



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Mesures de sécurité routière pour les motards

Question écrite n° 4758

### Texte de la question

M. Jean-Charles Taugourdeau attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'intérieur, sur les revendications plusieurs fois réitérées des motards en matière de sécurité routière. Entre mars 2016 et mars 2017, 620 motards ont trouvé la mort sur une route de France et de manière générale, pour un même nombre de kilomètres, les motards sont deux fois plus touchés par les accidents de la route que les automobilistes. Aujourd'hui, bon nombre de glissières de sécurité ne sont toujours pas pourvues de dispositions dites « écran inférieur motocycliste ». Le 28 mai 2010, il a été lancé une expérimentation pour une durée de 3 ans concernant l'utilisation de supports de panneaux dits « fragilisés », qui se cassent ou se déforment en cas de choc avec un véhicule. Cette initiative semble promettre des mesures positives pour les motards. Il souhaiterait donc connaître les résultats de cette expérimentation. Par ailleurs, une note du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) serait en préparation depuis 2015 concernant des dispositifs de retenue. Compte tenu des inquiétudes légitimes des motards, il aimerait donc en connaître le contenu.

### Texte de la réponse

Selon le rapport 2009 de l'association européenne des constructeurs de motocycles (ACEM) élaboré après l'analyse de 1 000 accidents de deux-roues motorisés (2RM), les infrastructures sont la cause directe des accidents corporels ou mortels de motocyclistes dans moins de 5 % des cas. 90 % sont liés aux comportements des conducteurs (vitesse, alcool, non respect des priorités, téléphone), les 5 % restants concernent les anomalies techniques des véhicules, la météo ou la présence d'objets sur les voies de circulation. Selon l'observatoire interministériel de la sécurité routière (ONISR), chaque année, environ 70 % des accidents mortels de motocyclistes surviennent lors d'une collision avec un véhicule et 30 % lors d'une collision contre un obstacle fixe : arbre, pile de pont, poteau ou jambe de force d'une glissière de sécurité. Statistiquement, aussi dramatiques soient-elles, les collisions avec les obstacles latéraux restent très minoritaires dans l'accidentalité des usagers de 2RM. Les glissières de sécurité représentent quant à elles environ 20 % des obstacles fixes percutés par une motocyclette lors d'une perte de contrôle. La pose des supports d'équipements routiers à sécurité passive (SSP), dispositifs qui prévoient de se casser ou de se déformer lors d'un impact, fait suite au plan d'action de 26 mesures pour lutter contre l'insécurité routière présenté le 26 janvier 2015 par le ministre de l'intérieur. Ces supports sont actuellement disponibles avec 3 niveaux d'absorption et 4 vitesses d'impact en crash-test : 35 km/h pour s'assurer du fonctionnement du dispositif à faible vitesse mais aussi à 50, 70 et 100 km/h et sont utilisés depuis de nombreuses années dans les pays scandinaves. A la demande de la délégation à la sécurité routière (DSR), ils ont été testés en France durant 3 ans avec un bilan suffisamment concluant pour en autoriser l'usage. Ainsi, l'arrêté du 14 avril 2015 modifiant l'instruction interministérielle de signalisation routière (IISR) permet désormais leur utilisation. Grâce aux SSP, le gestionnaire peut s'affranchir de la pose de 60 mètres minimum de glissières de part et d'autre de l'obstacle à traiter. Pour les motocyclistes, ce sont autant de supports de glissières en moins qu'ils sont susceptibles de heurter en cas de sortie accidentelle de la chaussée. Cependant, en aucun cas, les SSP ne constituent des absorbeurs étudiés pour amortir le choc d'un

corps humain contre un obstacle métallique. Les accidents spécifiques de motocyclistes contre les glissières de sécurité font depuis 3 ans l'objet d'une étude approfondie par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) et non pas d'une simple note. Cette étude sera publiée dans son intégralité avant la fin de l'année 2018. Une première analyse a déjà été communiquée dans le bilan 2015 de l'ONISR, page 131, disponible sur le site internet de la sécurité routière : <http://www.securite-routiere.gouv.fr/la-securite-routiere/l-observatoire-national-interministeriel-de-la-securite-routiere/accidentalite-routiere/bilans-annuels>

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Charles Taugourdeau](#)

**Circonscription :** Maine-et-Loire (3<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 4758

**Rubrique :** Sécurité routière

**Ministère interrogé :** [Intérieur](#)

**Ministère attributaire :** [Intérieur](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [23 janvier 2018](#), page 494

**Réponse publiée au JO le :** [18 décembre 2018](#), page 11804