

## Conférence deux-roues motorisés : état des lieux des recherches et perspectives

Les 5 et 6 mars, une conférence sur les nouvelles connaissances et les besoins de recherche concernant les deux-roues motorisés s'est tenue à Marseille. Retour sur cet événement européen.

De nombreux travaux de recherche ont été engagés ces dernières années pour mieux comprendre les fondements et facteurs de l'accidentalité des deux-roues motorisés (DRM) et pour définir, en conséquence, les conditions d'amélioration de leur sécurité, introduit Pierre Van Elslande, chercheur au Département Mécanismes d'Accidents et coordinateur de la Plate-Forme Intégratrice deux-roues motorisés. Et l'INRETS contribue fortement à ces travaux par les recherches développées dans le cadre de la PFI et autour. L'objectif de cette conférence était de dresser un bilan des nouvelles connaissances produites par ces études et de définir les principaux axes de recherche à développer.

### Un enjeu majeur de santé publique, sous-estimé par la recherche

« Nous avons lancé cette PFI en 2005, suite au constat d'une lacune dans les travaux de recherche concernant les deux-roues motorisés et en raison du fort enjeu social qu'ils représentent, explique Pierre Van Elslande. En effet, seulement 3 % des articles scientifiques consacrés à la sécurité routière traitaient des deux-roues motorisés. Or, ceux-ci constituent une population vulnérable dans la circulation : les utilisateurs de deux-roues motorisés recouvrent près de 20 % des tués sur la route —et les données médicales indiquent qu'ils représentent plus de 40 % des blessés graves— alors qu'ils comptent pour moins de 2 % de l'ensemble du trafic routier en termes de kilomètres parcourus. »

« L'objectif de la PFI a dès lors été de rassembler les chercheurs de l'INRETS et de l'extérieur autour des différentes thématiques intéressantes des deux-roues motorisés. Cette PFI s'est voulue d'emblée constituer une structure de mutualisation de nos connaissances, rythmée par des séminaires semestriels qui sont l'occasion d'échanger sur nos travaux en cours. Au terme de ces quatre années d'existence, nous avons souhaité dresser un bilan dont le premier objectif était la diffusion de nos résultats vers la communauté des chercheurs et des professionnels, l'autre objectif étant la mise à plat des travaux réalisés avant de passer à la "Saison 2" de cette PFI, sous une forme plus intégrée selon les thématiques. »

### Un premier bilan encourageant

Et ce bilan a pris la forme d'une conférence qui a réuni 150 participants, avec une vingtaine de représentants de la communauté internationale. Pendant deux jours, et répartis en quatre sessions, les thèmes abordés ont couvert l'éventail des sujets

étudiés : la mobilité et le risque, les mécanismes d'insécurité en situation réelle ou expérimentale, les aspects psychosociologiques concernant les attitudes et représentations, etc.

L'introduction de Rune Elvik (TOI, Norvège) a rappelé à la fois les enjeux en matière d'insécurité et la complexité des moyens pour y remédier. Elle a également tempéré l'idée reçue selon laquelle le risque d'accident en DRM est très nettement supérieur à celui des autres modes de déplacement. Les présentations et les débats qui s'en sont suivis ont fait ressortir un certain nombre de points majeurs en termes de connaissances et de perspectives d'application. On mentionnera ainsi l'enjeu des problèmes de détectabilité dont les deux-roues font l'objet, les gains à attendre d'une meilleure adaptation des aménagements routiers, de l'introduction de dispositifs d'aides à la conduite en situation courante et d'urgence, et de l'amélioration des équipements de protection (gilets gonflables). Ils ont également fait ressortir un certain nombre d'écueils, comme le manque flagrant de données précises sur la mobilité des usagers de deux-roues à moteur, et de travaux d'évaluation des mesures de sécurité (formation, aménagement, etc.).

### Vers de nouvelles perspectives de recherche

Les travaux présentés lors de la conférence feront l'objet d'une publication dans les collections de l'INRETS en français et en anglais. Mais les connaissances sur l'ensemble de ces sujets restent parcellaires et il est donc nécessaire de poursuivre l'effort de recherche engagé, de façon à bien pré-



ciser les différentes facettes des questions étudiées. Ainsi en est-il, par exemple, des problèmes de détection, qui recouvrent plusieurs aspects. « On distingue trois types de problèmes de détectabilité : la détectabilité visuelle qui fait qu'un objet plus étroit est physiquement plus difficile à détecter, et sa vitesse de rapprochement plus difficile à évaluer ; la détectabilité cognitive : moins on s'attend à voir un objet, moins on a tendance à le détecter (on parle du phénomène de cécité attentionnelle) ; et la détectabilité comportementale : le différentiel introduit par les DRM (en termes de vitesse, accélération, positionnement, manœuvre) confronte parfois les automobilistes à une interaction improbable. »

Ces différents aspects ont besoin d'être approfondis et des travaux sont d'ores et déjà engagés à l'INRETS pour en étudier les fondements. « De nombreuses questions ont été soulevées pendant cette conférence, souligne Pierre Van Elslande. Ce fut l'occasion pour nous de finaliser les projets de recherche en cours et d'amorcer une réflexion sur les prochains. »



Guy Bourgeois



Michèle MERLI, Déléguée interministérielle à la Sécurité routière



Contact : pierre.van.elslande@inrets.fr

## PFI deux-roues motorisés, quatre ans d'existence

Les conducteurs de deux-roues motorisés sont, avec les piétons, les usagers les plus vulnérables au risque routier. Les données montrent qu'ils représentent plus de 15% des tués de la route en Europe, et plus encore en France. Un indicateur éloquent de cette vulnérabilité est le risque d'être tué au kilomètre parcouru, 20 fois supérieur en deux-roues qu'en voiture.

Cette plate-forme se propose donc d'appréhender la pluridimensionnalité de la question des deux-roues motorisés dans le système de circulation. Les problèmes qu'ils représentent étant pluriels, ils demandent à être étudiés opérationnellement dans leurs différentes facettes. Ce n'est qu'à la condition d'une connaissance de cette pluralité que des solutions adaptées pourront être définies de manière ciblée.

Pour ce faire, la PFI rassemble une quarantaine de membres de l'INRETS, représentant de nombreuses Unités de Recherche et plusieurs participants extérieurs chercheurs ou experts sur les questions liées aux deux-roues motorisés (Universités, LAB, CEESAR, CERTU, ONISR, ADEME, DSCR, DRI, etc.).