



Réunion d'échanges sur la sécurité des deux roues motorisés

jeudi 25 avril 2019

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

Ordre du jour



- 1) Rôle de l'unité Sécurité Routière (DDT du Doubs).
- 2) Accidentologie.
- 3) Actualités nationales 2RM.
- 4) Présentation des équipements 2RM (gilet airbag notamment).
- 5) Actions locales 2RM / subvention au titre du PDASR.
- 6) Présentation label « Motards, Bienvenue ! » par le comité départemental du tourisme du Doubs.
- 7) Infrastructures : travaux d'aménagements de sécurité pour les motards - travaux estivaux 2019.
- 8) Questions / Réponses.



1) Rôle de l'unité Sécurité Routière (Direction Départementale des Territoires - DDT 25).

Rôle de l'unité Sécurité Routière

L'unité Sécurité Routière de la Direction Départementale des Territoires (DDT) pilote et coordonne la politique locale de sécurité routière, sous l'égide du Préfet et en association avec de nombreux partenaires.

Concrètement, l'unité Sécurité Routière de la DDT 25 :



- assure le suivi de l'accidentologie ;
- aide les porteurs d'actions à mener à bien leurs projets par l'attribution de subventions dans le cadre du PDASR, le prêt de matériel et de documentation ;
- coordonne les actions de prévention en matière de sécurité routière sur le département ;
- organise et participe à des actions de sécurité routière.

Rubrique spécifique relative aux deux roues motorisés sur le site Internet de la Maison de la Sécurité Routière (MSR) du Doubs

- <http://www.msr25.doubs.equipement.gouv.fr/deux-roues-motorisees-2rm-motos-cyclo-moteurs-r104.html>
- contact : ddt-securite-routiere@doubs.gouv.fr

Sécurité routière 25

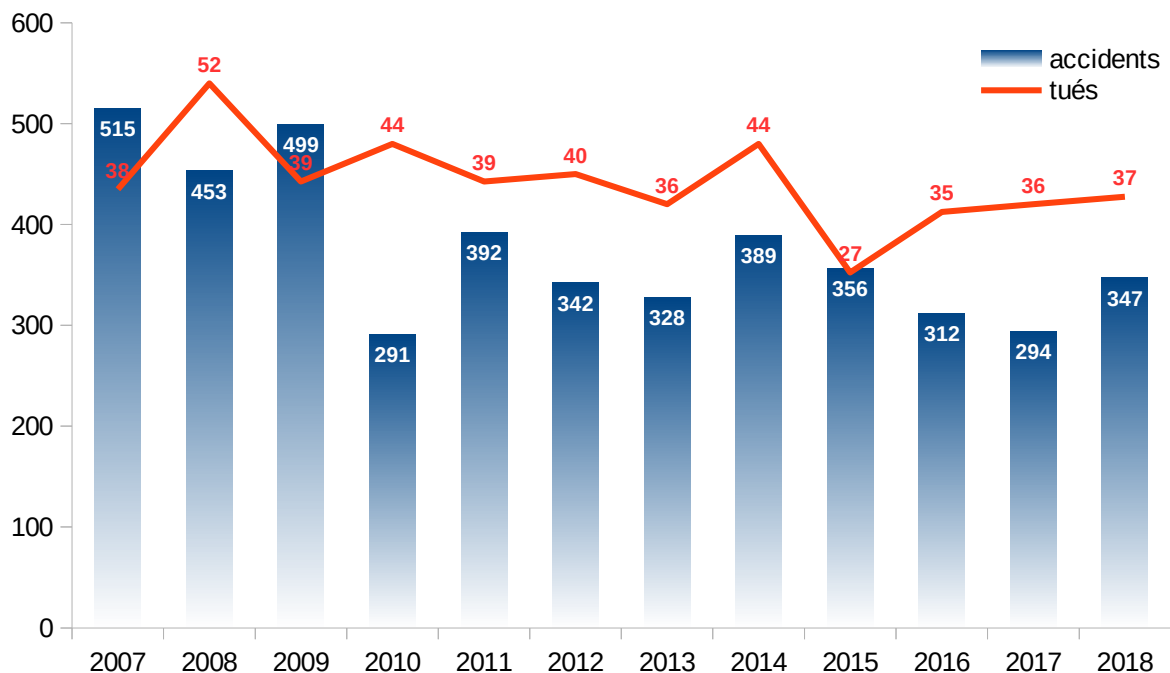


2) Accidentologie

Point de situation au 31 décembre 2018

DOUBS	Bilan de l'année 2018	Accidents corporels	Tués à 30 jours	Blessés	Dont Hospitalisés
	Année 2018	347	37	413	189
	Année 2017	294	36	348	191
	Différence 2018/2017	53	1	65	-2
	Evolution 2018/2017	18,0%	2,8%	18,7%	-1,0%

Evolution des accidents corporels dans le Doubs



Bilan accidentologie 2RM

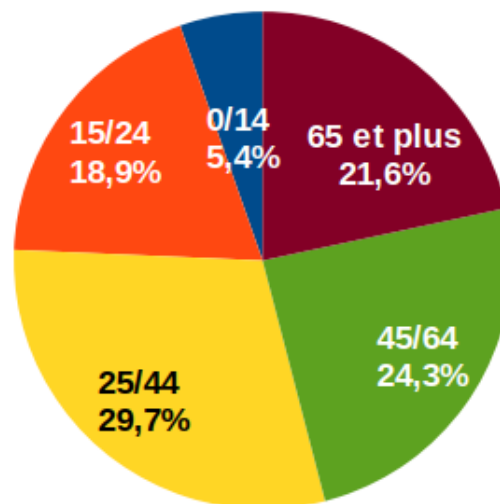
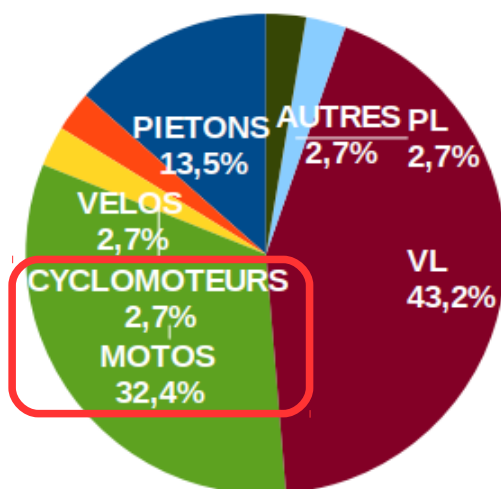
- **EN 2017 : à l'échelle nationale**, 669 décès de motocyclistes et 117 décès de cyclomotoristes en 2017, soit une hausse de + 9 % par rapport à 2016.
- **EN 2018 : à l'échelle nationale**, la mortalité des deux-roues motorisés baisse (- 4 %), tout en restant très élevée : 756 motocyclistes et cyclomotoristes décédés.
- **EN 2018 : dans le Doubs**, 35 % des accidents mortels impliquant des 2RM (13 tués / 37).



Accidents mortels : année 2018

	TRANCHES D'AGES					TOTAL décembre 2018	TOTAL décembre 2017	TOTAL 2017
	0/14	15/24	25/44	45/64	65 et plus			
PIETONS	1	1		1	2	5	3	3
VELOS					1	1	1	1
CYCLOMOTEURS		1				1	1	1
MOTOS		2	6	4		12	6	6
VL	1	3	5	2	5	16	24	24
PL				1		1		
AUTRES				1		1	1	1
TOTAL décembre 2018	2	7	11	9	8	37		
TOTAL décembre 2017	3	6	13	10	4		36	
TOTAL 2017	3	6	13	10	4			36

	TOTAL décembre 2018	TOTAL décembre 2017	TOTAL 2017
Vitesse	8	8	8
Alcool	8	10	10
Stupéfiants	4	5	5
Vigilance – Inattention	7	4	4
Non-respect des priorités	3	1	1
Dépassement dangereux	3	1	1
Imprudence – négligence	1	2	2
Circulation à gauche		3	3
Malaise	2	1	1
Indéterminé	4	3	3
Défaut maîtrise		1	1



Bilan 2018 – accidentologie 2RM dans le département du Doubs

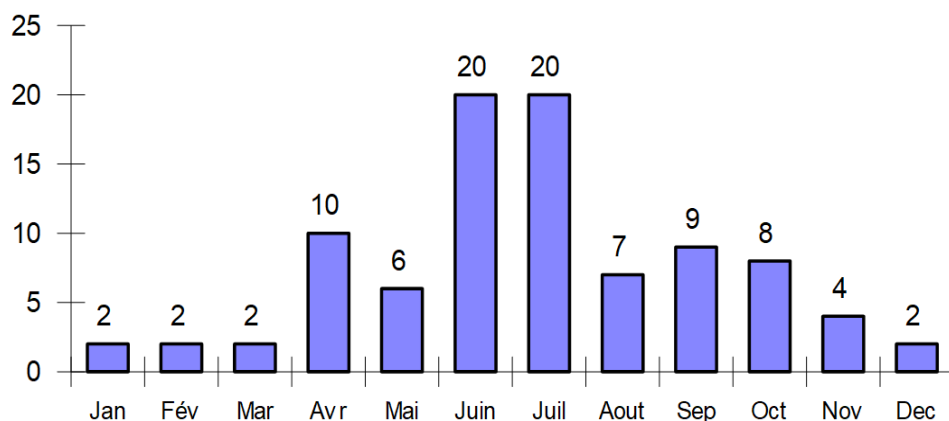
		accidents	tués	blessés	dont hospitalisés
2016	cyclo	23	0	26	15
	moto	63	9	67	51
	2RM	86	9	93	66
2017	cyclo	18	1	22	14
	moto	51	6	51	36
	2RM	69	7	73	50
2018	cyclo	27	1	27	13
	moto	65	12	58	38
	2RM	92	13	85	51

Notion de gravité à souligner et répartition cyclo / moto.

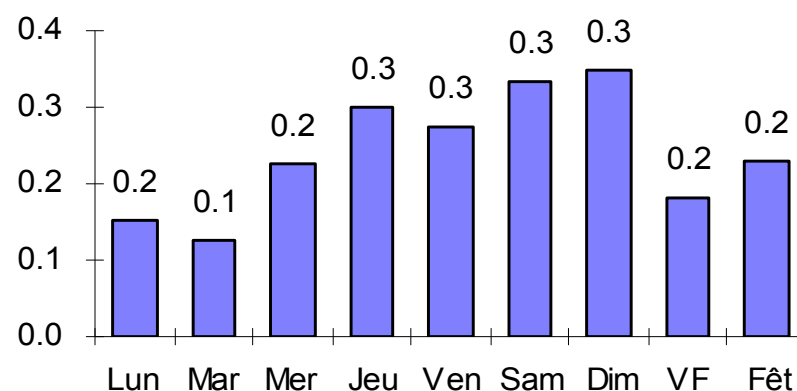
Bilan 2018 – accidentologie 2RM dans le département du Doubs

Accidentologie précoce mais aussi tardive dans l'année : conditions climatiques favorables.

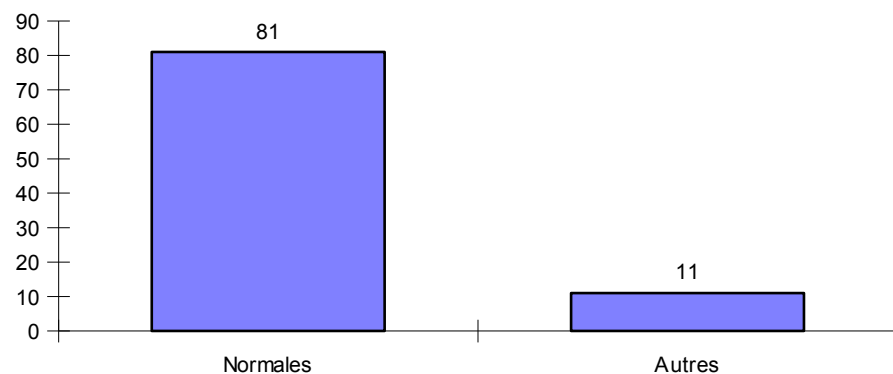
- Nombre d'accidents



- Nbre d'acci / Nbre de jours



- Conditions atmosphériques (en nombre et % d'accidents)



- Luminosité (en nombre et % d'accidents)



Bilan 2018 – accidentologie 2RM dans le département du Doubs

- Accidents répartis sur les 3 arrondissements et principalement hors agglomération :
 - Majoritairement motards du départements :
 - 8 motards dans un rayon < 10 km du lieu d'habitation ;
 - 1 motard dans un rayon < 20 km du lieu d'habitation.

- Touche toutes les tranches d'âges :

	tués 2RM	
2018	14-29 ans	6
	30-49 ans	5
	50-64 ans	2

Bilan 2018 – accidentologie 2RM dans le département du Doubs

LES TYPES DE COLLISION AVEC OBSTACLE FIXE

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	G4 (*)	Tués	Blessés	Dont BH
Véhicule en stationnement	1	5,6	0,0	0	1	1
Arbre	2	11,1	50,0	1	1	1
Glissière métallique	3	16,7	33,3	1	1	1
Glissière béton	0	0,0	0,0	0	0	0
Autre glissière	1	5,6	0,0	0	1	1
Bâtiment, mur, pile de pont	1	5,6	0,0	0	1	1
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	0	0,0	0,0	0	0	0
Poteau	0	0,0	0,0	0	0	0
Mobilier urbain	0	0,0	0,0	0	0	0
Parapet	0	0,0	0,0	0	0	0
Îlot, refuge, borne haute	1	5,6	100,0	1	0	0
Bordure de trottoir	3	16,7	0,0	0	3	2
Fossé, talus, paroi rocheuse	1	5,6	0,0	0	1	1
Autre obstacle fixe sur chaussée	1	5,6	0,0	0	0	0
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	2	11,1	100,0	2	0	0
Sortie de chaussée	2	11,1	0,0	0	2	1
Autre	0	0,0	0,0	0	0	0
Total	18	100,0	5,4	5	11	9

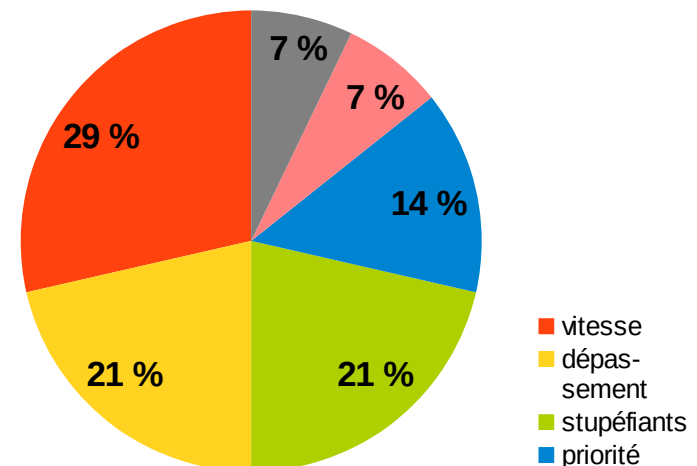
Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit :

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2R motorisé > 125 cm3
Cycle						
2R motorisé < 50 cm3	4	2	2			
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	1					
2R motorisé > 125 cm3	14	1	1			
2R >= 50 cm3 (avant 2007)						
VL ou VU				17	7	34
PL				2	1	2
TC						
Train						
Véhicule inconnu contre ...						
Les autres modes	2					2

Bilan 2018 – accidentologie 2RM dans le département du Doubs

Sur les accidents mortels, dans une majorité des cas, responsabilité du motocycliste : souvent causes multi-factorielles :

- Vitesse excessive ou inadaptée / non maîtrise de trajectoire dans les courbes ;
- Conduites addictives (alcool et / ou stupéfiants) ;
- Dépassements ;
- Refus de priorité.





3) Actualités nationales 2RM

Actualités nationales

- Dès 2015, mise en place de plusieurs initiatives pour sécuriser la conduite d'un 2RM : uniformisation de la taille de la plaque d'immatriculation de tous les 2RM, obligation de porter des gants, etc..
- En janvier 2018, dans le cadre du conseil interministériel de la sécurité routière (CISR), le Gouvernement poursuit les mesures en faveur des usagers 2RM :
 - Modernisation des examens AM, A1 et A2 ;
 - Implication des parents pour l'obtention du permis AM ;
 - Encourager le port des équipements et notamment le gilet air-bag en développant des partenariats (charte Airbag)
- En 2019, la Délégation à la Sécurité Routière déploie l'application smartphone M2RM : Ma Route en 2RM.



4) Présentation des équipements 2RM (gilet airbag notamment).



Les équipements obligatoires



Casque et gants



Le casque doit :

- comporter quatre stickers rétro-réfléchissants pour une meilleure visibilité de nuit par les autres usagers,
- être de préférence d'une couleur claire,
- couvrir le front au-dessus des sourcils,
- ne pas gêner le port de lunettes de vision,
- ne pas obstruer la vision périphérique,
- rester fermement attaché,
- être remplacé après un choc violent.

⚠ Préférer le casque intégral au casque « jet ».

Pour une protection maximale, le casque intégral permet d'atténuer les blessures au visage, au menton et à la mâchoire inférieure. En diminuant le bruit et le souffle du vent sur le visage, en déviant les insectes et les éventuels objets projetés et en protégeant mieux des intempéries, il réduit la fatigue, les risques d'accident et facilite la concentration.



Intégral



Jet



Modulable

NORMES

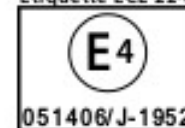
L'étiquette attestant du type d'homologation ECE est cousue sur la jugulaire de façon visible. Les normes ECE 22-04 et ECE 22-05 peuvent être suivies :

- des lettres « PJ » : comme Protective-Jet, c'est-à-dire un casque « modulable » homologué en tant que jet et intégral. Il peut être utilisé en circulation, aussi bien en position ouverte que fermée.

- de la lettre « J » : comme jet
- de la lettre « P » : comme Protective. Cette lettre est utilisée pour le casque intégral.

La visière doit être transparente et homologuée (présence de la lettre E suivie du chiffre du pays de l'homologation).
 Les visières fumées ou miroir sont interdites.

Etiquette ECE 22-05





Les gants doivent :

- couvrir intégralement les mains et les poignets, sans réduire la capacité de conduite,
- être renforcés aux articulations ainsi qu'à la paume et pourvus d'une patte de serrage permettant leur parfait maintien en cas de glissade,
- être adaptés à la taille des mains,
- être étanches en cas d'humidité.

Les gants en tissu de type denim, ou en cuir léger, de protection Niveau 1, sont plus adaptés à une conduite urbaine.

Les gants en Kevlar®, ou en cuir épais de protection Niveau 2 sont plus adaptés à une conduite routière.



Sans protection articulations des doigts



Avec protection articulations des doigts



Avec protection articulations des doigts et des poignets

NORMES

Les gants sont des équipements de protection individuelle (EPI) certifiés comme tels.

La protection de l'intégrité physique est la première mission de tous les EPI.

La norme EN 13594, ou le dire d'experts, atteste que les équipements ont été soumis à 5 essais pour évaluer la résistance à l'arrachement, à l'abrasion, au déchirement, à la coupure et le système de maintien. C'est

pourquoi il existe 2 niveaux de protection, certifiés par le « dire d'expert » :

Les gants sont soumis à 5 tests :

- la résistance à l'abrasion,
- la résistance à l'arrachement,
- la résistance à l'éclatement,
- la résistance au déchirement, à la coupure
- le système de maintien.





Les autres équipements de sécurité indispensables pour la pratique de la moto



Le blouson doit :

- comporter des couleurs vives et des dispositifs rétro-réfléchissants pour une meilleure visibilité par les autres usagers, de jour comme de nuit,
- être assez large pour rester confortable, mais assez serré pour protéger des chocs,
- être serré au niveau des poignets pour éviter que les manches ne remontent,
- pouvoir s'adapter au-dessus d'autres vêtements,
- être équipé de protections aux coudes et aux épaules.

Il est possible d'acquérir des protections dorsales et ventrales indépendamment du blouson. Ces protections peuvent être installées de manière autonome, par exemple à l'aide de bretelles.



Le pantalon doit :

- être assez large pour être confortable, mais suffisamment serré pour protéger des chocs,
- être souple pour permettre au conducteur de se mouvoir,
- être si possible muni de protections pour les hanches, les genoux, de préférence avec des protège-tibias incorporés, avec des empiècements de textile de haute visibilité (fluorescents et rétro-réfléchissants),
- être équipé de protections aux genoux.

Si vous ne voulez pas porter un pantalon moto toute la journée, les magasins spécialisés proposent aussi des pantalons qui peuvent se transformer facilement grâce à des protections amovibles. Les fabricants ont également mis au point un pantalon en Kevlar® qui ressemble à un jean classique tout en assurant la protection nécessaire. Doté de renforts invisibles, il est pratique pour les conducteurs urbains.



Les bottes doivent :

- protéger le pied, la cheville et le bas du tibia,
- être étanches pour protéger du froid comme des grandes chaleurs et être suffisamment souples pour bien sentir les commandes,
- être équipées de coques sur la pointe et renforcées au niveau de la protection de la malléole (structure osseuse de la cheville),
- avoir des semelles anti-dérapantes.

Seules les chaussures montantes ou mieux encore les bottes de moto protègent tout le pied et les tibias, sans gêner la capacité de manœuvre du conducteur. Mettre ses chaussures légères dans son "top-case" et ne les enfiler qu'une fois arrivé à destination doit devenir un réflexe aussi important que d'attacher son casque.



Dans l'équipement moto, le seul matériau accepté et reconnu a été longtemps le cuir.

Le cuir constitue un matériau exceptionnel à condition d'être assez épais et doté de coutures solides. **Un vêtement en cuir résistera aux frottements et à l'abrasion provoquée par n'importe quelle glissade sur le bitume et cela a longtemps suffi aux motards.**

Mais avec l'augmentation des performances des motos, donc des vitesses de conduite et donc de l'impact au moment du choc est apparu un autre enjeu : **protéger le motard des fractures, notamment au niveau des articulations.**

Progressivement, **les vestes et blousons** se sont vus doter de renforts au niveau des épaules et des coudes, **les pantalons** de protections sur les genoux, puis les hanches. **Les bottes** ont été renforcées sur le tibia, mais surtout sur les malléoles. **Les gants**, au niveau des métacarpes, voire maintenant du poignet...



L'équipement motard a également opéré d'immenses progrès dans la protection du dos, de la colonne vertébrale, de la nuque... parties vitales, très exposées dans une chute. **La protection dorsale est devenue un élément de plus en plus pris en compte par les équipementiers.**

Toutes ces protections se heurtent à une même problématique : ils doivent d'un côté absorber l'énergie de l'impact, mais de l'autre, préserver la mobilité et ne pas peser lourd, non seulement pour ne pas nuire au confort mais aussi pour ne pas augmenter l'énergie de l'impact par leur propre poids.

Les fabricants ont pendant longtemps (encore maintenant, d'ailleurs) employé des mousses à haute densité, un matériau plutôt léger qui « absorbe » l'énergie de l'impact en la diffusant et en la répartissant sur une surface la plus large possible. Au fil du temps, ces mousses de protection sont devenues de plus en plus épaisses et les ingénieurs ont recherché de nouvelles solutions pour améliorer le confort du motard.



Ainsi est né en 2005 dans un laboratoire britannique une **nouvelle matière plastique appelée D3O**.

Ce matériau se présente comme une sorte de gel, un peu visqueux, souple, **déformable sous une pression constante, mais se durcit sous l'effet d'un impact**.

Cette propriété présente pour énorme avantage de permettre une protection efficace avec une faible épaisseur de matériau tout en conservant un véritable confort d'utilisation.



Dorsale



Genouillères



Aujourd'hui, par rapport aux chiffres élevés des accidents de circulation en deux roues motorisés avec notamment des blessures très graves et très invalidantes, les pouvoirs publics ont décidé de promouvoir et d'inciter les usagers deux roues à se doter d'un équipement complémentaire : **l'airbag**.





Il existe 3 systèmes d'airbag



Filaire



Radiocommandé



Autonome



Il existe 3 systèmes d'airbag

Filaire : L'airbag doit être raccordé par un fil à une partie de la moto. Tout choc provoque un arrachement de la connexion, ce qui déclenche la mise en action instantanée du système.

Radiocommandé : Ce système est le plus proche des airbags automobile puisque c'est un boîtier fixé sur la moto qui détecte le choc et qui envoie le signal de déclenchement de l'airbag.

Autonome : Les airbags autonomes ne sont ni reliés par un fil ni par des capteurs sur la moto. Ils intègrent dans leur conception l'intégralité du dispositif : accéléromètre et gyroscope, percuteur, bonbonne de gaz.



→ **l'airbag filaire**, qui se déclenche mécaniquement via un cordon, **l'airbag radiocommandé**, qui se déclenche par onde radio.

Un gilet ou blouson airbag efficace doit :

- protéger le dos et le torse des chocs et des conséquences des glissades,
- ne pas gêner la conduite,
- descendre un peu plus bas que le coccyx et recouvrir entièrement les épaules, voire les vertèbres cervicales, empêchant ainsi le « coup du lapin »,
- n'être ni trop serré ni trop lâche pour avoir une protection optimale.

Il est nécessaire de mesurer le buste (de la nuque au coccyx) ainsi que le tour de taille pour choisir la bonne taille.

Il est fortement conseillé de ne rien mettre dans ses poches entre la cage thoracique et le gilet/blouson.



EN1621/4:2013



4) Actions locales 2RM / subvention au titre du PDASR.

Actions sécurité routière 2RM

- Document Général d'Orientations (DGO 2018 - 2022) : enjeu spécifique



ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS

Dans le Doubs, les deux roues motorisées (2RM) représentent 29 % des accidents corporels et 22 % des tués très majoritairement hors agglomération et avec des cylindrées supérieures à 125 cm³.

- Sensibiliser les gestionnaires de voirie sur les risques spécifiques aux usagers de 2RM ;
- Amplifier les actions 2RM en lien avec réseau des partenaires (motocistes, forces de l'ordre, associations) ;
- Agir sur les comportements pour limiter les accidents impliquant un 2RM et leur gravité.

Actions 2RM : année 2019

- La réunion de ce jour avec les associations de motards du département ;
- Actions « bords de route / trajectoire » avec la Gendarmerie Nationale
 - **le dimanche 05 mai à Ornans ;**
 - **le dimanche 09 juin à Montandon ;**
 - **le dimanche 30 juin à Labergement-Ste-Marie ;**
 - **le dimanche 21 juillet à Saint-Gorgon-Main.**

Actions 2RM : année 2019

SENSIBILISATION JEUNES / SCOLAIRES :

- Piste CRS 24 au 28 septembre 2019 à Besançon
- Sensibilisation en collèges / lycées sur les équipements et simulateur de conduite.
- **Subventions versées aux associations** (ex : FFMC 25, Prévention Routière, AFER) au titre du PDASR pour des actions de sensibilisation à la sécurité routière en concordance avec orientations d'actions.



6) Présentation label « Motards, Bienvenue ! » par le comité départemental du tourisme du Doubs.



Présentation label « motards bienvenue ! »



- circuits moto embarqués ;
- 52 établissements labellisés ;
- contenus exclusifs en réalité augmentée.

UN LABEL PRECURSEUR

Toujours en avance d'une roue,
le Doubs a créé le label exclusif
Motards, bienvenue !

Un réseau d'hébergements et de sites touristiques qui chouchoutent les motards en leur réservant un accueil tout particulier, des **services** personnalisés et des **équipements** adaptés à leurs attentes. Voici dans le détail ce que ces structures vous garantissent :

- un **garage** ou local fermé (ou un stationnement sécurisé pour les sites) pouvant accueillir une ou plusieurs motos (selon le type d'hébergement) ;
- un local fermé, chauffé et ventilé pour le **séchage** des vêtements, gants, bottes ;
- un **outillage** minimum pour les petites réparations ;
- la liste des **concessionnaires** ou réparateurs moto sur le secteur et des stations-services accessibles 24h/24 (paiement CB), les points de lavage...
- des **cartes routières** et des suggestions d'itinéraires touristiques ;



- pour les gîtes de groupe, meublés de tourisme et hébergements collectifs : **literie complète** ainsi que le linge de toilette fournis ;
- un pot de **bienvenue...**

Vous pourrez ainsi apprécier la beauté des paysages, découvrir notre environnement riche et varié sans vous soucier de votre étape du soir.

Aujourd'hui, ils sont plus de 50 : hôteliers, propriétaires de chambres d'hôtes, gîtes de groupe, meublés de tourisme, gestionnaires de campings, centre de vacances, sites touristiques... à avoir signé la charte *Motards Bienvenue !*. Vous les reconnaîtrez à la plaque signalétique apposée sur la façade de chaque établissement.

ENG A network of tourist sites and accommodation to pamper motorcyclists, offering a warm welcome, customized services and facilities catering to your needs.



7) Infrastructures : travaux d'aménagements de sécurité pour les motards - travaux estivaux 2019.

Conseil
Départemental
du Doubs



DIR Est





RN 57 :

- Hôpital du Gros Bois / Etalans (PR35+200 à 37+00) : réfection de la couche de roulement en enrobé : S18 et 19 ;
- Etalans (PR38+000 à 40+800) : réfection de la couche de roulement en enrobé : S21 et 22 ;
- Secteur Pontarlier : travaux de purges localisées : S21 ;
- Giratoire Malraux (Pontarlier) + tronçon Les Rosiers / La Cluses : réfection de la couche de roulement en enrobé : S22 et 24 ;
- La Combe : purges d'un bloc rocheux + réfection de la couche de roulement en enrobé sur secteur encore non traité (500 m) : S22 ;
- fermeture partielle voie des Mercureaux : opérations de maintenance ;
- Traversée de Jougne (PR87+870 à 88+400) : réfection de la couche de roulement en enrobé : S29 à S31 ;
- **RN57 et RN83 : secteur Besançon** : travaux de purges localisées : S23 à S25 ;
- **RN83** : Beure : réfection de la couche de roulement en enrobé : S29 - à noter : fermeture de la cote de Larnod.

- <http://www.bison-fute.gouv.fr/maintenant.html>



8) Questions / Réponses.

Merci pour ces échanges.