



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.1/2006/4
6 janvier 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Quarante-huitième session, 20-22 mars 2006,
point 5 c) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR
LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

**Amélioration de la sécurité des cyclistes, motocyclistes
et cyclomotoristes**

Note du secrétariat

Les membres du WP.1 trouveront ci-après un projet de recommandation concernant la sécurité des cyclistes, motocyclistes et cyclomotoristes. La partie concernant les cyclistes a été établie par la PRI et celle concernant les cyclomotoristes et les motocyclistes par le groupe restreint composé des États-Unis d'Amérique (assurant la présidence), la FEMA, la FIM et l'IMMA. Une fois adoptée par le WP.1, la recommandation sera incorporée au chapitre 6 «Règles particulières liées aux véhicules à deux roues» de la nouvelle structure de la R.E.1 (voir document ECE/TRANS/WP.1/2005/15/Rev.1).

Les parties concernant les aspects techniques des motocycles et des cyclomoteurs ont été revues par le secrétariat à la lumière des propositions soumises par la PRI (en italiques).

Chapitre 6 Règles particulières liées aux véhicules à deux roues

6.1 Cycles

Actuellement, l'usage de la bicyclette se développe non seulement en tant que moyen de déplacement, souvent en remplacement d'un véhicule à moteur, mais aussi dans le domaine des loisirs.

De nombreux pays ou collectivités mettent en œuvre des politiques volontaristes pour promouvoir cet usage, l'objectif général étant non seulement de protéger l'environnement, en particulier en luttant contre la pollution atmosphérique, mais aussi de sauvegarder la santé publique.

Or, cette catégorie d'usagers est victime d'un grand nombre d'accidents de la route car, faute de couloirs spéciaux qui leur soient réservés, ils doivent s'adapter ou faire face aux conditions de la circulation, par exemple aux intersections. Il importe donc de renforcer la sécurité de ces usagers au moyen de mesures et d'aménagements des infrastructures spécifiques.

6.1.1 Aspects techniques

6.1.1.1 Visibilité des bicyclettes la nuit (2.1)

Les dispositions de la Convention de Vienne sur la circulation routière de 1968 (art. 33, par. 1) relatives à l'équipement des bicyclettes doivent être complétées par les dispositions suivantes afin de rendre les cycles et les cyclistes mieux visibles la nuit:

6.1.1.1.1 Équipement du cycle

Sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur concernant les dispositifs d'éclairage normaux des cycles, ceux-ci doivent être équipés des dispositifs suivants:

À l'avant: un catadioptre de couleur blanche.

Sur les côtés: des catadioptres de couleur orange fixés aux rayons des roues ou de dispositifs rétro réfléchissants formant un cercle continu.

Sur les pédales: des catadioptres de couleur blanche, jaune ou orange permettant de visualiser le mouvement et de constater la présence du cycliste.

6.1.1.1.2 Équipement du cycliste

Il devrait être recommandé aux cyclistes de porter des vêtements clairs complétés par des dispositifs rétro réfléchissants fixés sur les bras et les jambes de manière à accroître leur visibilité et à faciliter leur identification par les autres usagers.

6.1.1.2 Signalisation des remorques attelées à des cycles (2.3)

Si une remorque est attelée à un cycle, cette remorque doit être équipée à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. En outre, si le feu arrière du cycle est masqué par la remorque ou est éteint, un feu rouge doit alors être placé à l'arrière de la remorque.

6.1.2 **Règles particulières**

6.1.2.1 Port du casque (3.4)

Les cyclistes doivent être encouragés à porter un casque adapté, qu'ils soient conducteurs ou passagers.

6.1.2.2 Écarteur de danger

Afin de garantir une zone de sécurité entre le cycliste et les autres usagers de la route, il est recommandé d'équiper le cycle d'un dispositif appelé «écarteur de danger».

Tous les accessoires susmentionnés doivent faire l'objet de campagnes d'information ou de sensibilisation auprès des usagers, en particulier les écoliers. Des contrôles doivent être organisés pour vérifier la conformité de l'équipement du cycle à ces règles, notamment celles relatives à l'éclairage et à la visibilité, et des sanctions doivent être prévues en cas de non-conformité.

6.2 **Véhicules à deux roues pourvus d'un moteur de propulsion**

6.2.1 **Introduction**

Les statistiques officielles des accidents de la route montrent que, d'une manière générale, on compte davantage de victimes chez les motocyclistes et les cyclomotoristes que chez les autres usagers de la route. Il ressort d'études approfondies concernant ce problème que ces chiffres élevés tiennent à de multiples raisons.

La cause d'accident de loin la plus importante est une erreur commise par le conducteur d'un véhicule à quatre roues ou à deux roues, erreur qui résulte généralement d'une perception erronée de la situation précédant l'accident. Il ressort de toutes les études susmentionnées que 60 à 65 % des accidents sont dus à un refus, de la part du véhicule à quatre roues, de la priorité due au motocycliste. Ces événements de tous les jours posent un véritable problème de fond: les usagers des deux roues sont victimes d'accidents mais bien souvent n'en sont pas responsables.

Pour lutter efficacement contre les accidents de motocycles et de cyclomoteurs et réduire les décès et les blessures qu'ils entraînent, il faut mettre en place et appuyer de vastes programmes de sécurité concernant ce type de véhicules. Les recommandations formulées ci-après reposent sur les pratiques mises en œuvre au fil des ans, qui se sont avérées les plus efficaces. Toutefois, aucune de ces recommandations ne produira véritablement tous ses effets sans un dialogue constant

entre les motocyclistes et les experts de la sécurité routière car c'est grâce à un tel dialogue que pourra être écartée l'idée hélas largement répandue chez les usagers des deux roues que la responsabilité est rejetée sur la victime.

Les recommandations portent soit sur le conducteur de deux roues soit sur l'environnement routier. Les recommandations qui concernent le véhicule, c'est-à-dire le motocycle ou le cyclomoteur, ne sont que brièvement évoquées car, d'une part, elles figurent dans d'autres règlements et recommandations, et d'autre part, les études pertinentes montrent que les accidents sont très rarement dus à des problèmes techniques et que, lorsque tel est le cas, il s'agit généralement d'un défaut d'entretien, en particulier des pneumatiques.

6.2.1.1 Permis et autorisation de conduire un cyclomoteur et un motocycle

Le permis permet aux autorités de contrôler qui a accès à la route. C'est aussi un moyen de vérifier si le conducteur a une connaissance suffisante du code de la route et s'il est maître de son véhicule.

En matière d'octroi du permis de conduire un motocycle, différentes stratégies ont été expérimentées au fil des ans, avec des résultats inégaux. Des études détaillées sur les accidents ont montré que l'expérience était un élément clef de l'acquisition de l'aptitude à conduire un motocycle d'une manière sûre. Des recherches ont montré que suivre avec succès un programme de formation à la conduite pouvait équivaloir à six mois de pratique de la conduite sur route. Les résultats de ces recherches ont encouragé le développement de systèmes de délivrance du permis de conduire par étapes.

En Europe, l'expérience montre qu'en général les jeunes usagers de la route passent du vélo au cyclomoteur puis au motocycle ou à la voiture. Dans les pays où les deux roues présentent plus d'intérêt du fait du climat, les cyclomoteurs sont perçus comme une forme spéciale de bicyclette et sont considérés comme une première étape vers le transport motorisé. Cela explique que, dans ces pays, l'âge légal pour conduire un cyclomoteur soit fixé à 14 ans et que les conditions requises pour obtenir un permis, si tant est qu'il en existe, se résument à un examen théorique portant sur le code de la route.

Pour les motocycles, le passage à des véhicules de plus en plus puissants se fait en général progressivement. Ainsi, en Europe, un conducteur novice ne peut conduire qu'un motocycle d'une puissance maximale donnée pendant les deux premières années avant d'être autorisé à conduire une machine plus puissante. Étant donné que seule compte l'expérience, l'octroi du permis de conduire un motocycle plus puissant n'est pas subordonné à un nouvel examen; il suffit d'avoir conduit un motocycle de la catégorie inférieure pendant un certain temps. Dans le même esprit, certains pays autorisent les titulaires d'un permis de conduire une automobile à conduire la première catégorie de motocycles, au motif que ces personnes ont déjà acquis une expérience de la conduite sur route. Dans la pratique, ces personnes suivent en général une formation afin de se familiariser avec la conduite du motocycle.

Le choix des modalités d'octroi du permis de conduire un motocycle dépend, dans chaque pays, de nombreux facteurs. Les expériences qui ont été menées ne permettent pas d'affirmer que telle ou telle solution donne de meilleurs résultats que les autres. Le principe directeur devrait être qu'une formation spécialisée complète les connaissances générales en matière de sécurité, le tout s'accompagnant d'une familiarisation progressive avec des véhicules de plus en plus complexes et puissants. Cela signifie que l'acquisition d'un permis est de plus en plus liée à un système de formation des motocyclistes.

6.2.1.2 Formation des motocyclistes

La formation initiale des motocyclistes (formation avant le permis) est très importante. Elle devrait être bon marché et accessible et s'inscrire dans le cadre d'un plan d'études admis par tous. Lorsqu'il est fait appel aux services d'instructeurs professionnels, ceux-ci devraient avoir des compétences bien établies et être, sans exception, des motocyclistes expérimentés. Le programme de formation devrait comprendre l'acquisition non seulement des compétences nécessaires pour maîtriser le véhicule, mais aussi des connaissances permettant, d'une part, de prendre conscience des risques et de les éviter et, d'autre part, de comprendre l'importance de l'attitude et du comportement du motocycliste et de leurs conséquences.

L'objectif de la formation initiale du motocycliste devrait être de donner à celui-ci les compétences et les connaissances nécessaires pour conduire d'une manière sûre et responsable dans le trafic et non pas simplement d'obtenir un permis. Les épreuves du permis de conduire devraient donc avoir pour objectif de vérifier si le motocycliste a acquis les compétences et les connaissances nécessaires pour conduire d'une manière sûre et responsable.

6.2.1.3 Équipements de protection

Les conducteurs et les passagers des motocycles devraient être encouragés à utiliser les équipements de protection suivants: casque; vêtements protecteurs, notamment gants, bottes, pantalons longs et veste à manches longues durable; dispositifs de protection des yeux et du visage.

6.2.1.4 Campagnes de sécurité

Les campagnes d'information sont l'occasion de mener une action éducative auprès des motocyclistes, des cyclomotoristes et des autres conducteurs et usagers de la route. Ces campagnes devraient mettre l'accent sur la visibilité des motocyclistes et sur la sensibilisation des autres conducteurs/usagers de la route aux motocyclistes. Ces programmes devraient porter sur les questions suivantes: utilisation diurne des projecteurs des motocycles; port de vêtements de couleur vive et de matériaux rétro réfléchissants sur les vêtements et les casques afin de rendre les motocyclistes très visibles de jour comme de nuit; pour les motocyclistes, façon de se placer dans les voies pour être mieux vus par les autres usagers; raisons pour lesquelles les conducteurs de véhicules à quatre roues ne voient pas les motocycles; et, en

particulier moyens à mettre en œuvre pour que les autres conducteurs de véhicules à moteur et usagers de la route soient davantage conscients des motocyclistes.

6.2.1.5 Application de la loi

Comme dans d'autres secteurs de la sécurité routière, le personnel chargé de faire respecter la loi joue un rôle important dans le domaine de la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes. L'application des lois concernant la délivrance des permis, la conduite en état d'ivresse et l'utilisation de véhicules à moteur est aussi importante pour les véhicules à deux roues que pour les véhicules à quatre roues. Outre qu'elle contribue à faire respecter la réglementation concernant la sécurité routière, la répression des infractions aide grandement à enquêter de façon appropriée sur les collisions et à gérer un système d'enregistrement et de communication des données concernant ces collisions. Ce système peut servir pour aider à définir les programmes et les mesures à mettre en œuvre pour accroître la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes. Les mesures prises pour assurer le respect des lois ont également une valeur informative et pédagogique qui contribue à la sécurité des motocyclistes et des cyclomotoristes.

6.2.1.6 Infrastructure

L'ingénierie de la circulation est un élément essentiel de tout programme de lutte contre les accidents. Les autorités responsables de la circulation routière devraient être conscientes des besoins des motocyclistes en tant qu'usagers de la route ainsi que de leurs caractéristiques et de leur vulnérabilité. Il faudrait élaborer des politiques concernant la conception et la localisation du mobilier routier, notamment les feux, les dispositifs d'éclairage, les tampons de regard et les marques routières. Il faudrait procéder à l'entretien et à la réparation des routes en tenant compte de leurs incidences sur les deux roues à moteur et accorder la priorité aux mesures qui atténuent les conséquences du choc d'un deux roues contre une glissière de sécurité.

Il faudrait encourager l'élaboration, à l'intention des responsables de la construction et de l'entretien des routes, de stratégies nationales globales visant à améliorer l'infrastructure pour les deux roues à moteur, telles que celle qu'a publiée l'autorité norvégienne chargée de la circulation routière.

6.2.2 On trouvera ci-après des recommandations visant à améliorer la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes

6.2.2.1 Règles concernant les cyclomoteurs

6.2.2.1.1 Aspects techniques (3.5)

6.2.2.1.1.1 *Visibilité de nuit*

Sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur concernant les dispositifs d'éclairage normaux, les cyclomoteurs doivent être munis d'une signalisation latérale constituée soit de catadioptres de couleur orange soit d'un matériau rétro réfléchissant formant un cercle continu sur les flancs des pneumatiques.

Proposition soumise par la PRI

Sans préjudice de la réglementation nationale en vigueur concernant les dispositifs d'éclairage à l'avant et à l'arrière, les cyclomoteurs doivent être munis d'une signalisation latérale constituée notamment de dispositifs rétro réfléchissants de couleur orange, visibles latéralement, fixés sur les rayons des roues ou de dispositifs rétro réfléchissants de couleur blanche sur les flancs des pneumatiques.

Lorsque l'immatriculation de cette catégorie de véhicules est obligatoire (ce qui est fortement recommandé), la plaque d'immatriculation devrait être rétro réfléchissante.

6.2.2.1.1.2 *Performance*

Les modifications des cyclomoteurs qui ont pour effet d'en changer les performances et la sécurité de fonctionnement sont interdites.

Proposition soumise par la PRI

- a) *Les cyclomoteurs doivent être construits de telle manière que leur vitesse maximale permise par la réglementation nationale ne puisse être augmentée.*
- b) *Les modifications des cyclomoteurs qui ont pour effet d'en changer les performances et la sécurité de fonctionnement sont interdites. L'utilisation et la vente de dispositifs permettant d'effectuer ces modifications doivent être interdites et des contrôles et des sanctions doivent être prévus.*

6.2.2.1.1.3 *Remorques*

Lorsque les remorques sont autorisées par la réglementation nationale:

- a) Elles doivent avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante (vitesse, visibilité, freinage).
- b) Les remorques attelées à un cyclomoteur doivent être munies à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. Si le feu rouge du cyclomoteur est masqué par la remorque et/ou le chargement, un feu rouge doit être installé à l'arrière de la remorque.

Proposition soumise par la PRI

- a) *Les remorques doivent avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante et évite notamment tout risque de renversement ou de déséquilibre (vitesse, visibilité, freinage, poids maximal autorisé, etc). La réglementation nationale doit également définir les règles de circulation particulières auxquelles cet ensemble peut éventuellement être soumis, en particulier des restrictions de circulation ou des limites de vitesse.*

- b) *La remorque attelée à un cyclomoteur doit être munie à l'arrière d'un dispositif réfléchissant de couleur rouge. Si la remorque ou son chargement masque le feu arrière du cyclomoteur, elle doit être équipée d'un feu rouge à l'arrière.*
- c) *Si le cyclomoteur est soumis à immatriculation et que la plaque d'immatriculation est masquée par la remorque ou par son chargement, une plaque identique doit être apposée à l'arrière de la remorque.*

6.2.2.1.2 Règles concernant l'utilisation des cyclomoteurs (3.5)

- a) Les conducteurs doivent être âgés de 14 ans au moins.
- b) Il est recommandé aux gouvernements de mettre en place un enseignement obligatoire pour les conducteurs de cyclomoteurs.

Proposition soumise par la PRI

- c) *Le port d'un casque homologué pour les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs doit être rendu obligatoire en toutes circonstances.*
- b) *Le port de vêtements clairs ou de dispositifs réfléchissants et fluorescents sur les vêtements, notamment lors de la conduite de nuit ou lorsque la visibilité est réduite, doit être recommandé et encouragé.*

6.2.2.1.3 Sécurité des utilisateurs de cyclomoteurs

Les campagnes d'information sur la sécurité devraient être encouragées car elles sont l'occasion de mener une action éducative auprès des utilisateurs de cyclomoteurs et des autres utilisateurs de véhicules à moteur et usagers de la route. Ces campagnes devraient mettre l'accent sur les questions concernant la visibilité des cyclomotoristes et la sensibilisation des conducteurs de véhicules à moteur et des autres usagers de la route aux cyclomotoristes.

6.2.2.2 Règles concernant les motocycles

6.2.2.2.1 Aspects techniques (3.6)

6.2.2.2.1.1 *Visibilité*

Outre les dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse obligatoires prescrits par la Convention sur la circulation routière (1968):

- a) Les motocycles **doivent** être équipés des dispositifs supplémentaires suivants:
 - Signal de détresse;
 - Feux de brouillard avant et arrière;
 - Catadioptrés latéraux orange.

Le montage de ces dispositifs d'éclairage doit être encouragé et effectué conformément aux dispositions pertinentes du Règlement n° 53 annexé à l'Accord de 1958.

- b) *La ou les plaques d'immatriculation arrière doivent être rétroréfléchissantes (proposition de la PRI).*

6.2.2.2.1.2 *Vision*

Les motocycles doivent être équipés d'au moins un rétroviseur.

6.2.2.2.1.3 *Dispositifs de protection et leur utilisation*

Les motocycles doivent, par leur construction, assurer une protection efficace des jambes du conducteur. *En particulier, chaque passager doit disposer de repose-pieds (proposition de la PRI).*

En outre, les conducteurs et les passagers des motocycles devraient être encouragés à utiliser les équipements de protection suivants: casque; vêtements protecteurs, notamment gants, bottes, pantalons longs, veste à manches longues durable; dispositifs de protection des yeux et du visage.

Proposition soumise par la PRI

- a) *Le port du casque de protection doit être rendu obligatoire en toutes circonstances (en rase campagne et en milieu urbain) pour les conducteurs et les passagers de motocycles. Ces casques doivent être homologués.*
- b) *Le port de vêtements protecteurs (bottes, gants, veste et pantalons, etc.) et de dispositifs réfléchissants et fluorescents sur les vêtements, notamment lors de la conduite de nuit ou lorsque la visibilité est réduite, doit être recommandé et encouragé.*

6.2.2.2.1.4 *Remorques*

Lorsque les remorques sont autorisées par la réglementation nationale:

- a) Elles doivent avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante (vitesse, visibilité, freinage).
- b) Les remorques attelées à un motocycle doivent être munies à l'arrière d'un dispositif réfléchissant rouge. Si le feu rouge du motocycle est masqué par la remorque et/ou le chargement, un feu rouge doit être installé à l'arrière de la remorque.

Proposition soumise par la PRI

- a) *Les remorques doivent avoir des caractéristiques telles que le comportement de l'ensemble assure une sécurité d'utilisation satisfaisante et évite notamment tout risque de renversement ou de déséquilibre (vitesse, visibilité, freinage, poids maximal autorisé, etc). La réglementation nationale doit également définir les règles de circulation particulières auxquelles cet ensemble peut éventuellement être soumis, en particulier des restrictions de circulation ou des limites de vitesse.*
- b) *La remorque attelée à un motorcycle doit être munie à l'arrière d'un dispositif réfléchissant de couleur rouge.*
- c) *Si la remorque ou son chargement masque le feu arrière du motorcycle, elle doit être équipée d'un feu rouge à l'arrière.*
- d) *Si la plaque d'immatriculation arrière est masquée par la remorque ou par son chargement, une plaque identique doit être apposée à l'arrière de la remorque.*

6.2.2.2.2 Règles concernant l'utilisation des motorcycles (3.6)

6.2.2.2.2.1 *Aptitudes requises des conducteurs*

Le candidat au permis de conduire un motorcycle doit, pour l'obtenir, subir avec succès des épreuves théoriques et pratiques après avoir reçu une formation appropriée. Cette formation devrait être bon marché et accessible, dispensée dans le cadre d'un plan d'études admis par tous et assurée par des instructeurs qualifiés et expérimentés.

L'utilisation de motorcycles à hautes performances, telles qu'elles sont définies au niveau national/international, est autorisée à condition:

- soit de satisfaire aux prescriptions concernant un système de délivrance de permis par étapes avec formation appropriée et expérience dans la conduite d'un motorcycle moins performant;
- soit de satisfaire aux dispositions relatives à l'âge minimum et d'avoir suivi la formation requise pour subir avec succès les épreuves appropriées.

6.2.2.2.2.2 *Sécurité des motocyclistes*

Les campagnes d'information devraient être encouragées car elles sont l'occasion de mener une action éducative auprès des motocyclistes et des cyclomotoristes et des autres conducteurs et usagers de la route. Ces campagnes devraient porter sur les questions suivantes: utilisation diurne des projecteurs des motorcycles; port de vêtements de couleur vive et de matériaux rétro réfléchissants sur les vêtements et les casques afin de rendre les motocyclistes très visibles de jour comme de nuit; pour les motorcycles, façon de se placer dans les voies pour être mieux vus par les autres usagers; raisons pour lesquelles les conducteurs de véhicules à quatre roues ne voient

pas les motocycles; et, en particulier, moyens à mettre en œuvre pour que les autres conducteurs de véhicules à moteur et usagers de la route soient davantage conscients des motocyclistes.

Comme dans d'autres secteurs de la sécurité routière, le personnel chargé de faire respecter la loi joue un rôle important dans le domaine de la sécurité des motocyclistes. L'application des lois concernant la délivrance des permis, la conduite en état d'ivresse et l'utilisation de véhicules à moteur est aussi importante pour les deux-roues que pour les véhicules à quatre roues. En outre, la répression des infractions aide grandement à enquêter et à obtenir des données sur les collisions mettant en jeu des motocycles, données que l'on peut ensuite utiliser pour améliorer la sécurité des motocyclistes.

Les autorités responsables de la circulation routière devraient être conscientes des besoins des motocyclistes en tant qu'usagers de la route ainsi que de leurs caractéristiques et de leur vulnérabilité. Il faudrait élaborer des politiques concernant la conception et la localisation du mobilier routier, notamment les panneaux, les feux, les dispositifs d'éclairage, les tampons de regard et les marques routières.

Les États peuvent faire obligation aux motocyclistes de conduire de jour avec les feux de croisement ou les feux de route allumés.
