

Le «dossier de sécurité n° 17» du bpa de 2018 regorge de préoccupations en matière de sécurité concernant la catégorie A1 !

Commentaire d'un «moniteur de conduite moto de la première heure»
Traduit avec DeepL.com (version gratuite)

Urs Tobler, Albisstrasse 11, 8800 Thalwil – 079 333 23 77 – urs.tobler (at) datacomm.ch

Dans ce dossier financé par le Conseil de la sécurité routière (CSR), quatre experts du bpa se sont penchés sur les risques encourus par les jeunes âgés de 15 à 17 ans. L'équipe d'auteurs était composée des collaborateurs suivants du bpa, tous actifs dans la recherche scientifique: Andrea Uhr, MSc en psychologie, Uwe Ewert, Dr phil., MPH, Steffen Niemann, M.A., Yvonne Achermann Stürmer, lic. rer. pol., et le chef de l'équipe Recherche circulation routière du bpa, Mario Cavegn, lic. phil.

Bien sûr, les dangers de la circulation routière ne sont pas les seuls à menacer les jeunes de cette tranche d'âge, mais ils constituent l'un des plus grands dangers. Et parmi ceux-ci, la moto arrive naturellement en tête, devant la voiture, le vélo, les piétons et le cyclomoteur. Entre 2012 et 2016, on a dénombré au total 1187 blessés (901 légers, 182 graves et 4 mortels) parmi 420 motocyclistes, ce qui correspond à un bon tiers. La part des passagers de voitures particulières est d'un sixième, soit au total la moitié de tous les blessés dans ce segment. Dans l'observation à long terme, par rapport à 1980, la baisse corrigée en fonction de la population était de 86 % pour les blessés graves et de 81 % pour les tués. Espérons que cette évolution se poursuivra... si nos autorités ne poursuivaient pas une stratégie tout à fait différente!

Je cite (résumé, p. 9) un extrait : (...) il faut s'attendre à des risques spécifiques dans cette tranche d'âge. (...) qui s'accompagnent de nouvelles possibilités et de nouveaux dangers. Associés notamment à la disponibilité des motos (...), ces changements typiques de l'adolescence entraînent un risque accru. En raison de leur comportement plus risqué, les jeunes hommes sont généralement plus exposés que les jeunes femmes. (Réd. : en chiffres, cela correspond à environ 8:2)

(...) Bon nombre des processus de développement à l'adolescence sont de nature biologique et devraient donc être difficiles à influencer. (...) **La prévention des accidents de la route doit se concentrer sur les jeunes motocyclistes**, suivis des occupants de voitures particulières. (...)

Les mesures suivantes sont particulièrement prometteuses pour minimiser les risques d'accidents de la route chez les jeunes:

- Garantir un accès restreint et progressif aux motos, qui tienne compte du risque accru d'accident chez les jeunes. (...)

Passons maintenant aux faits, extrait : « Le rapport suisse sur les accidents permet en principe de classer les motos en différentes catégories de puissance : motos jusqu'à 50 cm³ et 4 kW maximum, motos jusqu'à 125 cm³ et 11 kW maximum, ainsi que motos jusqu'à 25 kW et plus de 25 kW. À partir de 16 ans, le permis de conduire A1 autorise exclusivement la conduite de véhicules de la plus petite catégorie jusqu'à 50 cm³, principalement des scooters. Sur les 439 jeunes motocyclistes gravement blessés ou tués, 414 étaient des conducteurs et 25 des passagers. Selon le rapport d'accident, 73 des 414 conducteurs conduisaient une moto plus puissante, dont 18 dans la catégorie de puissance supérieure à 25 kW avec un permis A1 (provisoire). Un permis ne doit être enregistré dans le rapport d'accident que s'il est valable pour le véhicule conduit. Ce nombre élevé de combinaisons permis-véhicule non autorisées laisse supposer que la saisie différenciée des catégories de motos n'est pas effectuée sans erreur. C'est pourquoi nous renonçons à une analyse différenciée dans la suite de l'évaluation des accidents. On peut supposer que la plupart des blessés graves et des tués circulaient sur un véhicule d'une cylindrée maximale de 50 cm³.

Dans 258 cas, les jeunes étaient les principaux responsables de l'accident (62 %). Contrairement aux cyclomoteurs, les accidents liés à un changement de direction ou à un virage jouent un rôle moins important (12 % de tous les accidents causés par des jeunes). Les accidents liés à un dérapage ou à une perte de contrôle (57 %), les collisions par l'arrière (14 %) et les collisions frontales (7 %) sont plus fréquents. (...)

(...) Les accidents dans lesquels la partie adverse est enregistrée comme principale responsable sont à 70 % des accidents lors d'un changement de direction ou d'un virage. Dans 88 % des cas, la cause principale est le non-respect de la priorité.

Sur les 25 cas où un adolescent a été gravement accidenté en tant que passager d'une moto, les conducteurs sont également des adolescents de moins de 18 ans dans 12, et âgés de 18 à 21 ans dans 11 cas.»

La deuxième cause la plus fréquente de blessures ou de décès chez les jeunes est le fait d'être passager dans une voiture particulière. Dans 50 % des 93 cas concernés, dont 5 mortels, entre 2012 et 2016, les victimes étaient des femmes. Douze des 84 voitures particulières étaient conduites illégalement, dont onze par des hommes. Sept des conducteurs ont eux-mêmes été gravement blessés, dans huit cas, l'alcool était la cause principale, tous étaient des accidents individuels/dérapages, dans neuf cas hors agglomération et de nuit. Ici aussi, l'une des raisons principales était que le jeune responsable de l'accident n'était pas autorisé à conduire une voiture. Remarque de la rédaction : avec le permis d'élève conducteur à partir de 17 ans, ces chiffres devraient également augmenter.

Des mesures en découlent, qui doivent également se concentrer sur les jeunes motocyclistes : Au moment où ce dossier a été rédigé, il était prévisible que dans le cadre de « l'harmonisation avec les règles de l'UE », comme nos autorités l'appellent toujours – aucun pays de l'UE n'autorise la conduite non accompagnée avec un permis d'élève conducteur, tous les exercices de conduite ont lieu dans le cadre d'une formation obligatoire dans une auto-école –, les limites d'âge seraient remises en question. **Tous les chiffres et observations montrent clairement que la version avec un accès à partir de 16 ans selon la réglementation actuellement en vigueur pour la catégorie A1 avec un maximum de 50 cm³ est préférable.** D'après l'expérience des pays concernés (Pays-Bas, Autriche), le report de la catégorie A1 avec 125 cm³ à l'âge de 16 ans entraînerait un doublement du nombre de blessés graves et de morts. C'est ce qu'on pouvait lire dans le document de 2018.

Toutes les autres mesures proposées ne peuvent être que des mesures d'accompagnement: exigences accrues lors d'un éventuel examen théorique, sensibilisation à l'évaluation des risques dans le cadre d'un cours de conduite – toutes ces mesures ont déjà été partiellement mises en œuvre avec la PGS et le VKU. Appels à une meilleure visibilité grâce à la couleur du casque et des vêtements, puis à l'importance des vêtements de protection spécifiques à la moto, de la tête aux pieds, etc. Les parents doivent être impliqués. Accompagnement lors des cours de conduite à moto : une mesure difficilement réalisable.

Et c'est là **que j'interviens en tant que spécialiste de la sécurité des deux-roues**: dans tous les pays de l'UE, des cours théoriques spécifiques au véhicule sont exigés, des trajets obligatoires avec un véhicule d'accompagnement sont prescrits, aucun conducteur novice ne se rend dans l'espace public sans être accompagné.

Mais rien de tout cela n'est en vue, bien au contraire: l'examen peut être passé sur un scooter automatique et donne le droit de conduire avec une boîte de vitesses manuelle. Le cours de sensibilisation à la circulation routière est dispensé une seule fois pour toutes les catégories de véhicules. La décision d'aborder et d'enseigner ou non la problématique des deux-roues est laissée à la seule appréciation du moniteur d'auto-école. Le conseil pour le choix d'une moto dépend entièrement de l'approche du client. Dans le pire des cas, l'élève motocycliste se rend dans une auto-école, suit le cours de sensibilisation à la circulation routière avec de futurs automobilistes et n'est que peu ou pas sensibilisé à son futur rôle de conducteur de deux-roues motorisé dans la circulation routière.

Je demande: un examen théorique spécifique aux 2-roues pour toutes les catégories de motos

Cours de sensibilisation à la circulation routière spécifique aux deux-roues