaient réduits de façon similaire (57,6%).

Toutefois, comme l'indique l'annexe éducation et prévention, ainsi que les rapports de synthèse précités, les PDASR peuvent aussi pécher par absence de renouvellement des partenariats et une insuffisante évaluation des résultats au regard d'objectifs pas toujours clairement énoncés. En effet, les partenariats peuvent parfois dépasser utilement le cercle habituel des acteurs de la sécurité routière pour aller chercher les publics cibles : associations sportives pour toucher les jeunes adultes, association de personnes âgées...

**1.3 La capitalisation des actions locales n'est plus correctement assurée par la DSCR**

Les réorganisations successives de la DSCR l'ont fragilisée, de nombreux postes ayant été vacants un certain temps. La mémoire s'est parfois perdue ainsi que le suivi des actions de partenariat ou de pilotage des politiques locales de sécurité routière.

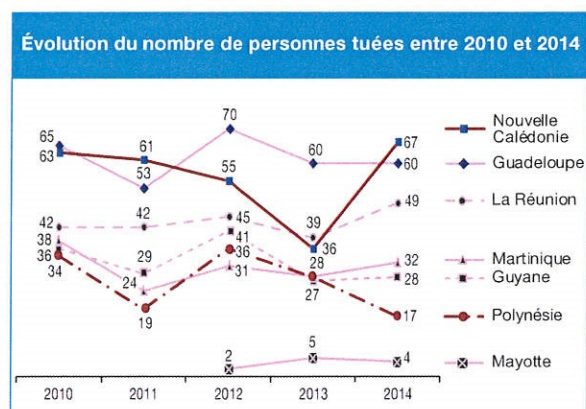
C'est pourquoi, l'équipe d'évaluation s'est enquis des suites données aux différentes propositions intégrées dans les rapports précités, sachant que certaines d'entre elles peuvent être jugées non pertinentes (cf. annexe suivi des missions politique locale de sécurité routière).

Par ailleurs, les rapports précités et notamment celui de 2013 font apparaître un besoin d'animation et de partage d'expérience ressenti par les coordinateurs départementaux.

*« Les réponses font massivement apparaître une attente forte des acteurs locaux d'une politique d'animation dynamique par la DSCR du réseau local à sa disposition, politique qui a existé, mais qui s'est affaiblie dans le temps. Cette attente, qui se manifeste sur l'aide à la préparation des documents de programmation (DGO et PDASR), sur les réponses aux questions d'actualité et sur les évolutions réglementaires, sur la formation, sur l'implantation (ou le retrait) des radars, entre autres, est actuellement déçue. Plusieurs coordonnateurs déplorent la rareté, voire l'annulation, des réunions d'information et indiquent pallier ce manque en se renseignant auprès de leurs homologues dans d'autres départements. »*



## Les outre-mer



## Accidentalité dans les DOM

Le bilan pour l'année 2014 des cinq départements d'outre-mer est le suivant :

- 1 663 accidents corporels, soit 3 % des accidents corporels en France ;
- 173 personnes tuées à 30 jours, soit 5 % de la mortalité routière pour la France ;
- 2 094 personnes blessées, soit 3 % des blessés pour la France, dont 867 blessés hospitalisés.

L'évolution de la mortalité dans les départements d'outre-mer est moins favorable qu'en métropole (- 4 % entre 2010 et 2014, contre - 15 % en métropole). Entre 2013 et 2014, l'augmentation de la mortalité est proportionnellement 2 fois plus élevée dans les départements d'outre-mer (+ 9 %) qu'en métropole (+ 4 %).

### Mortalité routière dans un panel de pays OCDE hors Europe

2012	Nb tués	Tués par million hab
USA	33 561	107
Jamaïque	260	114
Colombie	5 922	127
Argentine	5 104	124
Chili	1 980	114
Cambodge	1 966	134
Malaisie	6 917	236
Australie	1 299	57
Nouvelle Zélande	308	69

Source : rapport IRTAD 2014.

### Outre-mer à la mortalité routière la plus importante

	Nb tués 2014	Tués par million hab moy 2012-14
971 Guadeloupe	60	157
972 Martinique	32	80
973 Guyane	28	128
974 La Réunion	49	52
987 - Polynésie française	17	96
988 - Nouvelle Calédonie	66	177

Source : BAAC.

Alors que le nombre annuel de personnes tuées par million d'habitants, calculé en moyenne sur 2012-2014, est de 54 en métropole, il est de 52 à La Réunion, 80 à la Martinique, 128 en Guyane, 157 en Guadeloupe. Dans ces deux derniers DOM, il est supérieur au résultat le plus élevé des pays de l'Union européenne (taux de 106 en Lettonie en 2014) mais aussi de plusieurs pays d'Amérique centrale ou latine (Jamaïque, Colombie, Argentine, Chili). Pour Mayotte, il est actuellement de 17 mais l'enregistrement des statistiques d'accidents n'est pas encore systématique.

L'insécurité routière dans les départements d'outre-mer se singularise de celle en métropole, les critères pouvant influencer l'accidentalité étant notamment différents : mobilité, démographie, relief, longueur et nature du réseau, climat, équilibre jour/nuit, pratiques locales, différences sociales et culturelles. Chaque DOM présente ses particularités. On retrouve cependant les grands enjeux de métropole à des degrés divers.

## Des usagers vulnérables

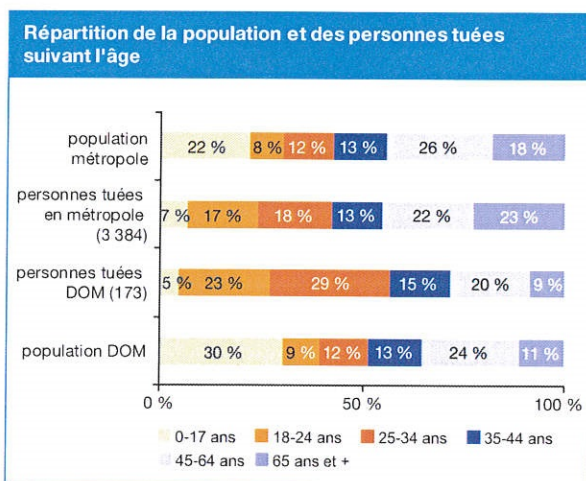
Les **deux-roues motorisés** représentent 38 % de la mortalité routière dans les DOM contre 23 % en métropole ; les cyclomoteuristes y représentent 16 % de la mortalité routière contre 5 % en métropole. Les motocyclistes tués sont particulièrement nombreux en Guadeloupe et Martinique (respectivement 28 % et 31 % de la mortalité routière), les cyclomoteuristes plus représentés en Guyane (21 % de la mortalité routière). Le port du casque est beaucoup moins systématique qu'en métropole.

Les **piétons** forment un quart de la mortalité routière des DOM contre 14 % en métropole. L'enjeu est particulièrement fort à La Réunion (47 %) et en Guadeloupe (22 %).

### Mortalité routière dans les DOM en 2014 selon les usagers

2014	Nb tués	piéton	vélo	cyclo	moto	VT	VUL	Autre
971 Guadeloupe	60	22 %	0 %	12 %	28 %	32 %	5 %	2 %
972 Martinique	32	13 %	3 %	13 %	31 %	41 %	0 %	0 %
973 Guyane	28	11 %	0 %	21 %	11 %	46 %	7 %	4 %
974 La Réunion	49	47 %	6 %	14 %	18 %	12 %	2 %	0 %
976 Mayotte	4	25 %	0 %	75 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<b>Ensemble</b>	<b>173</b>	<b>25 %</b>	<b>2 %</b>	<b>16 %</b>	<b>23 %</b>	<b>29 %</b>	<b>3 %</b>	<b>1 %</b>
<b>Métropole</b>	<b>3384</b>	<b>14 %</b>	<b>5 %</b>	<b>5 %</b>	<b>18 %</b>	<b>47 %</b>	<b>4 %</b>	<b>8 %</b>

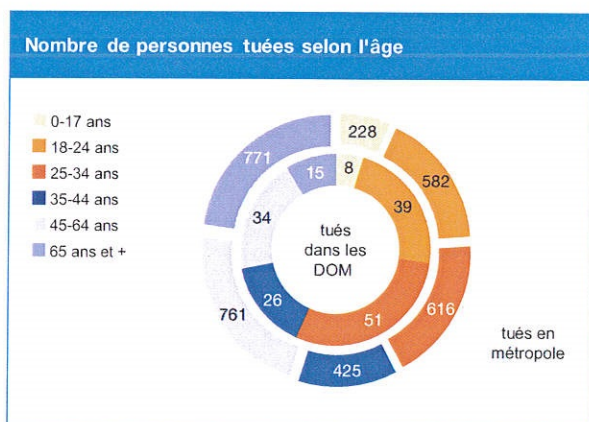




## Une population jeune

Un tiers de la population des DOM est âgé de moins de 20 ans contre seulement un quart en métropole. La moitié de la population des DOM est âgée de moins de 35 ans, alors qu'en métropole l'âge médian est proche de 40 ans. Au-delà des différences de structure de population, le calcul de la mortalité rapportée à la population montre une surreprésentation des jeunes de 18-24 ans dans la mortalité routière des DOM : en moyenne sur 2012-2014, 197 jeunes ont été tués par million de jeunes des DOM, contre 125 en métropole. La Martinique et la Guyane présentent un taux double, la Guadeloupe un taux triple à celui de la métropole.

Dans les DOM, les personnes tuées de 25 à 44 ans représentent 45 % des tués contre 31 % en métropole. Pour les 25-44 ans, le taux de mortalité par million d'habitants est de 145 dans les DOM contre 64 en Métropole.



## Accidentalité dans les POM-COM

Le bilan pour l'année 2014 est le suivant :

- 577 accidents corporels (dont 167 en Polynésie et 376 en Nouvelle-Calédonie);
- 89 personnes tuées à trente jours (dont 17 en Polynésie, moitié moins qu'en 2010, et 66 en Nouvelle-Calédonie, + 5 % par rapport à 2010),
- 771 personnes blessées dont 469 blessés hospitalisés (dont 27 % en Polynésie et 66 % en Nouvelle-Calédonie).

La mortalité des jeunes est forte, surtout en Nouvelle-Calédonie. Les 2RM sont très présents en Polynésie. En Nouvelle-Calédonie, les usagers de véhicules de tourisme ou utilitaires représentent 81 % de la mortalité alors que 67 % d'entre eux ne portaient pas la ceinture. Dans 43 % des cas, le permis de conduire faisait défaut<sup>1</sup>.

## Facteurs d'accident : vitesse et alcool

La vitesse excessive ou inadaptée est le facteur causal le plus important quel que soit le département. En Nouvelle-Calédonie, il est présent dans 60 % des accidents mortels.

En moyenne sur 2012-2014, parmi les accidents mortels pour lesquels le taux d'alcoolémie des conducteurs a été mesuré, 32 % des tués dans les DOM le sont dans un accident avec un conducteur au taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l (30 % en métropole). En Martinique, il s'agit de près d'une personne tuée sur deux (47 %). En Nouvelle-Calédonie, alcool et stupéfiants sont présents dans 62 % des accidents mortels.

Année 2014	Accident corporel	Pers tuées	Blessés	Dont blessés hospit	En moyenne 2012-2014		
					Part, dans la mortalité, des personnes tuées	Taux des 18-24 ans tués pour 1 million de 18-24 ans	
977 - Saint-Barthélemy	4	0	8	4	100 %	100 %	427
978 - Saint-Martin	30	6	37	29	69 %	67 %	377
986 - Wallis et Futuna	0	0	0	0	0 %	100 %	0
987 - Polynésie	167	17	208	128	43 %	53 %	133
988 - Nouvelle Calédonie	376	66	538	308	5 %	55 %	499
<b>Ensemble des COM/POM</b>	<b>577</b>	<b>89</b>	<b>791</b>	<b>469</b>	<b>22 %</b>	<b>55 %</b>	<b>278</b>
<b>Ensemble des DOM</b>	<b>1663</b>	<b>173</b>	<b>2094</b>	<b>867</b>	<b>34 %</b>	<b>32 %</b>	<b>197</b>
<b>Métropole</b>	<b>58191</b>	<b>3384</b>	<b>73048</b>	<b>26635</b>	<b>24 %</b>	<b>30 %</b>	<b>125</b>

<sup>1</sup> Typologie de l'accident mortel au 31 décembre 2014 en Nouvelle-Calédonie.

## Indicateurs départementaux de sécurité routière

		Personnes tuées					en moyenne 2013-2015 part dans la mortalité des personnes tuées		
		Evolution 2015/2010	total 2015	Evolution 2015/2014	taux moyen 2013-2015		en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2015)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2015)			
1	Ain	-30%	38	-12%	63	213	26%	20%	36%
2	Aisne	-12%	36	16%	67	210	27%	25%	36%
3	Allier	-29%	30	20%	82	179	18%	22%	39%
4	Alpes-de-Haute-Provence	16%	22	10%	125	463	38%	28%	31%
5	Hautes-Alpes	-33%	10	25%	71	192	33%	30%	27%
6	Alpes-Maritimes	-7%	56	0%	49	106	46%	26%	26%
7	Ardèche	12%	28	8%	69	151	24%	19%	24%
8	Ardennes	-40%	9	-25%	38	100	22%	16%	27%
9	Ariège	-68%	6	-57%	68	258	23%	26%	42%
10	Aube	50%	24	20%	72	211	13%	16%	26%
11	Aude	-6%	34	-6%	97	167	21%	22%	25%
12	Aveyron	53%	29	-9%	114	142	8%	16%	24%
13	Bouches-du-Rhone	-15%	128	1%	66	169	31%	26%	24%
14	Calvados	-5%	35	21%	43	108	16%	26%	28%
15	Cantal	13%	9	-25%	82	156	8%	11%	13%
16	Charente	-46%	21	50%	55	115	21%	24%	29%
17	Charente-Maritime	-16%	61	-3%	90	293	16%	19%	36%
18	Cher	-28%	21	-9%	80	206	13%	13%	38%
19	Corrèze	-4%	22	16%	73	44	10%	17%	21%
2A	Corse-du-Sud	67%	10	-17%	92	349	36%	29%	18%
2B	Haute-Corse	-17%	25	108%	107	233	25%	30%	43%
21	Côte-d'Or	-26%	25	-31%	56	90	22%	15%	26%
22	Côtes-d'Armor	-21%	31	-6%	55	142	27%	14%	24%
23	Creuse	-30%	7	133%	56	151	15%	10%	37%
24	Dordogne	-8%	34	-13%	84	165	18%	12%	34%
25	Doubs	-39%	27	-39%	66	135	24%	20%	31%
26	Drôme	7%	46	92%	80	200	23%	24%	24%
27	Eure	-26%	35	-13%	63	223	31%	24%	28%
28	Eure-et-Loir	-24%	34	-8%	86	232	16%	22%	22%
29	Finistère	0%	41	8%	44	94	24%	13%	37%
30	Gard	-8%	69	60%	75	156	18%	20%	35%
31	Haute-Garonne	-23%	51	0%	37	57	32%	26%	31%
32	Gers	-12%	23	15%	96	275	11%	16%	22%
33	Gironde	33%	101	66%	52	102	27%	17%	24%
34	Hérault	-10%	94	1%	76	112	25%	19%	44%
35	Ille-et-Vilaine	-24%	42	-33%	48	94	17%	19%	31%
36	Indre	-43%	13	-41%	83	266	9%	23%	29%
37	Indre-et-Loire	-20%	35	-5%	60	109	20%	23%	27%
38	Isère	-14%	67	68%	51	104	22%	24%	29%
39	Jura	-45%	18	-40%	98	250	17%	26%	17%
40	Landes	-20%	32	28%	78	148	29%	15%	37%
41	Loir-et-Cher	-18%	27	-37%	101	233	14%	11%	27%
42	Loire	-17%	30	-36%	46	101	19%	25%	24%
43	Haute-Loire	50%	27	42%	101	340	12%	19%	27%
44	Loire-Atlantique	6%	83	36%	50	149	26%	25%	37%
45	Loiret	-14%	48	92%	53	160	16%	32%	34%
46	Lot	-32%	13	-24%	89	388	22%	35%	30%
47	Lot-et-Garonne	18%	40	100%	75	250	15%	29%	33%
48	Lozère	27%	14	-7%	197	320	24%	24%	15%
49	Maine-et-Loire	-38%	32	-3%	42	82	27%	17%	35%
50	Manche	-37%	29	-12%	61	131	23%	16%	34%
51	Mayenne	-9%	41	-9%	69	167	17%	25%	22%
52	Haute-Marne	6%	18	-25%	109	303	3%	24%	32%
53	Mayenne	-27%	19	19%	58	185	20%	28%	22%
54	Meurthe-et-Moselle	-18%	27	-34%	49	124	22%	22%	31%
55	Meuse	-18%	14	-7%	63	196	6%	31%	33%

		Personnes tuées					en moyenne 2013-2015 part dans la mortalité des personnes tuées		
		Evolution 2015/2010	total 2015	Evolution 2015/2014	taux moyen 2013-2015		en 2RM	dans un accident avec conducteur novice moins de 2 ans	dans un accident avec conducteur alcoolisé / alcool connu
					tous âges pour 1 million habitants (pop. 2015)	des 18-24 ans pour 1 million de 18-24 ans (pop. 2015)			
56	Morbihan	-29%	34	-23%	50	159	26%	28%	32%
57	Moselle	-14%	48	12%	42	106	27%	27%	23%
58	Nièvre	-43%	12	-20%	66	201	17%	21%	26%
59	Nord	20%	102	20%	33	72	24%	22%	28%
60	Oise	30%	69	77%	64	134	15%	27%	29%
61	Orne	28%	32	52%	92	291	15%	16%	17%
62	Pas-de-Calais	3%	67	2%	47	101	20%	21%	35%
63	Puy De Dôme	0%	43	16%	57	108	19%	23%	34%
64	Pyrénées-Atlantiques	-8%	33	-21%	50	113	32%	15%	19%
65	Hautes-Pyrénées	67%	20	5%	86	174	12%	20%	30%
66	Pyrénées-Orientales	16%	29	38%	59	113	24%	19%	42%
67	Bas-Rhin	-24%	35	-29%	37	84	15%	19%	34%
68	Haut-Rhin	-35%	24	-33%	35	59	20%	19%	19%
69	Rhône	-8%	69	44%	28	50	30%	25%	23%
70	Haute-Saône	-50%	16	0%	69	154	12%	14%	36%
71	Saône-et-Loire	-12%	45	18%	70	288	19%	31%	28%
72	Sarthe	-14%	30	-12%	53	123	21%	22%	29%
73	Savoie	-35%	20	11%	47	185	20%	23%	34%
74	Haute-Savoie	-5%	37	-20%	51	146	26%	16%	39%
75	Paris	9%	47	21%	17	17	39%	20%	25%
76	Seine-Maritime	-36%	43	-20%	39	86	21%	31%	25%
77	Seine-et-Marne	11%	91	10%	55	144	23%	28%	25%
78	Yvelines	-34%	42	-11%	32	79	29%	25%	24%
79	Deux-Sèvres	0%	37	48%	82	297	20%	27%	46%
80	Somme	-33%	34	-28%	71	131	17%	19%	33%
81	Tarn	-37%	31	-14%	79	180	20%	16%	26%
82	Tarn-et-Garonne	-18%	28	17%	103	166	16%	20%	37%
83	Var	-26%	67	-12%	68	126	38%	18%	27%
84	Vaucluse	-48%	27	-46%	73	186	25%	14%	31%
85	Vendée	-47%	37	-31%	63	285	22%	21%	39%
86	Vienne	-22%	28	4%	62	105	19%	21%	30%
87	Haute-Vienne	32%	25	4%	62	90	19%	24%	30%
88	Vosges	-45%	22	-21%	67	141	21%	20%	25%
89	Yonne	-3%	31	-9%	100	268	17%	25%	35%
90	Territoire de Belfort	-14%	6	-14%	48	181	33%	33%	53%
91	Essonne	3%	41	24%	27	70	25%	27%	19%
92	Hauts-de-Seine	-7%	26	8%	15	14	49%	25%	24%
93	Seine-Saint-Denis	-5%	37	0%	26	55	33%	27%	12%
94	Val-de-Marne	-4%	26	4%	18	30	32%	43%	23%
95	Val-d'Oise	-12%	29	12%	23	54	33%	32%	23%
	<b>Métropole</b>	<b>-13%</b>	<b>3 461</b>	<b>2%</b>	<b>52</b>	<b>117</b>	<b>23%</b>	<b>22%</b>	<b>29%</b>
971	Guadeloupe	-38%	40	-33%	133	419	38%	19%	31%
972	Martinique	-22%	29	-9%	78	274	45%	19%	49%
973	Guyane	-22%	28	0%	109	271	25%	25%	26%
974	La Réunion	21%	51	4%	55	134	35%	19%	32%
976	Mayotte	600%	7	75%	24	86	44%	31%	7%
	<b>Ensemble des DOM</b>	<b>-14%</b>	<b>155</b>	<b>-10%</b>	<b>77</b>	<b>214</b>	<b>36%</b>	<b>21%</b>	<b>33%</b>
	<b>France métropole+DOM</b>	<b>-13,3%</b>	<b>3 616</b>	<b>2%</b>	<b>53</b>	<b>120</b>	<b>24%</b>	<b>22%</b>	<b>30%</b>
977	Saint Barthélémy*	ND	2	ND	177	427	60%	0%	75%
978	Saint Martin*	0%	5	-17%	119	283	54%	15%	60%
986	Wallis et Futuna*	ND	0	ND	0	ND	0%	ND	ND
987	Polynésie Française*	-56%	15	-12%	72	98	46%	10%	55%
988	Nouvelle Calédonie*	-31%	49	-26%	157	476	7%	15%	59%
	<b>Total COM/POM</b>	<b>-35%</b>	<b>71</b>	<b>-20%</b>	<b>116</b>	<b>246</b>	<b>21%</b>	<b>14%</b>	<b>58%</b>

Accidentalité : source ONISR (fichier BAAC)

Population 2015 : Source Insee

\* Population 2012 ou 2013 au dernier recensement Insee



## Les deux-roues motorisés : les cyclomoteuristes

Les deux-roues motorisés (2RM) comprennent :

- les cyclomoteurs (moins de 50 cm<sup>3</sup>);
- les motocyclettes de moins de 125 cm<sup>3</sup>, dites légères;
- les motocyclettes de 125 cm<sup>3</sup> et plus, dites lourdes.

Un scooter peut appartenir à l'une de ces 3 catégories.

Avec 790 usagers tués en 2014, la mortalité des 2RM est identique à celle de 2013 et est en baisse de 17 % par rapport à 2010.

En 2014, les 2RM représentent 23 % de la mortalité routière, pour 24 % en 2013.

En 2014, 7 814 accidents corporels ont impliqué au moins un cyclomoteur, soit 13 % de l'ensemble des accidents. 177 personnes ont été tuées dans ces accidents, dont 165 cyclomoteuristes ce qui représente 5 % de la mortalité routière. Par rapport à 2013, la mortalité cyclomoteuriste croît de 6 décès, soit + 4 %. Une baisse de - 46 % a été enregistrée entre 2000 et 2010 et de - 33 % entre 2010 et 2014. Le fichier BAAC enregistre 2 738 cyclomoteuristes hospitalisés en 2014, soit un ratio de 6 décès pour 100 blessés hospitalisés.

### Estimation du risque cyclo

La réduction du parc, débutée fin des années 1970, est de l'ordre de 25 % entre 2000 et 2010. En 2013, le parc est à son plus bas niveau avec environ un million de cyclomoteurs en circulation, une baisse de 9 % depuis 2010. Plus d'un tiers des cyclomoteurs est concentré dans 4 régions : Île-de-France (11,1 %), Rhône-Alpes (9,6 %), Pays de Loire (9,1 %) et PACA (9 %). Le kilométrage annuel moyen est de 2 718 km<sup>1</sup>. 85 % des utilisateurs ont entre 14 et 24 ans et un déplacement sur deux est un trajet domicile travail ou vers un établissement scolaire.

Corollaire de la chute du parc, le trafic a fortement diminué et est estimé à 2,6 milliards de km parcourus par an, soit 0,5 % du trafic motorisé annuel effectué en France.

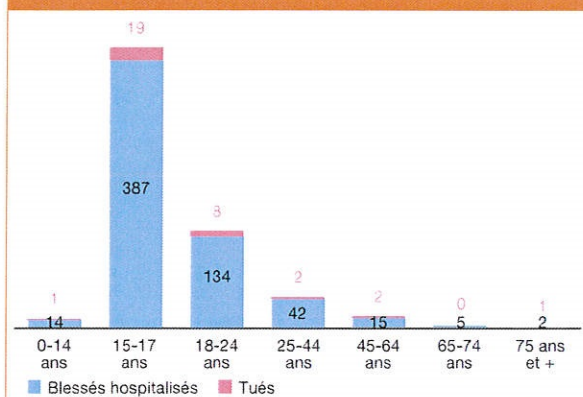
### Selon l'âge

En 2014, 58 % des cyclomoteuristes décédés et 64 % des cyclomoteuristes hospitalisés avaient moins de 24 ans, dont un peu moins de la moitié âgé de 15 à 17 ans. La désaffection de l'usage du cyclomoteur chez les moins de 17 ans se traduit par une baisse marquée de leur part dans la mortalité : les 0-17 ans représentaient 46 % de la mortalité cyclomoteuriste en 2000 et 32 % en 2014.

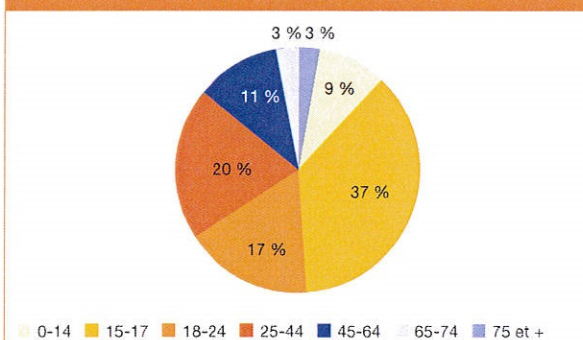
### Usagers impliqués

93 % des cyclomoteuristes tués sont des hommes. 160 cyclomoteuristes tués étaient conducteurs, 5 étaient passagers. Un cyclomoteuriste sur cinq impliqué dans un accident était sur un trajet domicile travail ou domicile école.

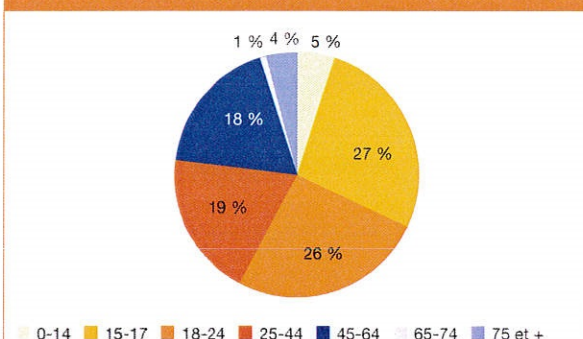
Nombre de cyclomoteuristes tués et blessés hospitalisés pour un million de personnes par classe d'âge



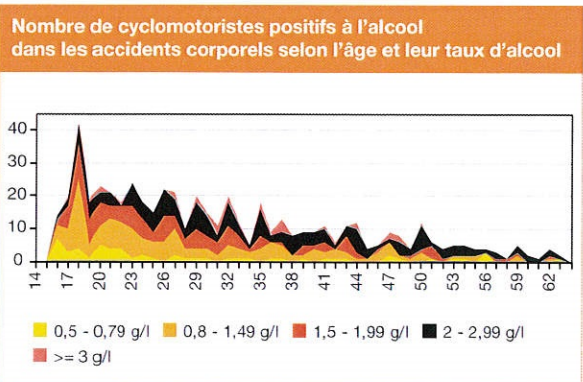
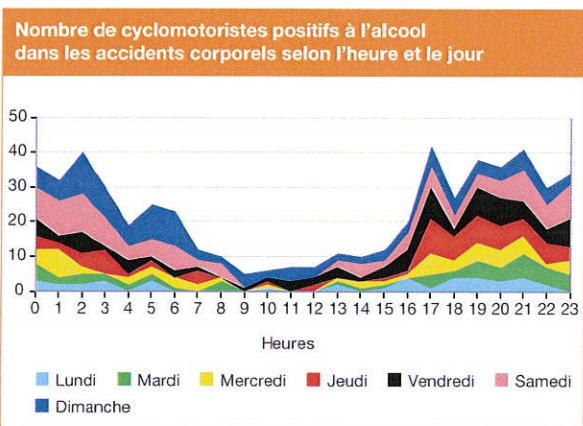
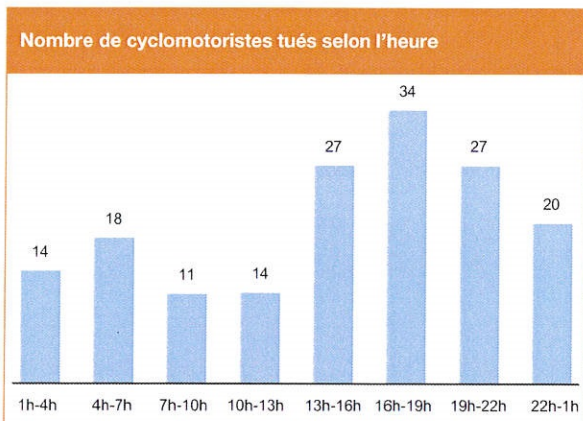
Part de la mortalité cyclomoteuriste selon les classes d'âge - Année 2000



Part de la mortalité cyclomoteuriste selon les classes d'âge - Année 2014



<sup>1</sup> Commissariat général au développement durable, *Les deux-roues motorisés au 1<sup>er</sup> janvier 2012*. Chiffres et statistiques, n° 400, mars 2013.



## Selon le milieu : agglomération ou hors agglomération

En moyenne sur la période 2010-2014, les parts de la mortalité en agglomération et hors agglomération s'équilibrent. Pour 2014 la répartition est de 77 décès en agglomération (- 3 par rapport à 2013) et de 88 décès hors agglomération (+ 9 par rapport à 2013).

## Selon le jour, la nuit et l'heure

En moyenne sur la période 2010-2014, la mortalité de nuit est légèrement supérieure à la mortalité de jour (55 % *versus* 45 %). Pour 2014 la répartition est de 85 décès de nuit (- 13 par rapport à 2013) et de 80 décès de jour (+ 19 par rapport à 2013). Les périodes comptant le plus de cyclomotoristes tués se situent entre 13 heures et 22 heures.

Entre 17 heures et 3 heures, le nombre de conducteurs de cyclomoteur alcoolisés est plus important.

## Facteurs d'accidents mortels et les scénarios types

Le facteur « alcool » est fréquent dans les accidents de ces usagers. La part des conducteurs de cyclomoteur ayant un taux d'alcool supérieur au taux légal (0,5 g/l de sang) parmi ceux dont le taux est connu est la plus élevée de toutes les catégories de conducteurs : elle est en 2014 de 9 % pour les conducteurs impliqués dans les accidents corporels et de 32 % pour ceux impliqués dans les accidents mortels.

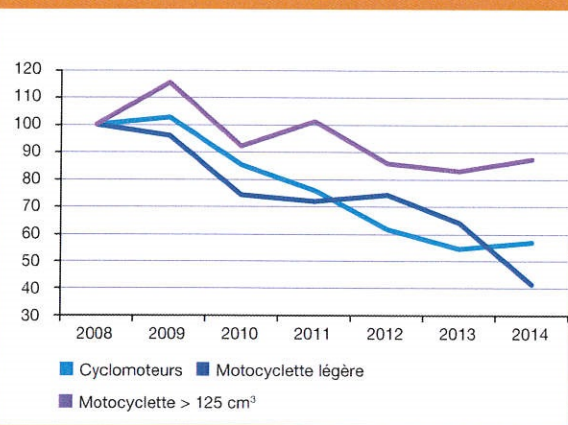
Pour les accidents corporels, cette proportion est plus élevée pour les plus de 25 ans (respectivement 14 % pour les 25-44 ans et 15 % pour les 45-64 ans) que pour les plus jeunes (2 % pour les 15-17 ans et 8 % pour les 18-24 ans). Parmi les 49 cyclomotoristes impliqués dans les accidents mortels dont l'alcoolémie dépasse 0,5 g/l, le taux est supérieur au taux délictuel (0,8 g/l) dans 47 cas (96 %) ; il dépasse 1,5 g/l dans 28 cas (57 %) et 2 g/l dans 22 cas (45 %).

L'absence de casque reste un facteur de gravité. En 2014, 18 cyclomotoristes, tous conducteurs, sont décédés alors qu'ils ne portaient pas de casque (11 % de la mortalité des cyclomotoristes). Parmi les usagers de cyclomoteurs impliqués dans un accident et dont le port du casque est renseigné dans le fichier BAAC, 7 % des passagers et 3 % des conducteurs n'étaient pas casqués. Ces parts sont globalement stables depuis 2003.



## Les deux-roues motorisés : les motocyclistes

Évolution de la mortalité des usagers de 2RM en fonction de la cylindrée (base 100 en 2008)



En 2014, 13977 accidents corporels ont impliqué un motocycliste (24 % des accidents) alors que les motocyclistes ne représentent que 1,5 % du trafic. 660 personnes ont été tuées dans ces accidents, dont 625 motocyclistes, lesquels représentent 18 % de la mortalité routière. Dans 4 % des cas, il s'agit du passager. La mortalité motocycliste baisse en 2014 de - 1 % par rapport à 2013.

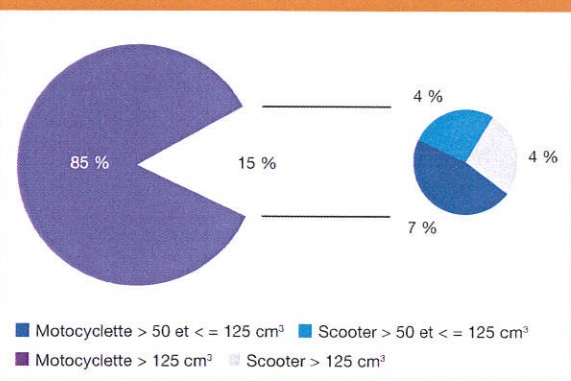
Entre 2010 et 2014, la mortalité motocycliste a baissé de - 11 %, contre - 15 % pour l'ensemble des usagers. Entre 2000 et 2010, la mortalité motocycliste avait baissé de - 26 % contre - 51 % pour l'ensemble des usagers. Le fichier BAAC enregistre 5419 motocyclistes hospitalisés en 2014, soit un ratio de 12 motocyclistes tués pour 100 blessés hospitalisés. Selon le registre du Rhône, il existe un sous-enregistrement non négligeable des blessés hospitalisés chez les 2RM dans le fichier BAAC, les forces de l'ordre n'étant pas systématiquement appelées sur les accidents.

### Selon le type de motocyclette

La mortalité motocycliste est liée très majoritairement (89 %) à des engins de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Entre 2013 et 2014, la mortalité évolue de façon très contrastée selon la catégorie : elle baisse fortement pour les moins de 125 cm<sup>3</sup> (- 34 soit - 35 %) ainsi que les scooters de plus de 125 cm<sup>3</sup> (- 9 soit - 29 %) alors qu'elle croît de + 5 % (+ 28) pour les motocyclettes de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

Pour les plus de 125 cm<sup>3</sup>, le fichier BAAC enregistre 14 décès pour 100 blessés hospitalisés plus de 24 heures, alors que ce ratio n'est que de 5 pour les moins de 125 cm<sup>3</sup>, les accidents de motocyclettes légères survenant plus souvent en agglomération.

Personnes tuées en motocyclette selon le type d'engin utilisé (2014)



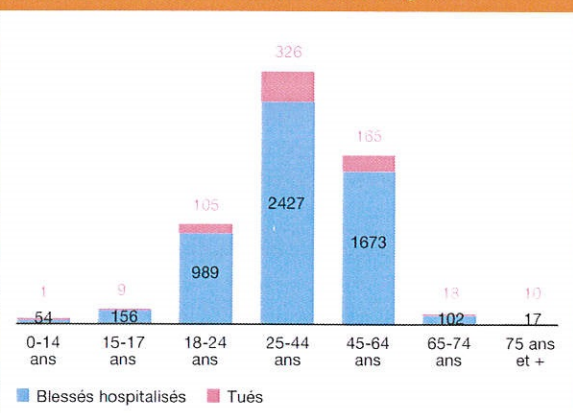
### Estimation du risque motocycliste <sup>1</sup>

Le kilométrage annuel moyen est de 3 140 km : 2 300 km pour les moins de 125 cm<sup>3</sup>, à 53 % sur des parcours urbains ; 3 700 km pour les plus de 125 cm<sup>3</sup>, aux deux tiers hors agglomération. En 2012, la circulation des motocyclistes est estimée à 9,7 milliards de kilomètres parcourus, soit 1,3 % du trafic motorisé en France. Le risque d'être tué par milliard de km pour un conducteur de motocyclette est de 65 (72 pour les plus de 125 cm<sup>3</sup> et 41 pour les moins de 125 cm<sup>3</sup>). Il est 23 fois plus élevé que pour un conducteur de véhicule de tourisme.

### Selon l'âge

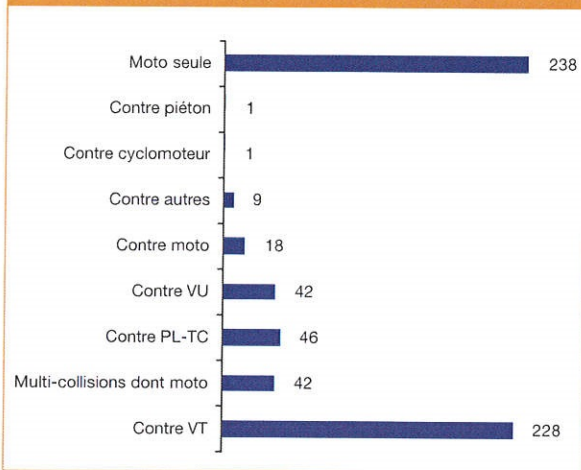
Les classes d'âge les plus touchées sont les 18-24 ans et les 25-44 ans, avec 20 tués pour 1 million de personnes. Par rapport à 2013, la mortalité des 18-24 ans baisse de - 30 % alors que celle des 25-44 ans augmente de + 14 %.

Nombre de motocyclistes tués et blessés hospitalisés pour un million de personnes par classe d'âge



<sup>1</sup> SOeS/MEDDE, Enquête 2012 sur l'utilisation du 2RM.

**Personnes tuées sur une motocyclette selon le type de collision : 625 décès**



**Selon l'ancienneté du permis**

17 % des motocyclistes tués en 2014 sont des conducteurs novices. 107 000 permis « moto » ont été délivrés en 2014 : 5 000 A1, 46 000 A2, et 56 000 A.

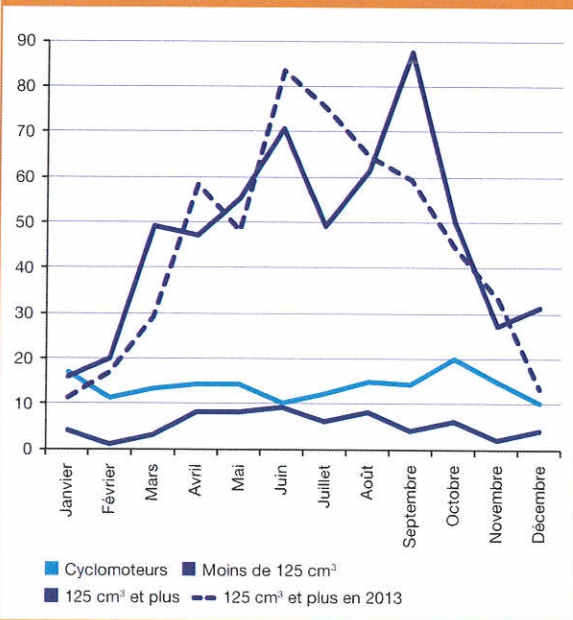
**Selon le milieu et le type de trajet**

34 % des motocyclistes tués le sont en agglomération. Cette proportion est plus élevée pour les motocyclettes légères (54 %) que pour les plus de 125 cm<sup>3</sup> (32 %).

Par rapport à 2013, la mortalité des motocyclistes est stable sur route hors agglomération (- 2 décès), a augmenté de 13 décès (+ 7 %) en agglomération et a diminué de 17 décès (- 40 %) sur autoroutes.

Trois conducteurs de motocyclette tués sur cinq le sont lors d'un trajet de loisir. Les trajets domicile travail représentent un peu moins d'un conducteur de motocyclette tué sur cinq.

**Nombre d'usagers de deux roues motorisés tués selon le mois en 2014**



**Selon les types de collision**

En 2014, dans les accidents impliquant une motocyclette, 35 personnes autres que le motocycliste sont décédées, dont 23 piétons (18 dont 11 piétons en 2013). 249 motocyclistes (40 % des décès) se tuent en courbe. 38 % des motocyclistes se tuent dans un accident sans autre impliqué et 36 % par suite d'une collision avec un véhicule de tourisme. 64 motocyclistes ont été tués alors que leur véhicule a heurté un arbre ou un poteau et 25 une glissière métallique.

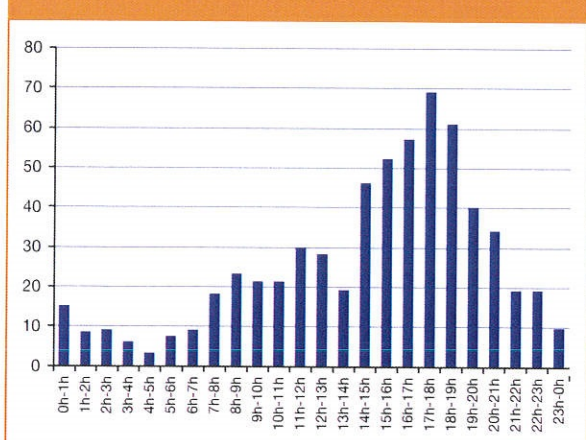
**Selon les mois**

La mortalité motocycliste présente une saisonnalité marquée, surtout pour les cylindrées de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Elle chute en hiver pour reprendre avec l'arrivée des beaux jours. Ceci est lié à une utilisation des motocyclettes dépendante de la météo : le mois de juillet 2014 a été particulièrement pluvieux et on enregistre un creux de mortalité par rapport aux mois de juillet habituels. La période juin-septembre représente 47 % des motocyclistes tués (294 en 2014). Les motocyclistes représentent 24 % de la mortalité routière de cette période.

**Selon le jour et la nuit**

La part de la période nocturne dans la mortalité motocycliste est de 27 %. La période de la journée la plus meurtrière se concentre en fin d'après-midi : la période 14 heures - 19 heures regroupe 1 motocycliste tué sur 2.

**Nombre de motocyclistes tués selon l'heure**

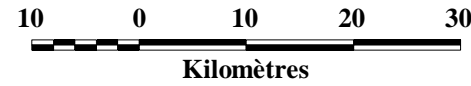




# Localisation des accidents mortels 2012

Mise à jour : 24 décembre 2012

Zone gendarmerie



DOCUMENT N° 7

Bilan au 19 déc. 2012 Rappel bilan 24 déc.2011

36 accidents mortels

25 accidents mortels

Piétons : 7  
Cyclistes : 7  
Cyclomotoristes : 8  
Motocyclistes : 4  
Automobilistes : 13  
Poids-lourd : 1  
Transport commun : 1

Piétons : 10  
Cyclistes :  
Cyclomotoristes : 10  
Motocyclistes : 1  
Automobilistes : 6  
poids lourd :  
Transport commun :

Total tués 2012 : 41

Total tués 2011 : 27

15/10/2012 RD9 PR9+000

Cyclo / VL  
Masc 17 ans Tué  
Masc 19 ans Tué  
casque + alcool + stupéfiant

17/12/2012 RD8 PR17+000

VL / VL  
Masc 21 ans Tué  
Fémi 67 ans Tuée  
défaut maîtrise vitesse

03/01/2012 RN1 PR181+100

VL / VL  
Fémi 59 ans Tuée  
perte contrôle

09/02/2012 RN1 PR179+758  
Véhicule indéterminé / piéton  
Masc 33 ans Tué  
absence gilet de visualisation

13/04/2012 RN1 PR136+600

VL seul  
Masc 33 ans Tué  
vitesse + alcool

11/02/2012 RN1 PR50+000

VL / Moto>125  
Masc 29 ans Tué  
vitesse

03/02/2012 RN1 PR29+469

VL / PL>7,5  
Masc 56 ans Tué  
perte contrôle

28/04/2012 RN1 PR10+000

VL seul  
Masc 31 ans Tué  
vitesse + alcool

05/04/2012 RN1 PR7+600

PL>7,5 / Bicy  
Masc 45 ans Tué  
Ecart du cycliste

10/03/2012 RN1 PR6+800

VL / Cyclo  
Masc 25 ans Tué

03/03/2012 RN1 PR6+000

Cyclo / Cyclo  
Fémi 24 ans Tuée  
casque

09/10/2012 ave tropicana

VL / piéton  
Enfant Masc 2 ans Tué

14/01/2012 ex RN3 PR3+685

VU / Bicyclette  
Masc 73 ans Tué  
alcool + dépassement dangereux

18/11/2012 ex RN4 PR10+320

VL / Bicy  
Masc 45 ans Tué  
Masc 20 ans Tué  
alcool + endormissement

31/01/2012 RN2 PR1+125

Cyclo / Bicy  
Masc 67 ans Tué  
changement direction

25/09/2012 chemin de ste rose de lima

Bicy / Bicy  
Masc 71 ans Tué

26/09/2012 route des sables blancs

Scoo<=50 / VU  
Masc 40 ans Tué  
casque + défaut de maîtrise

09/11/2012 RD11 PR5+100

VL / piéton  
Masc 44 ans Tué  
piéton alcoolisé

24/02/2012 route d'Apatou PR29

PL>7,5 seul  
Masc 28 ans Tué  
perte de contrôle de la vitesse

11/04/2012 piste anaoulando à Apatou

VL / piéton  
Enfant Masc 3 ans Tué

23/05/2012 RN1 PR57+315

VL / PL>7,5  
Masc 64 ans Tué  
non respect du STOP

17/09/2012 RN1 PR54+400

Moto>125 / VL  
Masc 50 ans Tué  
dépassement dangereux

09/03/2012 RN1 PR44+000

VL / VL  
Fémi 56 ans Tuée  
Masc 51 ans Tué  
Masc 49 ans Tué  
vitesse + dépassement

18/07/2012 RN1 PR12+500

VL / piéton  
Masc 51 ans Tué  
piéton alcoolisé

23/11/2012 RN2 PR17+938

VL / VL  
Masc 60 ans Tué  
priorité

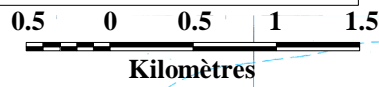
14/02/2012 route de Cacao PR7+100

Minibus transport scolaire  
Masc 10 ans Tué  
vitesse

29/10/2012 route de Paramana

VL seul  
Masc 19 ans Tué  
perte de contrôle + ceinture

## Zone police nationale



16/06/2012 route de raban

VL / piéton  
Masc 60 ans Tué  
piéton alcoolisé

07/10/2012 rur P. Amusant / Digue Ronjon

Cyclo / VL  
Masc 28 ans Tué  
priorité + casque

18/07/2012 RD18 PR0+360

VL seul  
Masc 45 ans Tué  
alcool + vitesse

22/08/2012 RN1 PR1+410

Moto>125  
Masc 47 ans Tué  
vitesse

25/06/2012 RD17 PR3+430

Scoo<=50 / trottoir / VL  
Masc 35 ans Tué  
dépassement dangereux + défaut de casque

03/03/2012 RN1 PR3+750

VL / piéton  
Masc 41 ans Tué  
piéton alcoolisé

27/06/2012 RD3 PR3+410

Moto>125 / VL  
Masc 36 ans Tué  
refus priorité

05/10/2012 piste tarzan

Bus / Cyclo  
Masc 32 ans Tué  
casque

23/09/2012 RD2 PR0+916

Bicy / VL  
Masc 19 ans Tué  
alcool + vitesse

DEAL Guyane  
SISR / Mission sécurité routière  
Observatoire Régional  
de la Sécurité Routière (ORSR)  
rue du vieux port  
97300 CAYENNE  
Tel : 0594 25 58 32  
Orsr973.msr.isr.deal-guyane  
@developpement-urable.gouv.fr



# Localisation des accidents mortels 2013

Mise à jour : 7 janvier 2014

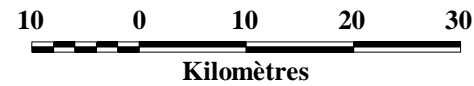
## Zone gendarmerie

## DOCUMENT N° 8

Causes et circonstances aggravantes présumées

Bilan au 23 dec.2013

Rappel bilan 23 déc. 2012



Alcool et/ou stup. : 7 accidents, 7 tués  
 Piéton sur chaussée : 6 accidents, 6 tués  
 Vitesse : 6 accidents, 6 tués  
 Défaut de casque : 4 accidents, 4 tués  
 Perte contrôle : 4 accidents, 4 tués  
 Ligne continue : 2 accidents, 2 tués  
 Dépass. dangereux : 1 accident, 1 tué  
 Défaut d'éclairage : 1 accident, 1 tué  
 Défaut de ceinture : 2 accident, 2 tué

27 accidents mortels

36 accidents mortels

Piétons : 9 Piétons : 7

Cyclistes : 4 Cyclistes : 7

Cyclomotoristes : 4 Cyclomotoristes : 8

Motocyclistes : 1 Motocyclistes : 4

Automobiliste : 8 Automobilistes : 13

Poids-lourd : poids lourd : 1

Transport commun : 1 Transport commun : 1

Total tués 2013 : 27

Total tués 2012 : 41

23/02/2013 carrefour de l'église à Javouhey  
VL / piéton  
Fémi 63 ans Tuée

08/11/2013 RD9 PR32+500  
bicyclette / VL  
masculin 58 ans tué

17/07/2013 RN1 PR194+0  
PL + remorque / autocar  
Fémi 21 ans tuée

24/08/2013 RD9 PR10+0  
VL / VL  
Masc 57 ans tué

05/07/2013 RN1 PR131+900  
VL / VL  
Masc 36 ans tué

27/03/2013 RN1 PR68+500  
VU / VL  
Masc 67 ans Tué

01/12/2013 RD11 PR3+610  
VL seul  
masculin 31 ans tué

20/07/2013 RN1 PR60+900  
VL / cyclomoteur  
Masc 35 ans tué

13/10/2013 RD11 PR6+000  
cyclomoteur seul  
masc 29 ans tué

05/06/2013 RN1 PR17+000  
Car scolaire / piéton  
Masc age indéterminé Tué

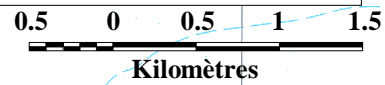
23/11/2013 RD11 PR6+300  
moto > 125 cm3 / obstacle latéral  
masculin 33 ans tué

17/12/2013 ave paul Castaing  
St Laurent du Maroni  
autocar / bicyclette  
féminin 44 ans tuée

06/06/2013 RD10 PR7+800  
Car scolaire / piéton  
Fémi 8 ans Tuée

27/01/2013 RN1 PR13+000  
VL seul  
Masc 19 ans Tué

## Zone police nationale



05/10/2013 RD3 PR4+210  
non déterminé / bicyclette  
Masc 57 ans tué

28/04/2013 RD1 PR4+310  
VL / piéton  
Masc 73 ans Tué

20/12/2013 RN1 PR13+000  
VL / VL  
féminin 62 ans tuée

26/10/2013 RN1 PR6+940  
bicyclette / VL  
masculin 19 ans tué

12/05/2013 RN1 PR6+630  
VL / VL  
Masc 74 ans Tué

25/06/2013 RN1 PR5+800  
VL / piéton  
Masc 55 ans Tué

16/10/2013 RD1 PR5+650  
VL / cyclomoteur  
masc 21 ans tué

25/03/2013 RD2 PR8+800  
VL / piéton  
Fémi 41 ans Tuée

09/12/2013 exRN3 PR4+380  
VL / piéton  
féminin 18 ans tuée

27/07/2013 RD2 PR7+228  
VL / VL  
Fémi 13 ans tué

22/03/2013 RN1 PR3+790  
VL / piéton  
Masc 34 ans Tué

16/07/2013 ex RN3 PR1+510  
VL / cyclomoteur  
Fémi 17 ans tuée

06/10/2013 ex RN4 PR7+0  
VL / piéton  
Masc 21 ans tué

DEAL Guyane  
SISR / Mission sécurité routière  
Observatoire Régional  
de la Sécurité Routière (ORSR)  
rue du vieux port  
97300 CAYENNE  
Tel : 0594 25 58 32  
Orsr973.msr.isr.deal-guyane  
@developpement-urable.gouv.fr

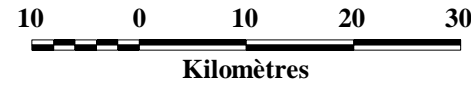




# Localisation des accidents mortels 2014

Mise à jour : 5 janvier 2015

## Zone gendarmerie



## DOCUMENT N° 9

Causes et circonstances aggravantes présumées

Vitesse :	12 accidents, 13 tués
Défaut de casque :	7 accident, 7 tués
Alcool et/ou stup. :	7 accidents, 7 tués
Défaut de ceinture :	3 accident, 3 tués
Défaut de dispositif enfants :	2 accidents, 2 tués
Refus priorité ou stop :	2 accidents, 2 tués
Non respect feu tricolore :	1 accident, 1 tué
Circulation à contresens :	1 accident, 1 tué
Franchissement ligne continue :	1 accident, 1 tué
Eclatement pneumatique :	1 accident, 1 tué
Endormissement :	1 accident, 1 tué

Bilan au 31 déc. 2014

Rappel bilan 31 déc.2013

26 accidents mortels

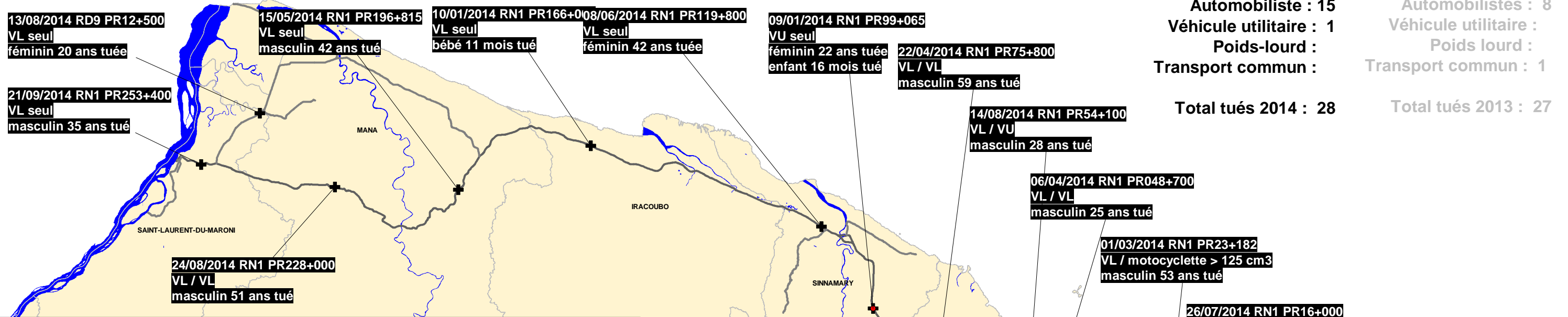
27 accidents mortels

Piétons : 3  
Cyclistes :  
Cyclomotoristes : 7  
Motocyclistes : 2  
Automobiliste : 15  
Véhicule utilitaire : 1  
Poids-lourd :  
Transport commun :

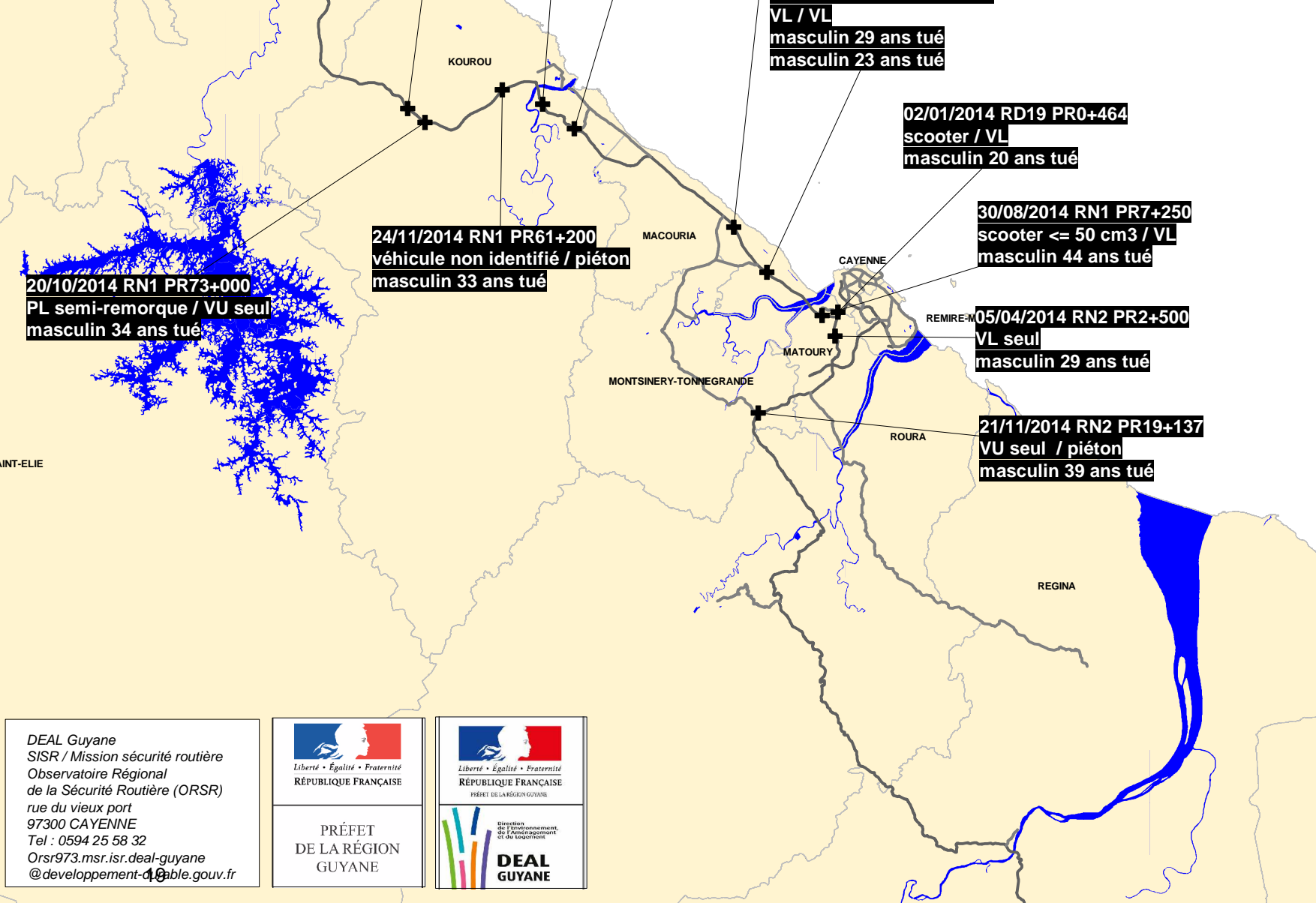
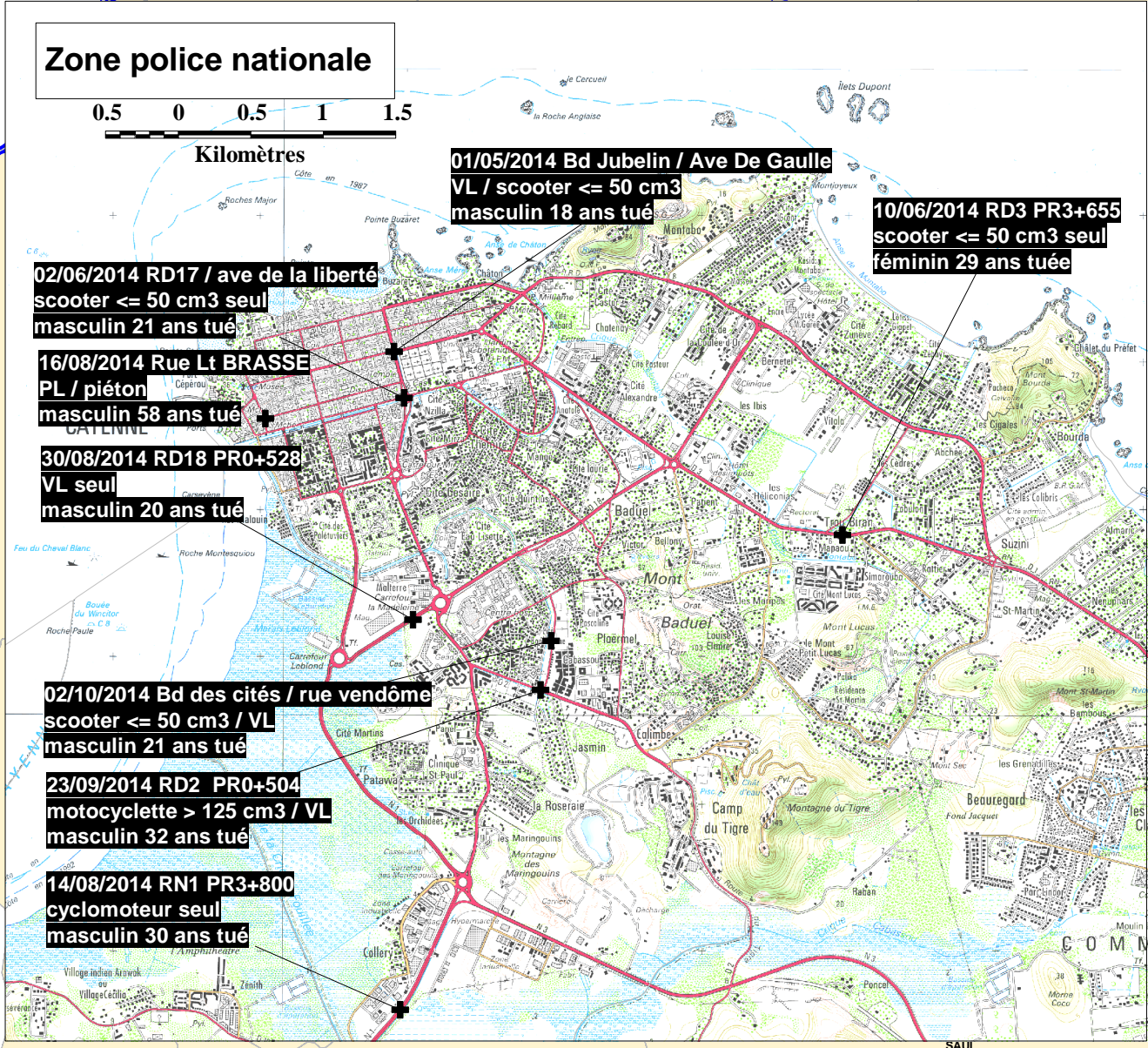
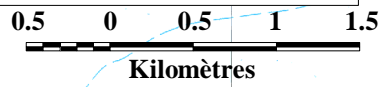
Piétons : 9  
Cyclistes : 4  
Cyclomotoristes : 4  
Motocyclistes : 1  
Automobilistes : 8  
Véhicule utilitaire :  
Poids lourd :  
Transport commun : 1

Total tués 2014 : 28

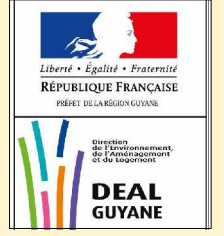
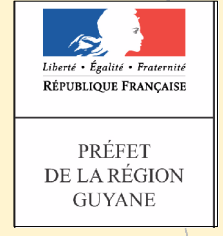
Total tués 2013 : 27



## Zone police nationale



DEAL Guyane  
SISR / Mission sécurité routière  
Observatoire Régional  
de la Sécurité Routière (ORSR)  
rue du vieux port  
97300 CAYENNE  
Tel : 0594 25 58 32  
Orsr973.msr.isr.deal-guyane  
@developpement-106-ble.gouv.fr

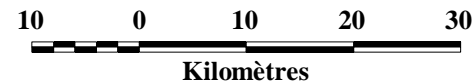




# Localisation des accidents mortels 2015

Mise à jour : 4 janvier 2016

## Zone gendarmerie



Causes et circonstances aggravantes présumées

DOCUMENT N° 10

Bilan au 31/12/2015

Rappel bilan 31/12/2014

Vitesse : 15 accidents, 18 tués  
 Alcool et/ou stupés : 8 accident, 10 tués  
 Dépassement dangereux : 3 accidents, 3 tués  
 Défaut de casque : 2 accident, 2 tués  
 Défaut de ceinture : 2 accidents, 2 tués  
 Priorité : 1 accident, 1 tué  
 Absence système réfléchissant : 1 accident, 1 tué  
 Endormissement : 1 accident, 1 tué

25 accidents mortels

26 accidents mortels

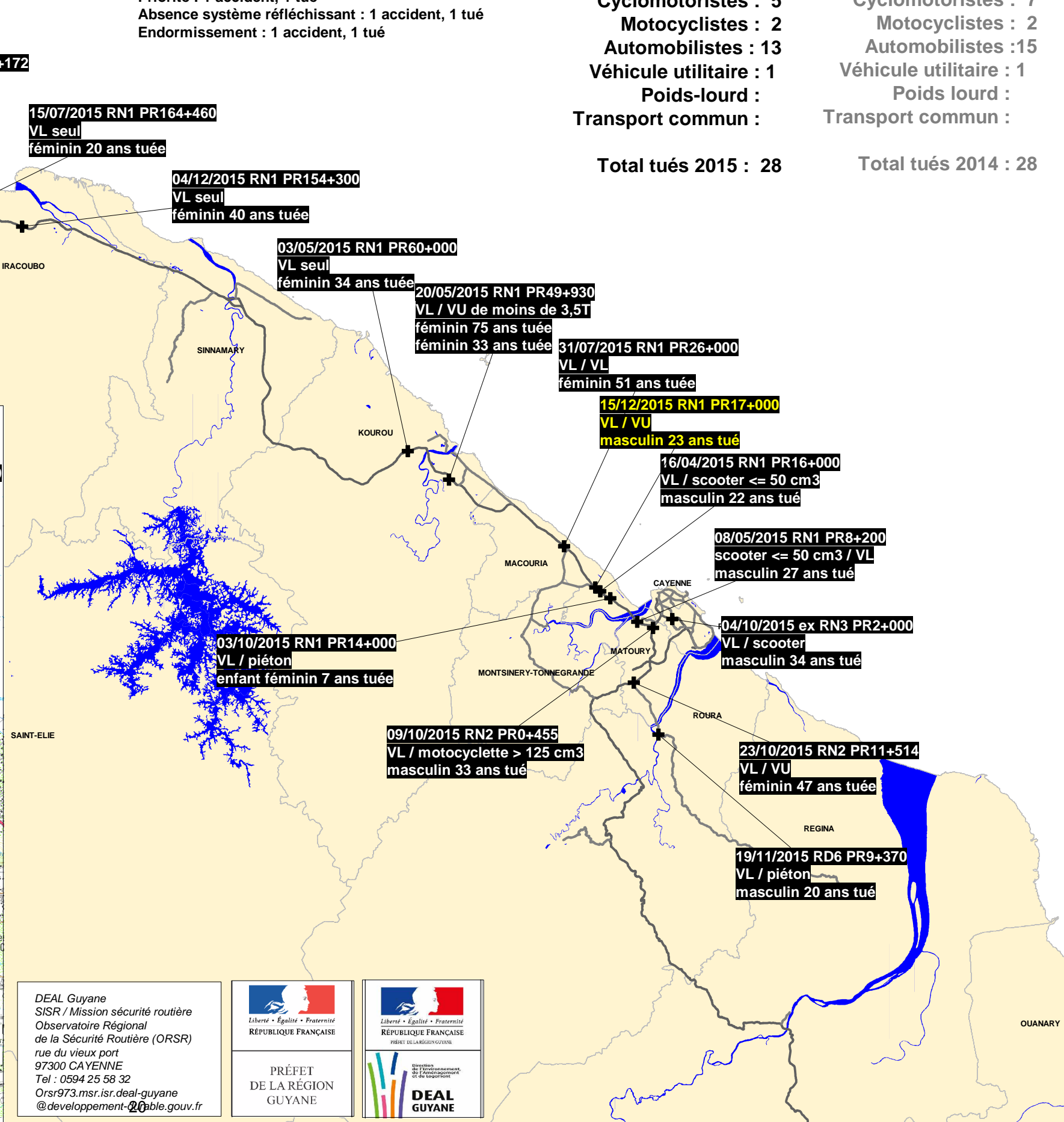
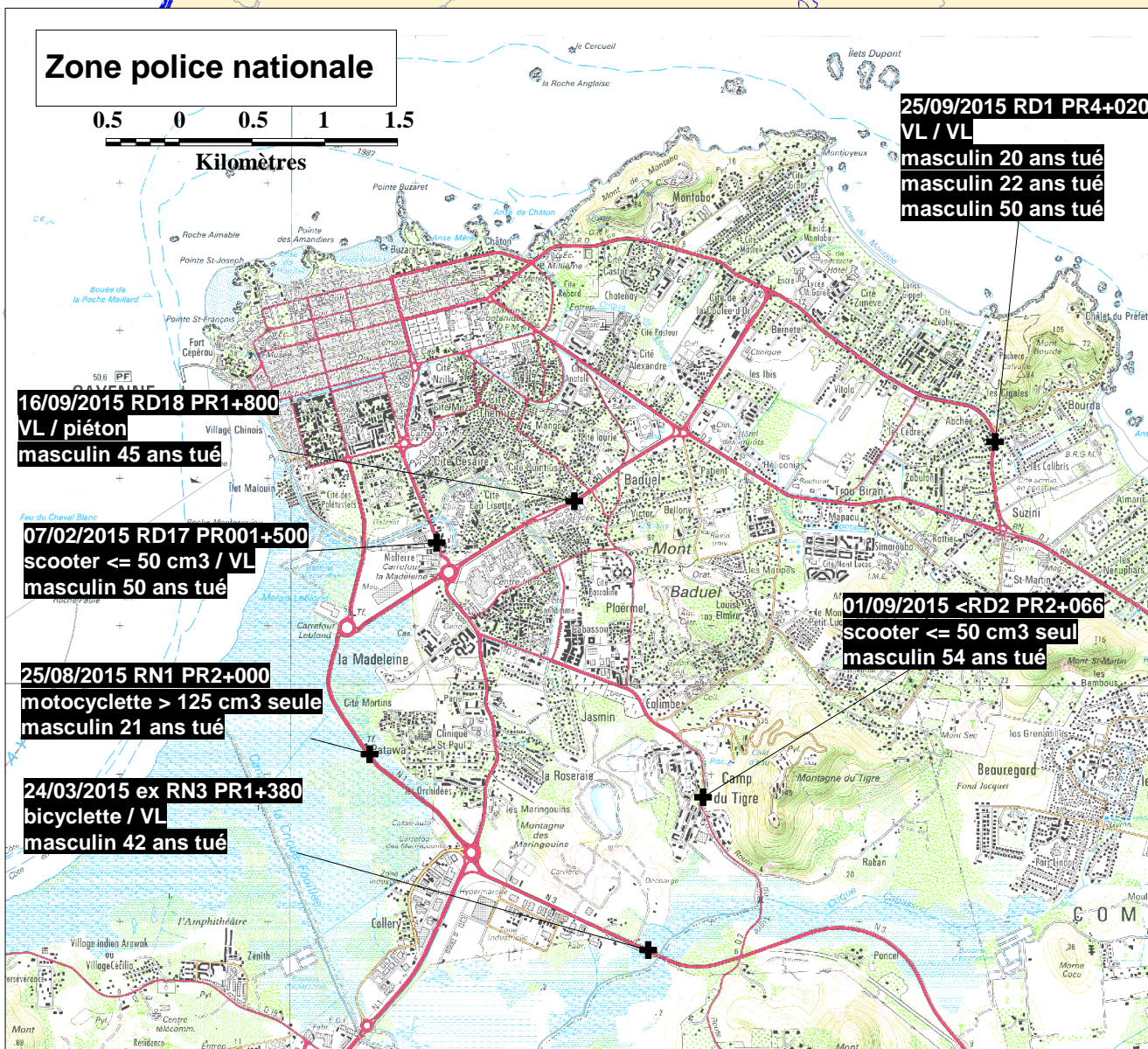
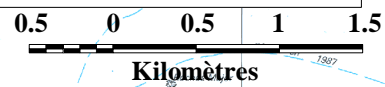
Piétons : 5  
 Cyclistes : 2  
 Cyclomotoristes : 5  
 Motocyclistes : 2  
 Automobilistes : 13  
 Véhicule utilitaire : 1  
 Poids-lourd :  
 Transport commun :

Piétons : 3  
 Cyclistes :  
 Cyclomotoristes : 7  
 Motocyclistes : 2  
 Automobilistes : 15  
 Véhicule utilitaire : 1  
 Poids lourd :  
 Transport commun :

Total tués 2015 : 28

Total tués 2014 : 28

## Zone police nationale



DEAL Guyane  
 SISR / Mission sécurité routière  
 Observatoire Régional  
 de la Sécurité Routière (ORSR)  
 rue du vieux port  
 97300 CAYENNE  
 Tel : 0594 25 58 32  
 Orsr973.msr.isr.deal-guyane  
 @developpement-@table.gouv.fr





Institut national de la statistique  
et des études économiques

Mesurer pour comprendre

Mise à jour du 22 septembre 2015

## Département de La Guyane (973)

### :: Chiffres clés Évolution et structure de la population

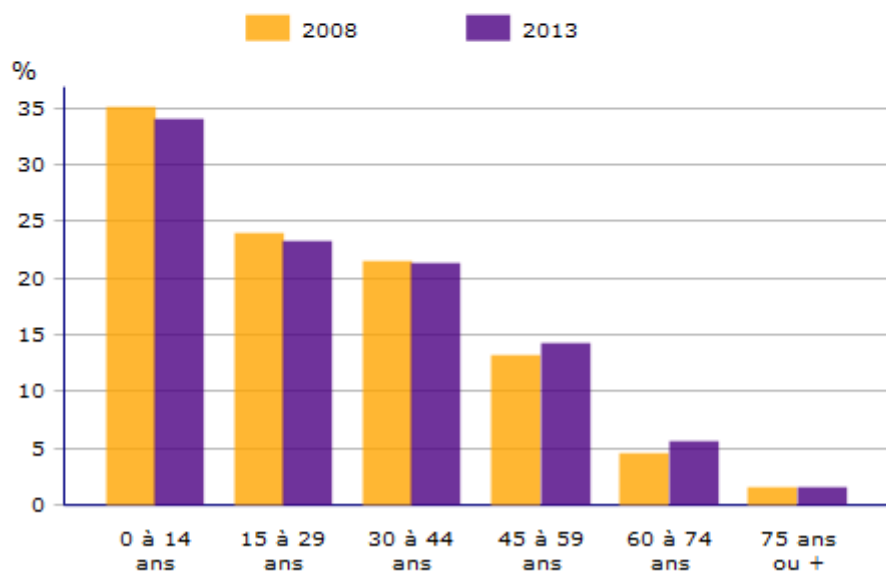
Département de La Guyane (973)

#### POP T0 - Population par grandes tranches d'âges

	2013	%	2008	%
Ensemble	244 118	100,0	219 266	100,0
0 à 14 ans	82 921	34,0	77 013	35,1
15 à 29 ans	56 989	23,3	52 335	23,9
30 à 44 ans	51 899	21,3	47 373	21,6
45 à 59 ans	34 623	14,2	29 255	13,3
60 à 74 ans	13 732	5,6	9 918	4,5
75 ans ou plus	3 954	1,6	3 372	1,5

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

#### POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.



**POP T3 - Population par sexe et âge en 2013**

	Hommes	%	Femmes	%
<b>Ensemble</b>	<b>121 722</b>	<b>100,0</b>	<b>122 396</b>	<b>100,0</b>
<i>0 à 14 ans</i>	42 315	34,8	40 606	33,2
<i>15 à 29 ans</i>	27 851	22,9	29 137	23,8
<i>30 à 44 ans</i>	25 557	21,0	26 342	21,5
<i>45 à 59 ans</i>	17 414	14,3	17 209	14,1
<i>60 à 74 ans</i>	6 970	5,7	6 762	5,5
<i>75 à 89 ans</i>	1 492	1,2	2 058	1,7
<i>90 ans ou plus</i>	123	0,1	282	0,2
<i>0 à 19 ans</i>	53 416	43,9	51 400	42,0
<i>20 à 64 ans</i>	63 141	51,9	65 143	53,2
<i>65 ans ou plus</i>	5 165	4,2	5 853	4,8

Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

**POP T6 - Population de 15 ans ou plus par sexe, âge et catégorie socioprofessionnelle en 2013**

	Hommes	Femmes	Part en % de la population âgée de		
			15 à 24 ans	25 à 54 ans	55 ans ou +
<b>Ensemble</b>	<b>78 935</b>	<b>81 849</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>Agriculteurs exploitants</i>	914	534	0,3	1,1	0,9
<i>Artisans, commerçants, chefs entreprise</i>	5 236	1 955	1,1	5,8	4,6
<i>Cadres et professions intellectuelles supérieures</i>	4 748	3 632	0,5	7,0	5,9
<i>Professions intermédiaires</i>	7 870	9 729	3,6	15,3	6,4
<i>Employés</i>	8 337	17 991	8,8	21,5	9,3
<i>Ouvriers</i>	14 689	2 351	6,1	13,0	8,6
<i>Retraités</i>	5 708	5 990	0,0	0,4	42,4
<i>Autres personnes sans activité professionnelle</i>	31 433	39 667	79,7	35,7	22,0

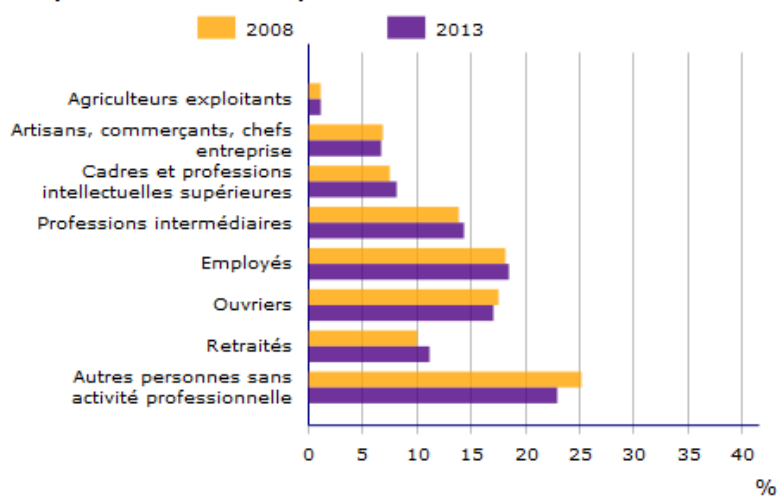
Source : Insee, RP2013 exploitation complémentaire.

### FAM T2 - Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence en 2013

	Nombre de ménages	%	Population des ménages	%
<b>Ensemble</b>	<b>69 473</b>	<b>100,0</b>	<b>241 331</b>	<b>100,0</b>
Agriculteurs exploitants	797	1,1	3 905	1,6
Artisans, commerçants, chefs entreprise	4 677	6,7	17 723	7,3
Cadres et professions intellectuelles supérieures	5 634	8,1	14 572	6,0
Professions intermédiaires	9 936	14,3	28 226	11,7
Employés	12 845	18,5	42 049	17,4
Ouvriers	11 856	17,1	45 791	19,0
Retraités	7 739	11,1	16 797	7,0
Autres personnes sans activité professionnelle	15 988	23,0	72 269	29,9

Source : Insee, RP2013 exploitation complémentaire.

### FAM G5 - Ménages selon la catégorie socioprofessionnelle de la personne de référence



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires.

## :: Chiffres clés Emploi - Population active

### Département de La Guyane (973)

#### EMP T1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité

	2013	2008
<b>Ensemble</b>	<b>150 178</b>	<b>133 722</b>
<b>Actifs en %</b>	<b>61,9</b>	<b>61,2</b>
actifs ayant un emploi en %	41,6	42,8
chômeurs en %	20,3	18,4
<b>Inactifs en %</b>	<b>38,1</b>	<b>38,8</b>
élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	13,0	13,9
retraités ou préretraités en %	2,1	2,2
autres inactifs en %	22,9	22,7

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

**EMP T2 - Activité et emploi de la population de 15 à 64 ans par sexe et âge en 2013**

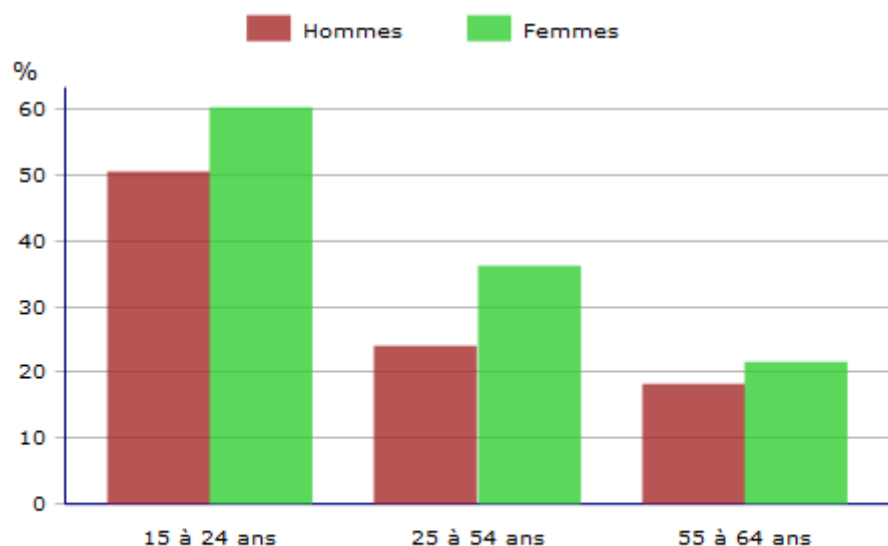
	Population	Actifs	Taux d'activité en %	Actifs ayant un emploi	Taux d'emploi en %
<b>Ensemble</b>	<b>150 178</b>	<b>92 975</b>	<b>61,9</b>	<b>62 478</b>	<b>41,6</b>
15 à 24 ans	39 334	13 423	34,1	6 014	15,3
25 à 54 ans	94 974	70 145	73,9	48 911	51,5
55 à 64 ans	15 870	9 406	59,3	7 553	47,6
<b>Hommes</b>	<b>74 242</b>	<b>47 658</b>	<b>64,2</b>	<b>34 582</b>	<b>46,6</b>
15 à 24 ans	19 585	7 066	36,1	3 494	17,8
25 à 54 ans	46 550	35 241	75,7	26 708	57,4
55 à 64 ans	8 106	5 352	66,0	4 380	54,0
<b>Femmes</b>	<b>75 937</b>	<b>45 316</b>	<b>59,7</b>	<b>27 895</b>	<b>36,7</b>
15 à 24 ans	19 748	6 358	32,2	2 519	12,8
25 à 54 ans	48 424	34 904	72,1	22 202	45,8
55 à 64 ans	7 764	4 055	52,2	3 174	40,9

Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

**EMP T4 - Chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans**

	2013	2008
<b>Nombre de chômeurs</b>	<b>30 497</b>	<b>24 605</b>
Taux de chômage en %	32,8	30,1
Taux de chômage des hommes en %	27,4	25,4
Taux de chômage des femmes en %	38,4	35,4
Part des femmes parmi les chômeurs en %	57,1	55,3

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

**EMP G2 - Taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans par sexe et âge en 2013**

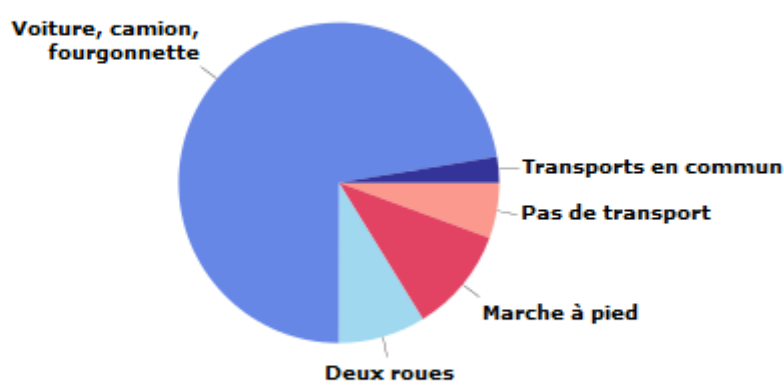
Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

**ACT T4 - Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone**

	2013	%	2008	%
<b>Ensemble</b>	<b>63 216</b>	<b>100,0</b>	<b>57 722</b>	<b>100,0</b>
Travaillent :				
dans la commune de résidence	41 344	65,4	39 099	67,7
dans une commune autre que la commune de résidence	21 871	34,6	18 623	32,3

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

**ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2013**



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.  
Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

**SAL T2 - Salaire net horaire moyen total (en euros) selon l'âge en 2013**

	Ensemble	Femmes	Hommes
Moins de 26 ans	9,6	9,7	9,6
De 26 à 50 ans	13,9	13,3	14,2
Plus de 50 ans	17,7	16,0	18,5

Champ : Secteur privé et entreprises publiques.

Source : Insee, DADS - fichier salariés au lieu de résidence.





## Les spécificités des motocyclistes

### Comment "fonctionne" un motard ?

#### Zone de réaccélération :

La moto se redresse progressivement afin de reprendre un bon cap.

#### Zone de sollicitation :

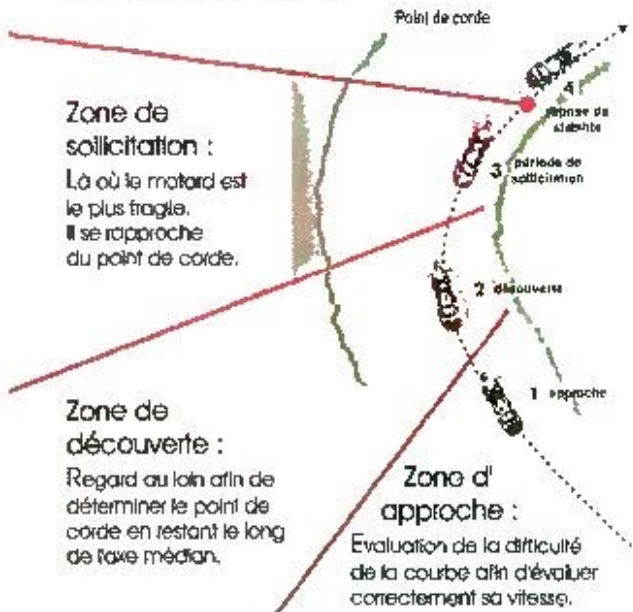
Là où le motard est le plus fragile. Il se rapproche du point de corde.

#### Zone de découverte :

Regard au loin afin de déterminer le point de corde en restant le long de l'axe médian.

#### Zone d'approche :

Évaluation de la difficulté de la courbe afin d'évaluer correctement sa vitesse.



La trajectoire. (schéma DDE 54)

Une moto tient en équilibre à partir de 30-40 km/h grâce à l'effet gyroscopique de ses roues, comme un cerceau lancé sur le sol. En deçà, l'équilibre est dû au pilote qui adapte sa trajectoire sur la chaussée en fonction du maintien de l'équilibre.

Dans une courbe, sa trajectoire est différente de celle d'une voiture. La moto n'est plus droite, le pneu n'est plus assez "chargé" ce qui rend son décrochement plus facile. Il a besoin du maximum d'adhérence.

Son faible encombrement lui permet d'exploiter toute la largeur de sa voie de circulation. Cela lui permet "d'élargir" ses trajectoires et être ainsi un peu moins tributaire de la force centrifuge.

Un VL est peu concerné par la force centrifuge et pas du tout par l'équilibre, il peut donc aisément circuler parallèlement à l'axe de sa voie, sans déviation.

Le motard ne peut pas, par ailleurs, se permettre de freiner lorsqu'il est penché et doit pouvoir accélérer en sortie de courbe.

Plus que l'automobiliste, le motard doit analyser rapidement son environnement. Pour éviter les pièges, il prendra une trajectoire non rectiligne qui peut surprendre le non initié.

Lors d'un freinage brutal, les roues peuvent se bloquer. Dans ce cas, il y a perte d'adhérence et il n'y a plus d'effet gyroscopique, ce qui entraîne une perte d'équilibre, voire une chute.

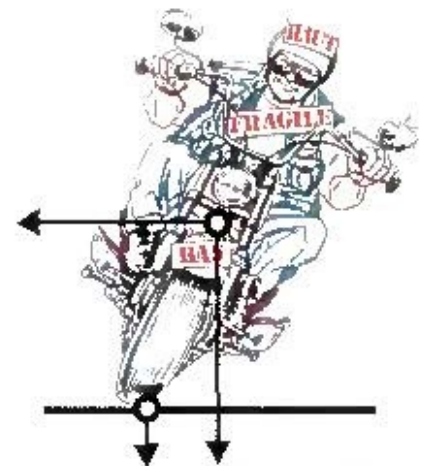
*C'est l'effet gyroscopique qui permet de maintenir l'ensemble moto-motard en équilibre.*

En ligne droite...



Tout le poids de la moto et du chargement appuie sur le pneu.

En courbe...



Seule une petite résultante du poids appuie encore sur le pneu le reste sert à "contrer" l'effet gyroscopique.

(schéma DDE 54)

Pour mieux connaître les difficultés rencontrées par les motards de leur département, mesdames et messieurs moto des DDE leur proposent des fiches à compléter.

**FICHE DE SIGNALEMENT DE DANGERS POUR LES MOTARDS**

**LOCALISATION DE DANGERS IDENTIFIÉS**  
 Danger rencontré dans le département des Yvelines-Alpes sur la commune : \_\_\_\_\_  
 à l'adresse : \_\_\_\_\_ km(s) de \_\_\_\_\_ (1)  
 sur autoroute : A 53 \_\_\_\_\_ avec un tracé de route :  
 en ligne droite  
 sur route nationale : 991 \_\_\_\_\_  en virage  
 sur route départementale : RD \_\_\_\_\_  en carrefour  
 sur une autre voie : \_\_\_\_\_  en giratoire

**TITRE DE DANGER IDENTIFIÉ**  
 Le danger signalé est de L :  
 Déviation de la route :  
 signalisation :  adaptée  insuffisante  absente  
 Marquage au sol :  
 de type :  blanc  ponctuel  continu  
 Glissières de sécurité :  
 absence d'écran intérieur  écran abîmé

Ralentisseurs :  
 trop haut  mal réglés  non réglés

Défauts de la chaussée  
 nid de poule  plaque égale  
 bandes rugueuses  déviation

Sautes sur la chaussée  
 trous  hydrocarbures

Verre cassé

**SITUATION DE DANGER**  
 Danger rencontré le : \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / 199\_\_  
 ou depuis le : \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / 199\_\_  
 par un temps :  beau  humide  pluvieux  froid  
 et saisonnier :  écart de conduite (décapage)  autres

Le danger est signalé par :  
 Mme / M. le / M. \_\_\_\_\_ (1)  
 Coordonnée : \_\_\_\_\_ (1)

(1) Indiquer si elle concerne le ou les points (1) local(s)

## L'Inventaire des principales difficultés rencontrées par les motocyclistes sur une Infrastructure

Pour avoir une meilleure connaissance des difficultés ressenties par les motards sur les infrastructures, de nombreux mesdames et messieurs moto ont mené des enquêtes dans leur département (mise à disposition de questionnaires, analyse des enquêtes content/pas content,...).

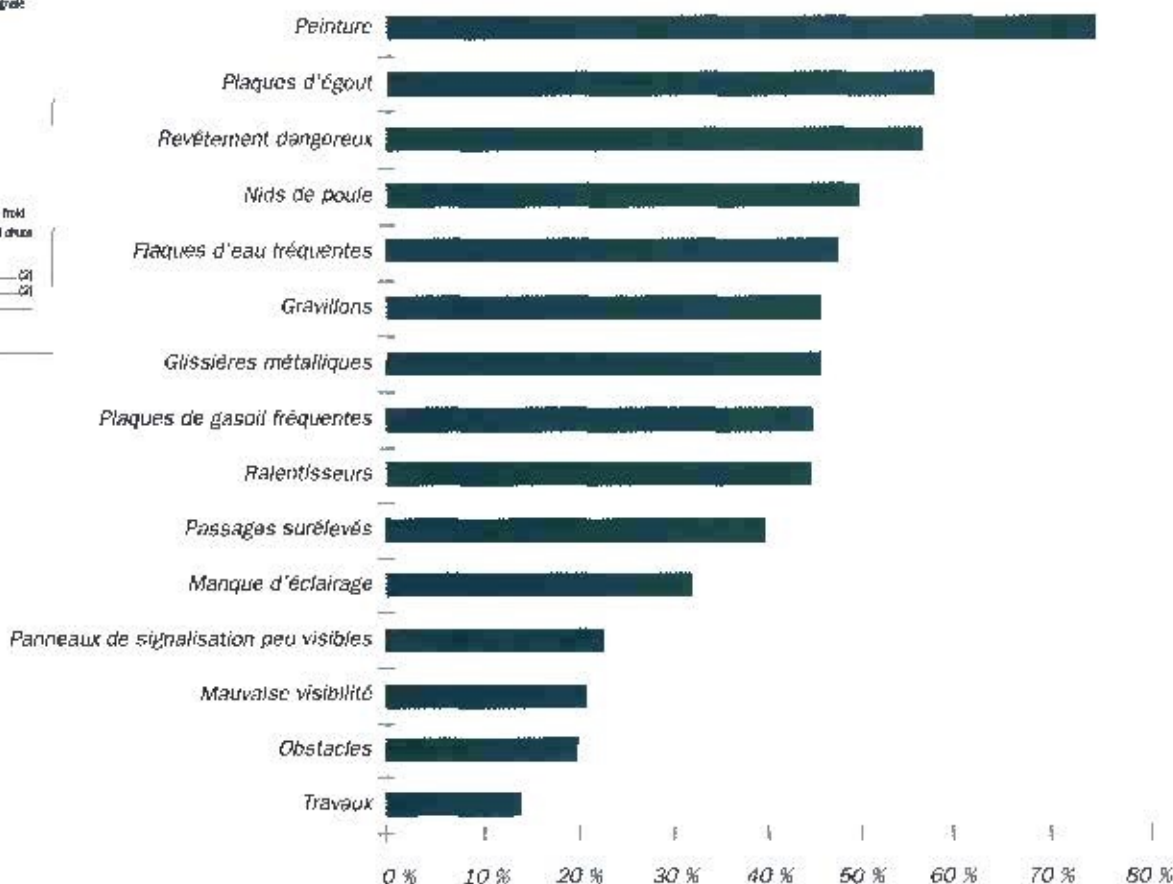
Deux types de fiches sont généralement proposées :

- réaction après accident ou "grosse frayeur" qui permet de faire remonter les problèmes concrets :
- enquête plus générale sur les points supposés dangereux.

Elles permettent de récolter un nombre significatif de réponses.

La DDE de l'Essonne, par exemple, a exploité 350 cartes en 1995. Elle a pu ainsi identifier et classer les principaux points dangereux ressentis par les motards.

Il s'agit bien là d'insécurité ressentie et non de résultats d'études accidentologiques. C'est toutefois un bon indicateur des principaux problèmes rencontrés.



Résultats de l'enquête de la DDE de l'Essonne sur les points ressentis par les motards comme particulièrement risqués, donnés en pourcentage des réponses exprimées.



## Points clés à vérifier

Les questions posées ici sont valables pour l'ensemble des usagers de la route. Les points intéressant particulièrement les deux roues motorisés ont été mis en avant.

### Adhérence-Uni

Le motard est particulièrement sensible à l'adhérence de la chaussée et aux problèmes de glissance.

Les matériaux employés sur les chaussées doivent présenter une bonne adhérence, surtout par temps de pluie.

La tenue de route de la moto est très liée à l'état de la chaussée surtout en courbe, dans les zones de freinage (approche d'intersection, entrée de courbe) et d'accélération.

Toute altération de la chaussée peut surprendre le motard et risque de le déséquilibrer.

- Attention aux déformations de la couche de roulement.
- Signaler correctement les secteurs présentant des risques (rainurage, gravillons).
- Surveiller l'usure des marquages. Tous les produits de marquage doivent être certifiés ou soumis à autorisation d'emploi.

- Adhérence des couches de roulement neuves [12]  
Influence des caractéristiques d'infrastructure sur la sécurité [45]

### Lisibilité

La "lisibilité de la route" permet à l'utilisateur d'identifier rapidement le lieu où il est, la trajectoire qu'il doit suivre et d'anticiper les événements qui peuvent se présenter.

Pour un motocycliste, la modification de sa trajectoire est délicate en courbe et dans les zones de freinage ou d'accélération.

Il est important de signaler correctement les dangers et les mouvements à effectuer, pour éviter de surprendre, notamment les motards, car leur perception de l'environnement est différente de celle des autres usagers.

### Visibilité et perception

Un des problèmes du motocycliste est de ne pas être bien "repéré" par les autres usagers, essentiellement en raison de sa faible surface frontale. Il est difficile d'apprécier sa vitesse. Dans les accidents, il est fréquent que l'automobiliste déclare ne pas l'avoir vu.

L'obligation qui est faite aux motos de circuler en faux de croisement permet de remédier partiellement à ce problème, mais l'amélioration de la perception mutuelle reste indispensable.

*Une bonne adhérence de la chaussée est-elle assurée ?*

*Un bon écoulement des eaux de ruissellement est-il assuré ?*

*La perception du tracé par l'utilisateur est-elle correcte ?*

*Le motard est-il bien visible pour les autres usagers ?*

*La présence de masques est-elle gênante ?*

*La largeur et le revêtement des accotements permettent-ils l'évitement ou la récupération ?*

*La hauteur et le type des bordures sont-ils corrects ?*

*L'absence ou l'isolement des obstacles dans la zone de gravité limitée est-elle vérifiée ?*

*S'il existe des obstacles sur chaussée sont-ils suffisamment signalés ?*

*L'usager est-il prévenu suffisamment en amont d'un changement de la nature de profil en travers ou du type de voie ?*

Végétation, balises, signalisation, glissières ne doivent pas représenter de masque pour la visibilité des motards. Attention surtout dans les intersections, les courbes et l'entrée des échangeurs.

### **Possibilités d'évitement et de récupération**

Des accidents sont évitables si on peut effectuer des manœuvres d'urgences sur les accotements.

- La zone de récupération doit être revêtue et sans obstacle.
- Aucune dénivellation brutale dans le profil en travers n'est acceptable.
- Les hauteurs des bordures doivent être adaptées selon les lieux.

### **Limitation de la gravité des chocs**

Plus que tout autre usager, le motard est très vulnérable. Puisqu'il n'est pas protégé par une carrosserie. Veiller à :

- supprimer ou isoler les obstacles latéraux ;
- utiliser les glissières de façon limitée ou employer des dispositifs spécifiques ;
- proscrire les obstacles durs sur l'îlot central des giratoires ;
- utiliser du mobilier urbain non anguleux ;
- présignaler les ralentisseurs conformément aux exigences de la réglementation ;
- utiliser des séparateurs de voies adaptés.

### **Cohérence de la voie et de son environnement**

L'usager doit être prévenu suffisamment en amont des changements qui l'attendent.

- Signaler les changements de profil en travers et du type de voie.
- Aménager une zone de transition forte permettant une adaptation du comportement.
- Présignaler et signaler les travaux.
- Retirer toute signalisation inutile.



# PARTIE 2 LES ACTIONS DE LA FFMC

Cette année encore la FFMC a travaillé au quotidien pour défendre les droits des motards et mettre en œuvre des actions concrètes pour améliorer leur sécurité.

## I - REPRÉSENTER

### ET DÉFENDRE

#### A/ LE PARLEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE VS UN CISR TRÈS POLITIQUE

Alors que la FFMC participe depuis 2012 au Conseil national de sécurité routière initié par Manuel Valls alors Ministre de l'Intérieur, les participants de la commission 2 roues motorisées se sont heurtés à une démarche très répressive de la part des pouvoirs publics, et notamment lors du CISR du 2 octobre. Celui-ci a été notamment provoqué par la publication des chiffres de la sécurité routière du mois d'août avec une augmentation de 19,2 % du nombre de morts. La réponse politique s'est voulue forte avec des annonces

répressives pour l'ensemble des catégories d'usagers et en particulier des 2 et 3RM. Ainsi, 33 mesures s'ajoutent à une liste déjà longue d'orientations essentiellement répressives avec entre autres, une hausse des radars, le recours à des drones ou à des sociétés privées pour conduire les voitures banalisées. Mais surtout, la mise en place du contrôle technique 2RM à la revente prévu pour 2017, l'extension du permis A2 et l'obligation du port des gants. Une démonstration de force à grand renfort d'effets d'annonces, alors que la mortalité routière pour les motards a baissé de 38% en 15 ans. La FFMC a réagi fortement à ces annonces et notamment en affirmant sa détermination à lutter contre le CT.

**Le CNSR a été relancé au cours du premier semestre par décret.** Cette nouvelle édition ne sera pas présidée par le député Armand Yung pour raisons de santé, suspendant ainsi les travaux du comité durant plusieurs mois.

#### B/ MOBILISATION CONTRE LE CONTRÔLE TECHNIQUE À LA REVENTE

Véritable serpent de mer depuis 2007, le contrôle technique moto est revenu en France suite à l'annonce de Manuel Valls au CISR du 2 octobre. Présenté dans un objectif de sécurité routière, mais aussi de protection du consommateur, avec une mise en place en 2017, cette mesure prendrait la forme d'un contrôle transactionnel pour les catégories de L1 à L5 (du cyclo au tricycle en passant par la moto classique). Les centres de contrôles techniques, délégataires de service public, ont en charge de concevoir le cahier des charges de ce contrôle technique.

Après des années de lutte contre les tentatives d'instauration de CT (depuis 2008 et le rapport du conseil général des ponts et chaussées), les opérateurs et les réseaux de professionnels du contrôle, restent prudents sur les investissements à lancer et attendent un engagement de la part de l'État pour avancer concrètement sur ce sujet. Cependant, la France n'a jamais été aussi proche de la mise en place de cette mesure.

La FFMC n'a eu de cesse de communiquer sur le mensonge que représentent les arguments avancés, qu'ils soient sur la sécurité routière, la protection du consommateur ou le respect d'orientations européennes. Des représentants du Bureau national ont rencontré les responsables des 5 têtes de réseaux ainsi que le Délégué interministériel à la sécurité routière pour leur réexpliquer les raisons objectives de notre opposition.

En parallèle, les antennes ont été encouragées à se mobiliser en local dans la perspective d'une action nationale sur un seul mot d'ordre : contre le contrôle technique moto en France. Cette manifestation a été très largement suivie avec une couverture médiatique d'ampleur, notamment dans un contexte politique où l'exécutif est en grande difficulté.



**C/ PERMIS A2**

Autre conséquence du CISR du 2 octobre 2015, le gouvernement a décidé de généraliser le permis A2 à tous nouveau permis. Là où le bridage à 47 chevaux était réservé aux 18-24 ans, la nouvelle formule imposera à chaque nouveau permis une attente de 2 ans avant de prétendre à une puissance plus élevée. Il est difficile de ne pas corrélérer cette orientation avec l'annonce de la fin des 100 chevaux redoutée par le ministère de l'intérieur vis-à-vis des associations de victimes de la route. Là où cette mesure aurait pu encourager une progressivité dans l'accession à la moto, elle devient une contrainte supplémentaire, tant pour les usagers de tous âges que pour les professionnels. En effet, le particulier se voit limité dans son choix d'achat et le professionnel (concessionnaire ou moto école) subit une adaptation forcée avec des impacts économiques importants. Malgré les critiques de la FFMC et de l'AFDM, l'extension du permis A2 n'a pas mobilisé à sa juste mesure.

**D/ FIN (PARTIELLE) DES 100 CHEVAUX EN FRANCE**

Certainement une des plus anciennes revendications de la FFMC! La fin des 100 chevaux en France. Après des années d'interpellations auprès de la commission européenne, le règlement européen 168/2013 permet enfin d'immatriculer au 1er janvier 2016, en version libre, toutes les motos de la norme

euro4. Restait la question du « rétrofit » ou remise en configuration d'origine pour toutes les motos ne correspondant pas au règlement 168/2013. Il apparaissait en effet injuste et incompréhensible que certaines motos puissent bénéficier d'une possibilité de débridage et d'autre non. Le gouvernement a tranché la question en permettant de procéder à cette remise en configuration pour toutes les motos équipées d'un ABS. Cette décision s'explique administrativement par l'obligation de l'ABS pour toutes les motos euro4 au 1er janvier 2016. Mais elle a été surtout mise à mal par un retard de plus de 2 mois, obligeant la FFMC à réagir auprès des autorités pour que les textes réglementaires sortent les usagers et les professionnels de l'impasse dans laquelle les pouvoirs publics les avaient mis. Les textes ont finalement été publiés au Journal Officiel le 14 avril 2016. En parallèle, la FFMC a fait valoir auprès de la commission européenne son refus de conditionner le débridage avec l'ABS. Parce que cette disposition place une nouvelle fois les motards français dans une particularité européenne d'une part et d'autre part à cause de l'absence totale de corrélation entre ces deux éléments. Ainsi, si cette sortie des 100 chevaux reste l'aboutissement d'un très long combat de la FFMC, il n'en demeure pas moins que la FFMC continue à dénoncer le lien erroné entre ABS et puissance.

**E/ LUTTE CONTRE LES RESTRICTIONS DE CIRCULATION**

Depuis 2011 où la FFMC a été lanceur d'alerte sur les interdictions de circulations (projets ZAPA), les politiques publiques ont évolué dans un sens inquiétant quant aux libertés de circulation. La loi de transition énergétique promulguée en septembre 2015 a créé une nouvelle brèche dans les dispositions permettant d'exclure les véhicules polluants de centres villes. A ces dispositions législatives, se rajoute un calendrier contraint attendu qu'au 1er juillet 2015 la ville de Paris interdira les 2RM antérieurs à 2000. Deux visions s'affrontent entre les libertés de circulation et la mobilité des personnes les plus modestes d'une part, et d'autre part les questions environnementales et de santé publique. Ces questions amènent la FFMC à se positionner politiquement dans un cadre différent de celui qu'elle connaissait depuis des années. Un cadre dans lequel la sécurité n'a pas uniquement trait à la route, mais aussi à la santé publique, avec les nouveaux impacts que cela génère, tenant compte également des évolutions sociétales, des nouveaux modes de déplacements et des politiques publiques grandement guidées par les orientations européennes.

La FFMC a manifesté le 10 octobre 2015 en France pour s'opposer à ces décisions sur le slogan « *la moto est une solution, pas une pollution* ». Plus de 50 000 motards se sont mobilisés dans les rues, forçant la Ministre de

l'Environnement à réagir publiquement. Interviewé dans « la Montagne » à l'occasion d'un déplacement, elle invitait les motards en colère à discuter avec elle au lieu de manifester. Elle n'a cependant pas répondu à nos sollicitations. Bien au contraire, elle a pris le parti dès le début de l'année 2016, de durcir son discours par un projet d'arrêté visant à interdire les motos de norme euro 1 et euro 2 confondues. Ainsi, les motos antérieures à 2007 seraient exclues des villes comme Paris et bien d'autres. Une décision inacceptable pour la FFMC qui dénonce un politique publique bien éloignée des préoccupations sociales.



## II - LES ACTIONS POUR LA SÉCURITÉ DES MOTARDS

### A/ DES RELAIS MOTARDS CALMOS NOUVELLE FORMULE

Comme annoncé dans le rapport d'activité de l'année dernière, la FFMC et la DSCR ont signé une nouvelle charte pour l'organisation des Relais Motards Calmos (RMC). Cette charte engage la FFMC dans l'organisation, l'accueil et le fonctionnement des Relais, avec une communication préalable aux préfetures concernées. Côté DSCR, l'engagement porte sur la fourniture de kit de communication pour les antennes organisatrices, ainsi que sur la diffusion de la charte aux préfets. La charte ne reprend pas le précédent fonctionnement, trop lourd, avec le comité de pilotage et l'attribution des subventions. Les antennes restent maîtresse d'œuvre de leurs actions, tout en se reposant sur le National en cas de difficulté auprès des préfetures. Cette charte ne lie pas la FFMC avec la DSCR et ne porte que sur les RMC, notamment sur leur aspect technique. Ainsi le Bureau national a fait le choix d'une signature par l'intermédiaire du Délégué général. 2015 a aussi été l'année du déménagement du Bol d'Or qui revient au Castellet après plus de 15 ans d'absence. Une nouvelle organisation pour nos antennes du Sud qui ont durement œuvré auprès des sociétés d'autoroutes afin d'obtenir la gratuité du réseau pour les motards. Une fois le bilan effectué, il en

ressort un souhait des antennes d'une plus grande coordination nationale auprès des sociétés concessionnaires pour élargir le périmètre de gratuité et de ne pas se contenter des 200 ou 300 km autour de l'évènement.

Il appartient à l'assemblée générale de se positionner sur l'implication du National à ce sujet.

### B/ CIRCULATION INTER-FILES (CIF)

L'expérimentation était initialement prévue pour le début de l'automne 2015. Elle se réalisera finalement au 1er janvier 2016 dans 11 départements répartis dans 4 zones distinctes (IdF, PACA, Gironde et Rhône-Alpes). Pour la FFMC, cette mesure est une première réponse aux années de revendications sur la reconnaissance d'une pratique courante depuis une trentaine d'années. Même si l'expérimentation reste un processus administratif, il constitue une réponse concrète à la place qu'occupent les 2RM dans les zones urbanisées. La FFMC se place en accompagnement de cette mesure, avec le reste de la filière 2RM. Ainsi, une plaquette a été éditée avec le CNPA, diffusée à 200 000 exemplaires dans 1000 points de ventes des zones concernées. Dans le même temps, une attention est portée sur les zones où la CIF n'est pas expérimentée pour éviter que les motards ne fassent l'objet d'une répression particulière. L'objectif maintenant est de travailler à une généralisation de la mesure, comme c'est le cas en Belgique.

### C/ LABEL CASQUE

Ce projet est la concrétisation d'un travail initié en partenariat avec la FFM. Il s'agit d'aller plus loin que la simple question de norme européenne E 22-05 qui définit le seuil de risque pour un casque. Cette norme étant basée sur les scénarios de chocs ne tenant pas compte de la réalité des accidents. La FFM, la FFMC et l'AMDM ont décidé de s'associer avec deux laboratoires de recherche appliquée en biomécanique pour étudier plus finement les types d'accidents et les lésions provoquées. Ces études se feront exclusivement sur des motards évoluant hors de la voie publique (piste, off road). En parallèle de ces travaux la fondation MAIF travaille sur un projet appelé « euroNcasque » intégrant des cas de chute et d'accidents sur route auprès d'utilisateurs classiques. Les deux projets se basent sur une méthodologie différente mais les démarches doivent être perçues comme complémentaires, l'une pouvant très bien alimenter l'autre.

### D/ ORGANISATION D'OPÉRATIONS "MOTARD D'UN JOUR" SUR TOUT LE TERRITOIRE

Depuis deux ans, la FFMC Nationale développe l'ambition des « motards d'un jour » dans la volonté d'en faire une opération identifiée autour de la moto et de ses spécificités. Le principal intérêt de ces opérations est de sensibiliser élus et gestionnaires de voirie à la prise en compte du 2 et 3 RM dans les politiques de sécurité routière et de mobilité.

Alors que l'année 2016 connaîtra l'installation des zones de circulations restreintes à Paris et dans d'autres villes de France. Les sujets de mobilité et d'environnement seront majeurs pour les années qui arrivent, la FFMC doit convaincre sur l'utilité de ce mode de locomotion, notamment dans l'apport qu'il constitue dans les zones urbaines. Une première étape a été franchie avec l'expérimentation de la circulation inter-file qui, pour la première fois, donne une place dédiée aux 2 et 3RM.

Ces opérations, inscrites dans les « Grands événements moto » du Mouvement FFMC, bénéficient d'un budget spécifique et d'un travail commun entre la FFMC, la Mutuelle des motards et Moto Magazine.

### III – DES COMMUNICATIONS POSITIVES VERS LES MOTARDS

#### A/ CAROLE INDÉMODABLE

Le circuit Carole reste fidèle à sa vocation de roulage gratuit et d'accueil des motards autour des 26 week-ends annuels. Le départ de la salariée qui tenait la motothèque a demandé une réorganisation des équipes de bénévoles, et le Bureau national est resté vigilant à la continuité du service, en se reposant sur les retours de Jean-Marc Belotti, mandaté à cette fin.

Sur l'exercice 2015-2016, les liens entre FFMC et FFM s'y renforcent dans la pratique comme dans la communication. Ainsi, en plus des actions communes, la FFMC s'est affichée aux côtés de la FFM sur l'initiative des roulages jeunes.

#### B/ SALON DE LA MOTO

Tous les deux ans, Paris accueille le Salon de la moto et du scooter au parc des Expositions. Le Mouvement FFMC a tenu à être présent malgré certaines difficultés qui se sont faites jour dans la désignation des stands. Cela dit, le rendez-vous était donné aux motards du 30 novembre au 6 décembre au hall 5-2. Le prestataire retenu par le Mouvement FFMC a été celui proposé par la FFMC, c'est la coopérative du nom d'«*Autrement design*» qui a été retenue pour concevoir le stand.

Malgré une affluence moins importante qu'en 2013 (syndrome du 13 novembre

apparemment), la FFMC a enregistré une fréquentation intéressante avec plus de primo-adhésion qu'il y a deux ans.

#### C/ MOTARD D'UN JOUR

Opération emblématique de la FFMC auprès des élus et responsables de voirie, les opérations motards d'un jour se poursuivent d'une année à l'autre avec une ambition d'être un évènement national pour les années qui viennent. Pour 2015, plus de 30 antennes ont participé à l'opération. La fréquentation de personnes invitées se décompte comme suit : élus 85%, techniciens 28 %, autres 12%.

Motard présent lors des journées «gratuites» organisées par le Mouvement FFMC et la FFM au circuit Carole. Photo : Marc Bertrand





Actualité



1er/06/2011

## Sécurité Routière : « Voir et être vu », une nouvelle action de prévention.



La cellule de sécurité routière de la Préfecture met en place une opération de sécurité routière afin de conforter ses actions de prévention dans le département. Durant deux jours, les 3 et 4 juin prochains, il sera procédé au nettoyage des phares et au réglage des véhicules automobiles devant la concession Sud Motors située zone Collery.

Lors de la conférence de présentation du vendredi 27 mai dernier, Jean- Claude Labrador, Chargé de mission sécurité routière Guyane accompagné de Philippe Loos, le Directeur de cabinet du Préfet de Région Guyane en charge de la sécurité routière ont expliqué la raison de l'opération. Un constat révèle un problème de visions globales sur la plupart des accidents de la route et un nombre important de véhicules circulant avec des phares assombris. La cellule de sécurité routière et les intervenants départementaux de sécurité routière (IDSR) effectueront gratuitement le nettoyage et le réglage des phares. Le financement total de l'opération est assuré par le plan départemental d'action et de sécurité routière (PDASR).

Quant au Conseil général, en matière de sécurité routière, il mènera des actions de sensibilisation comme chaque année sur les routes départementales et notamment lors du Tour de Guyane 2011.

Ludovic Aly



N° 2576

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 février 2015.

## PROPOSITION DE LOI

*tendant à la **protection des conducteurs et passagers**  
de **véhicules deux-roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>**,*

(Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Yves FOULON, Damien ABAD, Élie ABOUD, Olivier AUDIBERT TROIN, Jérôme CHARTIER, Dino CINIERI, Jean-Michel COUVE, Dominique DORD, David DOUILLET, Marianne DUBOIS, Virginie DUBY-MULLER, Laurent FURST, Guy GEOFFROY, Michel HEINRICH, Michel HERBILLON, Patrick HETZEL, Valérie LACROUTE, Jacques LAMBLIN, Marc LE FUR, Patrice MARTIN-LALANDE, Alain MOYNE-BRESSAND, Bernard PERRUT, Didier QUENTIN, Franck RIESTER, Paul SALÉN, Fernand SIRÉ, Jean-Charles TAUGOURDEAU, Guy TEISSIER, Michel VOISIN et Éric WOERTH,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En 2014, le nombre de motards tués dans des accidents de la route a malheureusement augmenté. Alors que les déplacements des deux-roues motorisés représentent 2 % du trafic routier, ces utilisateurs représentent 33 % des blessés et 26 % des tués.

En janvier 2012, le préfet Régis Guyot a été chargé par le ministre de l'intérieur Claude Guéant d'une mission sur les équipements de protection individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisés.

Il ressort de ce rapport rendu en novembre 2012 que « les données relatives à l'accidentalité des utilisateurs de deux-roues motorisés, en particulier celles relatives aux blessés hospitalisés et légers, font ressortir l'importance de la seule protection passive qui vaille pour ces usagers de la route : les équipements de protection individuelle. »

Sans carrosserie pour les protéger, les motards sont directement et gravement exposés en cas de choc. Les lésions qu'ils subissent alors sont plus graves en moyenne que celles des automobilistes accidentés. Au delà de la qualité de leur conduite et des dispositifs modernes de freinage, seuls des équipements de protection individuelle directement portés sur eux sont donc susceptibles, sinon de leur sauver souvent la vie, du moins d'atténuer les conséquences corporelles, y compris à long terme, de leurs accidents.

Si le casque est le seul équipement dont le port est obligatoire pour tous les utilisateurs de deux-roues motorisés, il n'est pas le seul équipement à disposition des motards qui, à première vue, paraissent disposer d'une gamme complète : casque « moto », protections cervicales, protections dorso-lombaires, protections thoraciques, blousons et vestes « moto », gilets air-bag, gants « moto », protections articulaires, combinaisons « moto », pantalons « moto », chaussures « moto »...

Tous ces équipements permettent théoriquement d'offrir aux utilisateurs de deux-roues motorisés une protection intégrale de leur corps.

Depuis 2011, l'équipement des gendarmes motocyclistes intègre la technologie air-bag, de même que les douanes (2012) et la Police de Monaco (2014).

Un membre du peloton autoroutier de la gendarmerie nationale, accidenté le 26 mars 2012 et auditionné par le préfet Guyot dans le cadre de sa mission, a pu donner un avis particulièrement éclairant sur la nouvelle tenue de protection intégrale (incluant un airbag) dont sont désormais dotés les gendarmes. « Après avoir roulé sur une trainée de gazole, il perd le contrôle de sa moto, qui se couche et l'entraîne dans une glissade d'environ 50 mètres sans heurt, pour, au final, quelques contusions et égratignures au niveau du genou, du bras et d'un pouce. L'intéressé de préciser : « Tout au long de la roulade, et après de multiples rebonds sur le sol, je peux affirmer que le système gonflable « airbag » offre un niveau de protection excellent. Le ressenti était comparable à une chute sur un tapis en mousse ou un matelas. De plus, il a permis un verrouillage du casque et donc limité au minimum les lésions cervicales. Le tissu a également offert une bonne résistance à l'abrasion en m'évitant de multiples égratignures et brûlures. (...) ».

Le législateur doit par conséquent se poser la question de savoir si, dès lors que son efficacité est démontrée, le port d'équipements de protection individuelle doit être laissé à la seule responsabilité individuelle des utilisateurs de deux-roues motorisés, ou bien s'il doit être rendu obligatoire. On ne peut pas non plus oublier qu'au delà des souffrances et des handicaps souvent durables dus aux accidents de motos, le coût économique et social pour la Nation de cette accidentalité spécifique est important.

L'obligation du port du casque à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1973 a été ressentie à l'origine par beaucoup comme une atteinte à la liberté individuelle, tout comme le port de la ceinture de sécurité l'a été pour les automobilistes. Néanmoins, ces obligations sont très majoritairement respectées aujourd'hui, et ont évité bien des morts ou des lésions graves.

La présente proposition de loi propose par conséquent de rendre obligatoire le port de gants et d'une protection dorsale pour les conducteurs et passagers de deux roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Ces équipements devront être obligatoirement fournis par les fabricants au moment de l'acquisition du véhicule.

PROPOSITION DE LOI

**Article unique**

Le port de gants et d'un dispositif de protection dorsale homologués est obligatoire pour les conducteurs et passagers de deux roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Le fabricant doit fournir ces équipements lors de l'achat du véhicule. Un décret en Conseil d'État fixe les conditions d'application du présent article.

## L'alcool, le casque et la vitesse...

Propos recueillis par Guillaume AUBERTIN

21.09.2010

Didier Rostaing et ses tonnes d'archives. « Tout ça, indique-t-il, ce sont les accidents de la route qui se sont produits en Guyane depuis 2003 » (GA)

***Didier Rostaing, chef du pôle sécurité routière à la DDE, se dit « inquiet » par rapport au nombre et à la gravité des accidents qui concernent les conducteurs de deux-roues.***

**- La route a fait un mort de plus ce week-end. Avec 25 morts au compteur, l'année 2010 est particulièrement meurtrière, non ?**

C'est vrai que le nombre de tués est inquiétant cette année. Mais il faut regarder les chiffres de manière globale. On constate que le nombre d'accidents est en baisse constante depuis des années, alors que la circulation est plus importante. On est passé de 744 accidents en 2000 à 365 l'an dernier. Ce qui est gênant, c'est la proportion d'accidents graves, principalement chez les deux-roues.

**- Mais y a-t-il moins de morts qu'avant sur les routes ?**

Cela a baissé ces dernières années. On en comptait 45 en 2005, 33 en 2006, 29 en 2007, 27 en 2008, 28 en 2009. Mais c'est vrai qu'on est déjà à 25 cette année, et il reste encore trois mois...

**- Est-ce la faute aux deux-roues ?**

Ce qui est le plus inquiétant, c'est effectivement l'accidentalité des deux-roues qui est en hausse. En 2009, on a recensé un accident corporel par jour. Sur ces 365 accidents, 221 ont eu lieu sur la zone police (l'agglomération très large de Cayenne). Et 175 d'entre eux concernaient des deux-roues (79%). Cette année encore, tous les tués à Cayenne étaient des usagers fragiles de la route (piétons et deux-roues).

**- Le message de prévention a-t-il du mal à passer ?**

Il y a quinze ans, personne ne portait de casque, donc on est parti de rien. Aujourd'hui, les conducteurs de deux-roues qui ont leur BSR, un casque homologué et un engin aux normes, sont beaucoup plus nombreux que les autres. Mais des rebelles, il y en a dans toutes les sociétés. Le problème, c'est que ces conducteurs de deux-roues sont beaucoup plus exposés aux accidents graves.

**- Quelles sont les principales causes de ces accidents ?**

Pour les deux-roues, il y a surtout l'absence de casque. Mais aussi la vitesse, car les conducteurs d'engins roulent souvent plus vite que le flux et ont pour habitude de dépasser par la droite. Il y a beaucoup d'accidents à cause de ça. Et pour les voitures, on constate que l'absence de ceinture de sécurité resurgit. Il y a enfin l'alcool, comme la vitesse, qui posent de sérieux problèmes.

## - Les contrôles et les radars automatiques ne font-ils pas effet ?

On a constaté que la vitesse moyenne pratiquée par les automobilistes avait baissé depuis l'installation des radars et la multiplication des contrôles, mais cela n'est pas suffisant, quand on voit sur certains lieux d'accident des traces de frein sur une centaine de mètres!

(1) La plupart de ces affaires n'est pas encore passée devant le tribunal. Il ne s'agit donc que des « causes apparentes », qui ont été relevées sur les lieux de l'accident par les enquêteurs de la police et de la gendarmerie. « Mais dans 99% des cas, tout cela se confirme », note Didier Rostaing.

## LE FAIT DU JOUR - 25 morts depuis le début de l'année

D'après l'Observatoire régional de sécurité routière (1), l'alcool, la vitesse, et l'absence de casque seraient les principales causes de ces accidents meurtriers, qui ont coûté la vie à dix conducteurs de deux-roues.

5 janvier : Un cyclomotoriste de 16ans est percuté par une voiture au croisement situé près de la mairie de Rémire-Montjoly. L'automobiliste aurait grillé la priorité.

17janvier : Un homme de 62 ans en état d'ébriété très avancée est renversé par un véhicule le long de la RD6, au niveau du PR 6,730.

3 février : Un cycliste de 16 ans se tue à Matoury, près de la Mirande. Il s'était accroché à la benne d'une camionnette.

5 février : Un homme de 33 ans meurt en voiture sur la RN1 entre Iracoubo et le croisement de la route de Mana. La vitesse et la ceinture de sécurité pas attachée seraient en cause.

7 février : Deux hommes de 26 et 29 ans se tuent à bord de leur véhicule sur la RN1 à quelques kilomètres de Sinnamary. La vitesse, l'alcool et le cannabis seraient en cause.

8 février : Un jeune de 21 ans percute un mur avec sa moto 125 cm<sup>3</sup> sur l'avenue des Flamboyants à Cayenne. Le motard ne portait pas de casque et roulait vraisemblablement trop vite.

17 février : Un conducteur de cyclo se tue lors d'un tirage sur la RN2, tout près de Roura, au niveau du PR 8,500. Il avait 24 ans.

13 mars : Un automobiliste de 23 ans meurt sur la RN2 à la sortie de Matoury. L'alcool et l'absence de ceinture seraient en cause.

15 mars : Un motard de 27 ans se tue tout seul sur sa 125 cm<sup>3</sup>, rue Ernest-Prévoit à Cayenne. La vitesse et l'absence de casque seraient en cause.

11 avril : Un cyclomotoriste de 27 ans entre en collision avec une voiture à l'entrée de la RN1 en direction de Kourou, après avoir franchi une ligne continue.

16 avril : Un cyclomotoriste de 73 ans se tue sur la route de l'aéroport, renversé par une voiture, après avoir grillé un stop.

17 avril : Un jeune cyclomotoriste de 17 ans meurt pendant un tirage sur la route de Pariacabo à Kourou.

18 avril : Un piéton de 35 ans se fait renverser le long de la Matourienne par une voiture. L'alcool serait en cause.

10 mai : Une adolescente de 15 ans se tue en engin, après avoir, semble-t-il, dépassé un cyclomoteur par la droite à Cayenne.

24 mai : Deux voitures entrent en collision sur la RD9 entre Mana et Awala-Yalimapo. Une femme de 29 ans meurt dans l'accident.

28 mai : Une piétonne de 14 ans se fait renverser près du rond-point de Baduel à Cayenne. D'après l'enquête de police, l'automobiliste conduisait en téléphonant.

16 juin : Un cyclomotoriste de 20 ans décède devant le collège Paul-Kapel à Cayenne. La vitesse et l'absence de casque seraient en cause.

22 juillet : Une fillette de 2 ans meurt dans un accident entre deux voitures, sur la RN2, après le croisement de la route de Montsinéry. L'enfant n'était pas attachée.

25 juillet : Un adolescent de 16 ans se tue zone Collery en percutant une glissière de sécurité en scooter. Il portait un casque non homologué.

28 juillet : Un cyclomotoriste de 47 ans entre en collision avec une voiture sur la voie rapide à Cayenne. La vitesse, l'alcool, et l'absence de casque seraient en cause.

28 juillet : Une automobiliste de 19 ans se tue, seule, sur la RN1 entre Macouria et Kourou. La vitesse et la ceinture pas attachée seraient en cause.

2 septembre : Une femme de 52 ans et son enfant de 12 ans décèdent à l'entrée de Kourou, sur la RN1. La vitesse et la ceinture de sécurité seraient en cause.

18 septembre : Un cycliste de 57 ans se fait percuter par un 4x4 entre le pont du Larivot et Macouria. D'après les premiers éléments de l'enquête de gendarmerie, la vitesse et l'alcool seraient en cause.



## LE FAIT DU JOUR - L'année 2010 en chiffres

L'Observatoire de la sécurité routière a relevé 23 accidents mortels qui ont fait 25 tués sur les routes depuis le début de l'année. Parmi ces victimes, on retrouve 3 piétons, 2 cyclistes, 9 cyclomotoristes, 2 motocyclistes, et 9 automobilistes.

Une vitesse excessive serait la principale cause de ces accidents mortels (10 cas), devant l'absence de casque (7), l'absence de ceinture de sécurité (5), la présence d'alcool et stupéfiants (6), le refus de priorité ou d'un stop (2), le téléphone au volant (1), le franchissement de ligne continue (1), et le dépassement par la droite (1).



Actualité - **Faits divers / Justice****FLASHES****Les deux-roues passent au contrôle**

Jeudi 03 septembre 2015



**RÉMIRE-MONTJOLY.** La police nationale et la gendarmerie ont mené, mardi soir à hauteur du carrefour de Suzini, une vaste opération de contrôle des deux-roues (scooter, motos). « Nous sommes là pour leur sécurité, a expliqué le préfet, Éric Spitz. Pour nous assurer que les conditions de sécurité sont bien respectées et rappeler les règles de prudence. » Lors de l'opération, pour laquelle 47 gendarmes et policiers étaient engagés, 84 scooters et 11 motos ont été contrôlés. Toutefois, les vérifications se sont étendues à l'ensemble des véhicules, dont 145 ont été inspectés. Avec un bilan de 35 infractions relevées et 11 immobilisations suivies d'une mise en fourrière. Pour mémoire, 14 personnes sont mortes dans un accident de la route depuis le début de l'année (contre 22 à la même période en 2014).

Régions - Amazonie et Caraïbes

**Dans la culture du débridage**

J.-M.A. / P.R.

Mardi 08 septembre 2015



Le débridage est principalement effectué sur l'échappement, le filtre à air, le carburateur et la transmission. Il augmente considérablement les risques d'accidents (DR)

***Alors que les accidents de deux-roues sont importants, zoom sur une pratique très répandue et dangereuse. Pour augmenter la puissance de leur scooter, de nombreux jeunes, souvent aidés par des mécaniciens, en modifient les dispositifs de limitation de vitesse. Cette pratique, appelée débridage, est pourtant formellement interdite par la loi.***



(DR)

Les scooters débridés sont faciles à trouver en Guyane. La pratique est en effet largement répandue et très en vogue chez les jeunes. David\* qui a débridé le moteur de son deux-roues, explique : « préparer son engin demande du temps, de l'investissement et des connaissances ». Le but est de maximiser les performances du moteur. « C'est toujours délirant de voir un booster censé faire du 50 km/h, être à plus de 110 km/h à côté d'une voiture. Et en plus, s'il est beau au niveau du design c'est toujours plus de frime. »

### « ON VA METTRE DES BILLES PLUS LÉGÈRES OU PLUS LOURDES »

Comment expliquer ce phénomène ? À 16 ans, beaucoup d'adolescents aspirent à posséder un cyclomoteur pour gagner en autonomie dans leurs déplacements. Reste qu'ils veulent rouler vite et n'ont pas les moyens d'acheter une 125 cc. En attendant, ils bricolent, boostent et personnalisent leur scooter. Le débridage sera principalement effectué sur l'échappement, le filtre à air, le carburateur et la transmission.

Parmi les manipulations techniques les plus prisées, il y a l'ajout ou le retrait de billes (ou de galets). « On intervient cette fois au niveau du porte-billes, qui se trouve dans le bloc-moteur et qui fait partie du kit d'embrayage », souligne un vendeur chez un concessionnaire moto. « On va mettre des billes plus légères ou plus lourdes en fonction de l'effet escompté. Car il existe différents grammages : plus le grammage sera élevé, plus on aura de l'allonge, plus il sera léger, plus on agira sur le démarrage. »

### COMMANDER LE MATÉRIEL SUR INTERNET

Certains jeunes changent de pot d'échappement. « Cela ne leur permettra pas de gagner en vitesse de pointe, mais de faire plus de bruit pour être vus. Pour dégager plus de gaz et avoir plus de puissance à l'arrivée, ils seront obligés de changer certaines pièces. »

Les débrideurs s'approvisionnent dans les magasins spécialisés, puis font appel à des mécaniciens, qui interviennent de manière dissimulée. Mais aujourd'hui, grâce à internet et aux tutoriels, nombreux sont ceux qui s'improvisent mécanos. « Ils commandent tous les éléments et une fois qu'ils les reçoivent, ils les montent sur leur moto », conclut le vendeur. Et le tour est joué! Cependant, ces véhicules auront des performances incompatibles avec l'expérience de leurs jeunes utilisateurs.

J-M.A. (France-Antilles Martinique) & P.R.

\*Prénom modifié

## Au-delà de 45 km/h : danger!

Débrider son scooter, une pratique très courante, dont bien peu connaissent les conséquences, surtout en cas d'accident. Les pièces fixées sur un cyclomoteur de 50 cc ne sont pas capables de résister aux forces imposées par des vitesses supérieures à 45 km/h : passé ce stade, elles peuvent casser net.

Par ailleurs, une fois le moteur débridé, la capacité de freinage devient insuffisante : les taux d'effrètement



des plaquettes et d'échauffement des disques sont proportionnels à la taille et à la vitesse du cyclomoteur. Un échauffement excessif peut entraîner la perte totale du freinage. Enfin, ce type de bricolage entraîne une usure accélérée et prématurée du moteur (au niveau des segments et du piston), des pneus mais aussi une consommation d'huile plus importante.

## REPÈRES

### Pas de mort dans les tirages depuis un an

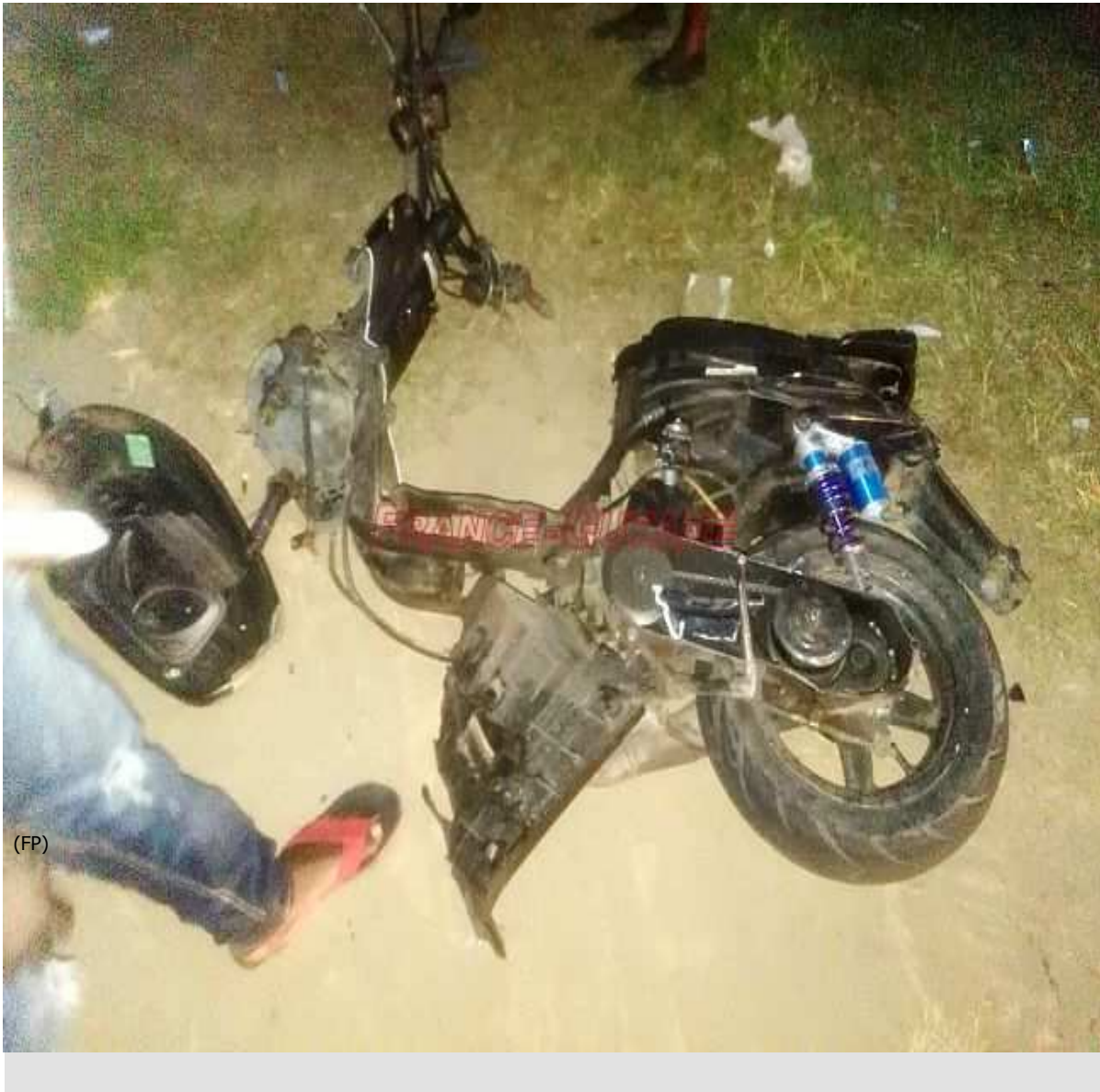
Selon le capitaine Stéphane Basso de la gendarmerie de Matoury, le nombre de tirages aurait tendance à baisser depuis quelques mois dans son secteur, notamment dans les zones du Larivot et de Stoupan. Un participant aux tirages confirme qu'il n'y en a qu'une fois par mois, contre plusieurs fois par mois auparavant. En tout cas, le dernier mort à l'occasion d'un tirage en Guyane, est survenu le 14 août 2014, sur la 2x2 voies, entre les carrefours Maringouin et crique Fouillée. C'est en se rendant à une course que Romuald, surnommé « Nerveux », avait perdu le contrôle de son deux-roues. Sa tête avait touché la glissière de sécurité. « Les glissières ne sont pas aux normes à plusieurs endroits », dénonce un participant. Après plusieurs projets avortés, il n'y a toujours pas de circuit pour les cyclomoteurs dans le département.

### Les sanctions

Depuis 2006, le fait pour un professionnel de vendre un cyclomoteur débridé ou de procéder au débridage est un délit puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Depuis 2011, le fait d'utiliser un cyclomoteur débridé sur la voie publique est puni d'une contravention de la 4e classe, soit 135 euros. Le véhicule peut également être immobilisé et mis en fourrière. En cas de revente, le nouvel acquéreur peut porter plainte et l'ancien propriétaire risque jusqu'à six mois de prison et 7 500 d'amende.

Actualité - **Faits divers / Justice****Accident entre un scooter et une voiture à Vampire**

Lundi 21 septembre 2015



(FP)

**SAINT-LAURENT.** Samedi soir, aux alentours de 19 heures, un accident a eu lieu avenue Paul-Castaing, plus connue sous le nom de route de Vampire, entre un deux-roues et une voiture.

Le cyclomotoriste, qui roulait sans éclairage, a visiblement tenté de dépasser une voiture, mais il a heurté un autre véhicule qui arrivait en face. À l'arrivée des pompiers, la victime était blessée, mais consciente.

Actualité - Sports

## Les amateurs de tirages réclament un circuit

Pierre Rossovich

Mardi 23 février 2016



Les amis de Tome se sont rassemblés samedi soir à Cayenne pour lui rendre hommage. Ils dénoncent les conditions dans lesquelles il est mort et demandent un circuit sécurisé. (PR)

### ***Un nouvel accident mortel a eu lieu en marge d'une course sauvage. Les participants accusent la gendarmerie d'en être à l'origine et demandent un circuit pour assouvir leur passion.***

Samedi soir, à la station 24 heures/24 de la route de la Madeleine à Cayenne. Ils sont plus de cinquante deux-roues à s'être posés là. Une voiture crache le titre Trop Real Friend de Gifita. Après s'être rassemblés devant le Family Plaza plus tôt dans l'après-midi, et après avoir sillonné les rues de Cayenne, les amis de Tome Abrahams, mort à 28 ans après une course, sont réunis pour lui rendre hommage.

Ils tiennent à dénoncer les conditions dans lesquelles il est mort. Injustes selon eux : le 8 février, un tirage se déroule après le pont du Larivot. Les gendarmes arrivent sur place. Les participants à la course sauvage prennent la fuite. Dans la panique, Tome se fait percuter par un autre scooter. Il meurt dix jours plus tard, le 18 février, à l'hôpital. Assistant chef de chantier, il était père de quatre enfants. « Un bon gars », selon ceux qui le connaissaient. « Il y a déjà eu plusieurs accidents de ce genre, raconte Shatta. Les gendarmes arrivent et les gens fuient pour ne pas se faire saisir leurs engins. Notre ami est mort bêtement. Il roulait peut-être trop vite, mais c'était par peur. »

### **PAS DE FINANCEMENT**

« On demande une piste, continue Shatta. On va monter une association. Les tirages sont illégaux, alors que les courses de départ arrêté à Rémire sont tolérées. Nous, on est mal vu. On ira devant les élus demander un circuit. On ne veut plus être stigmatisés. »

Depuis avril 2014, des runs autos sont régulièrement organisés route de Baduel, sur 200 mètres. Edy François, à l'initiative de ces manifestations, est un ancien participant aux tirages. Avec l'association Asa Équateur, il a tenté de faire la même chose pour les deux-roues, sur la route de la Carapa, à Macouria (RD2). Le projet était d'aménager une portion de route pour accueillir ces courses. Le maire Gilles Adelson aurait donné un accord de



principe. « Il suffisait d'élargir la route pour qu'elle atteigne douze mètres de largeur, repousser les canaux et créer un espace pour accueillir le public », explique Edy François. Mais l'association n'a pas pu trouver les partenaires pour financer le projet, d'un coût de 250 000 euros. Le projet est donc tombé à l'eau.

### « ON N'INVESTIT PAS POUR FAIRE LE CON SUR LA ROUTE »

Des fous du guidon, on en voit tous les jours sur la route. Ils roulent sans casque, sans lumières, zigzaguent entre les voitures... Pourtant, les passionnés des deux-roues l'assurent, ils veulent se mettre en règle. « Des Guyanais partent au Suriname pour participer à des courses internationales, explique Edy. Lorsque l'on investit à ce point dans une passion, ce n'est pas pour faire le con sur la route. » Et Edy de s'appuyer sur l'exemple des runs de Baduel. « Depuis que ça a été lancé, on voit beaucoup moins de courses sauvages de voitures. C'est donc bien le manque de structures qui poussent les deux-roues à se rassembler illégalement. »



Tome Abrahams est mort jeudi des suites d'un accident de la route en marge d'un tirage au Larivot, le 8 février. (DR)

## « Trente ans d'attente »

Un projet de circuit pour deux-roues revient régulièrement dans le débat depuis des années. Les « anciens » se souviennent encore qu'un championnat de cyclo a déjà existé en Guyane. Entre 1987 et 1992 précisément. Organisées par la Fédération française de moto (FFM) et gérées par des passionnés comme Xavier Lo Pinto, Jean-François Gauthier ou Philippe Tribord, les courses comprenaient trois catégories. « Le championnat était très suivi, se souvient Xavier Lo Pinto. Puis les pouvoirs publics l'ont arrêté. Ils faisaient l'amalgame entre les pièces de compétition - interdites - et les kits. »

Un circuit était également à l'étude il y a longtemps. « Nous avions fait venir le directeur du circuit Carole de Paris », se souvient Xavier Lo Pinto. Sans succès. Pour l'ancien propriétaire du magasin Polymeca, le tirage est un « phénomène de société auquel il faut apporter une réponse ». Lui aussi en est convaincu, les jeunes se prêteraient volontiers aux réglementations d'un circuit officiel. « Lorsqu'il y avait le championnat, il n'y avait quasiment plus de tirages, sauf les classiques de la Fête de Cayenne ou de la Nuit du bac », raconte-t-il. Xavier Lo Pinto se souvient aussi que trente ans en arrière, tous les élus d'aujourd'hui, ou presque, participaient aux tirages. Trente ans d'effets d'annonce et d'attente...

# REPÈRES

## Aux Antilles

En Martinique, un championnat de supermotard existe de longue date. En Guadeloupe, un circuit de supermotard est en construction à Baie-Mahault sur un terrain de 3,5 hectares.

## Moins d'accidents

Une étude nationale a prouvé que les départements possédant un circuit comptent toujours moins d'accidents mortels que ceux qui n'en disposent pas.

## Pas de délégué

Contactée par nos soins, la Collectivité territoriale indique que personne n'a encore été délégué à la sécurité routière à la CTG.

## 58% d'internautes favorables sur franceguyane.fr

Selon une question de vote posée sur notre site internet, vous êtes une majorité à être favorable à un circuit pour les deux-roues (89 internautes sur 149, soit 58%). Au contraire, 51 internautes y sont opposés (34%), alors que 8% sont sans opinion.

Actualité - **Faits divers / Justice**

## 28 morts sur les routes en 2015

Matthieu LEMAN

Jeudi 03 mars 2016



Les autorités publiques ont présenté le bilan de la sécurité routière 2015 (ML)

### ***Le nombre de tués sur les routes est égal à celui de l'année précédente. Les autorités veulent renforcer la répression (six radars passeront en double sens) et lancent un appel à la mobilisation de tous pour la prévention.***

La statistique est saisissante : il y a, en Guyane, entre douze et treize morts sur la route pour 100 000 habitants, contre cinq dans l'Hexagone. Ce qui fait 28 tués, dont quatorze étaient en voiture, cinq à pied, cinq en scooter, deux à moto et deux à vélo. La vitesse est tenue pour responsable dans quinze de ces accidents mortels, devant l'alcool ou les stupéfiants (huit cas).

Les priorités dans le domaine répressif sont donc ciblées. Côté vitesse, le préfet de Guyane, Martin Jaeger, a annoncé que six des sept radars de Guyane allaient, avant juin, passer en fonctionnement à double sens (celui de la 2x2 voies vers les Maringouins n'est pas concerné). Ce qui devrait augmenter le nombre d'infractions constatées par ce biais, au nombre de 6 567 en 2015 (960 pour les fixes ; 3 892 pour les trois radars embarqués ; et 1 715 pour les jumelles), soit 18 par jour. Les contrôles d'initiative (en dehors d'accident ou d'infraction) de conduite sous l'empire de stupéfiants seront désormais autorisés. Il y a eu, l'année dernière, 15 302 dépistages pour 1 115 alcoolémies positives, et près de la moitié des contrôles de stupéfiants (89) se sont révélés positifs (43).

### **APPEL À LA MOBILISATION**

Le domaine répressif va également se renforcer avec l'arrivée de trois radars de feux (demandés auprès de l'État mais pas encore obtenus), dont un boulevard Mandela, à Cayenne, et un autre boulevard Edmond-Lama, à Rémire-Montjoly. Les suspensions de permis passeront de deux à quatre mois pour les excès de vitesse supérieurs à 50 km/h et de deux à trois mois pour les alcoolémies supérieures à 0,45 mg/l (sans possibilité de « permis blanc »).

Le préfet a insisté sur un autre volet de la lutte contre l'insécurité routière, d'autant plus importante que la démographie entraîne une hausse importante des usagers (plus 12% de permis de conduire en 2015). « Je

lance un appel à toutes les bonnes volontés, pour que les citoyens parlent de prévention aux citoyens. Nous les accueillerons et les aiderons » , s'est engagé Martin Jaeger, qui compte également sur les professionnels (vendeurs de scooters, salariés de stations-service...). Un appel qui sera relayé en avril lors d'une campagne d'affichage.

## **ET AUSSI - Les jeunes, première cible**

Les jeunes représentent une cible privilégiée pour les messages de prévention. Les autorités ont donc salué, hier, le travail des élèves de 3e cinéma du collège Justin-Catayée, auteurs d'un clip intitulé « Si t'as pas de casque, t'as pas de cerveau » . De même, un stage de sécurité routière sera mis en place par la protection judiciaire de la jeunesse à l'attention des jeunes délinquants.

Actualité - **Faits divers / Justice**

## PRÉVENTION

### Déferlante d'amendes

Bernard DORDONNE

Samedi 04 juin 2016



Parmi les faits notables de la soirée de contrôle, un grand excès de vitesse à 127 km/heure. Le conducteur a été intercepté par les policiers (BD)

***Lors de l'opération de contrôle routier, jeudi soir à la crique Fouillée, de nombreux automobilistes et conducteurs de deux-roues ont été verbalisés. Les autorités envisagent de renforcer les sanctions avant les grandes vacances.***

Jeudi soir, entre 19 heures et 21 heures, une opération de contrôle routier avec la police et la gendarmerie s'est déroulée de part et d'autre du rond-point de la crique Fouillée à Matoury. Chacun sa zone. Une vingtaine de policiers, dirigés par le directeur départemental de la sécurité publique, le commissaire Olivier Le Cardinal, s'est placée sur le rond-point, près des concessionnaires automobiles. Dans leur ligne de mire, les grandes vitesses des automobilistes qui arrivaient de Cayenne et les conducteurs de deux-roues sans documents administratifs pour leur engin.

Ce sont cinq conducteurs en vitesse excessive, dont la plus grande retenue était de 127 km/heure pour une vitesse limitée à 90 km/heure, qui ont été interceptés. Il y a eu aussi une conduite en état alcoolique sur un scooter, un recel de cyclo volé, deux défauts de permis, sept défauts d'assurance, six défauts de contrôle technique, dix défauts de casque, une circulation sur voie réservée, un défaut de ceinture, un défaut de plaque et deux non conformes, un pneu lisse, un défaut de feu arrière, 17 immobilisations (et un non-respect d'immobilisation), ainsi que sept mises en fourrière.

De l'autre côté du rond-point, les gendarmes ont passé une quinzaine de scooters au curvomètre, qui permet de constater une modification de puissance de l'engin. Onze scooters ont été immobilisés et placés en fourrière. Un



des cyclos a affolé l'appareil en indiquant 135 km/heure. Les militaires, qui avaient reçu la visite du colonel Poty, commandant en second de la gendarmerie, ont verbalisé quatre conducteurs de scooter en état d'ivresse et trois en défaut d'assurance.



Avec l'aide du curvomètre, les gendarmes ont immobilisé onze scooters. (BD)

## Des rétentions de permis plus longues

Laurent Lenoble, directeur de cabinet du préfet en charge de la sécurité routière, qui supervisait l'opération en présence de Valérie Marchand, substitut du procureur en charge des délits routiers, ont promis de renforcer les mesures avant les grandes vacances.

« Pour les conducteurs qui vont être interpellés en vitesse excessive ou en état d'ivresse, la durée de rétention du permis sera beaucoup plus longue. Elle passera à six mois au lieu de trois mois actuellement. Les récidivistes en grand excès de vitesse vont être punis par des convocations au tribunal, y compris de la comparution immédiate. Nous envisageons des stages de sensibilisation à la sécurité routière aux frais du conducteur. L'idée, c'est que les gens prennent conscience » , ont ajouté les autorités.

Depuis le début de l'année, on compte quinze morts sur les routes guyanaises.