

### Accidents corporels, vies brisées

Données modifiées le 05/05/2020	Chiffres du mois		Cumul annuel		
	Mars 2019	Mars 2020	2019	2020	Ecart N-1
<b>Accidents corporels</b>	35	15	103	93	-10
<b>Tués</b>	3	0	9	12	3
<b>Blessés hospitalisés</b>	18	8	49	51	2
<b>Blessés légers</b>	27	12	76	58	-18

Usagers tués du mois et de l'année							Bilan annuel
Enfants 0-13	Aucun usager n'a été tué en mars 2020 sur nos routes  Ce résultat reste à confirmer après 30 jours et à relativiser avec le confinement lié au Covid-19, instauré à partir du 17 mars						1
Jeunes 14-29							4
Adultes 30-44							2
Adultes 45-64							2
Seniors 65 ans et +							3
<b>TOTAL annuel</b>	10	0	0	0	2	0	12

### La prévention c'est tout bête !

De part leur gabarit, les usagers de deux roues sont peu visibles, même avec un bon éclairage. Selon leur position sur la chaussée, ils peuvent disparaître dans un angle mort ou par illusion d'optique de la « tache aveugle » ou tache de Mariotte.

Pour les non pratiquants du deux roues, il y a parfois un biais cognitif, qui fait que l'automobiliste oublie ces usagers et ne pense pas à les rechercher visuellement régulièrement.

Enfin, notre appréciation de leur allure est faussée par notre cerveau qui interprète « petit = loin ».

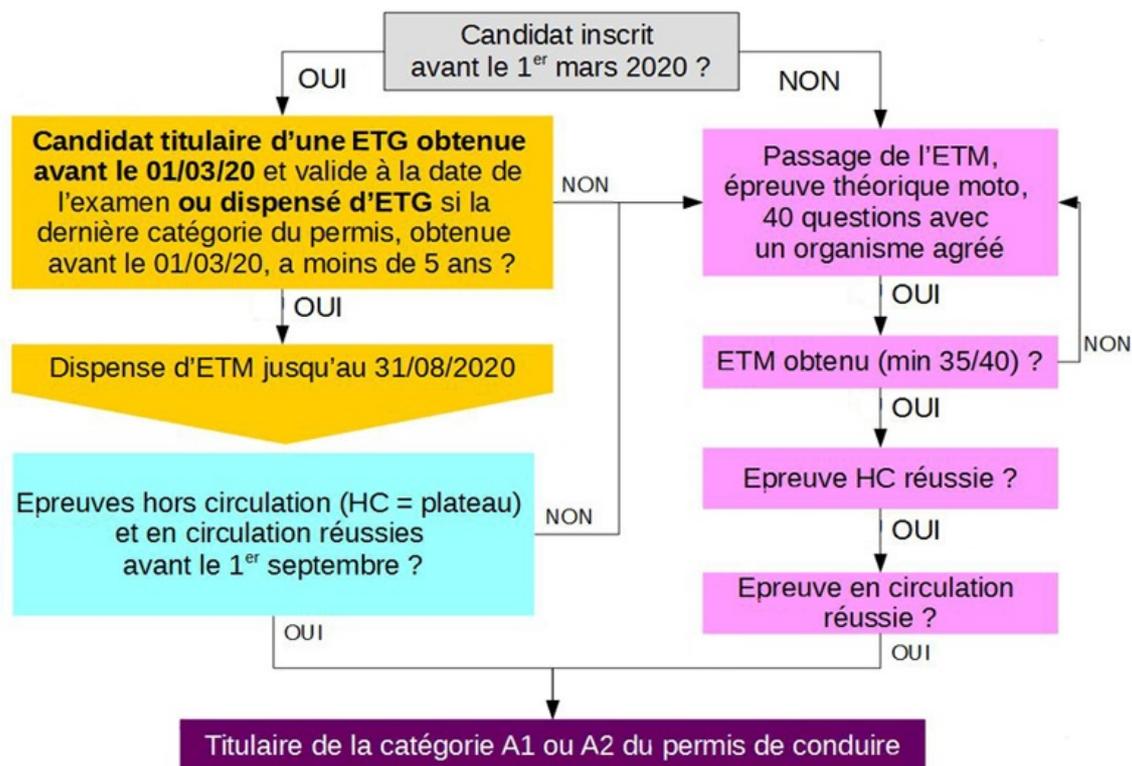
Moralité, pour partager la route, il ne suffit pas de regarder il faut chercher, analyser et signaler.



# Réforme du permis moto à partir du 1<sup>er</sup> mars 2020

La réforme du permis moto entre en vigueur au 1<sup>er</sup> mars 2020 avec 3 grandes nouveautés :

1. **L'épreuve théorique moto (ETM)** est une série de 40 questions de code de la route, comprenant 10 vidéos. Il faut avoir au moins 35 bonnes réponses. L'ETM remplace les vérifications courantes de sécurité et les fiches orales qui existaient précédemment.
2. **L'épreuve hors circulation évolue vers un parcours tout en un** pendant lequel le candidat enchaîne cinq exercices. Il s'agit d'évaluer l'allure lente, le freinage, le transport de passager, le slalom et l'évitement. Ce parcours matérialisé par des plots sur une piste dure 10 minutes.
3. **L'épreuve en circulation de 40 minutes** va inclure l'évaluation de la trajectoire de sécurité.



Les conditions de présentation au permis moto (âge, puissance, cylindrée, ...) restent les mêmes.

D'après les articles R.211-1, R.211-2, R.211-3, R.221-1, R.221-4, R.221-5, R.221-6, R.221-7, R.221-8 et D221-3 du Code de la route.

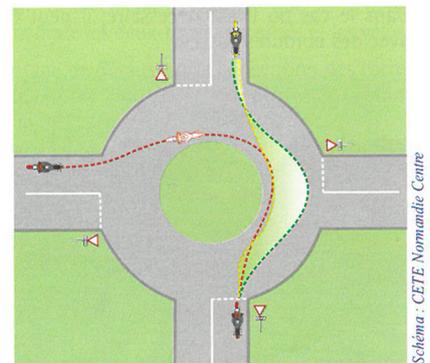
Véhicule	Âge	à partir de 14 ans	à partir de 16 ans	à partir de 18 ans	à partir de 20 ans	à partir de 21 ans
Cyclomoteur - puissance ≤ 50 cm <sup>3</sup> ⊕ vitesse comprise entre 6 et 45 km/h ⊕ pour les électriques : 4 kW et 45 km/h		<b>Permis AM ou BSR</b> <i>Le Brevet de sécurité routière (BSR) est obligatoire pour tous les conducteurs nés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 qui n'ont pas de permis de conduire</i>				
Motocyclette légère : puissance de 50 à 125 cm <sup>3</sup> ⊕ rapport puissance/poids à vide : 0,1 kW /kg			A1	A2	A ou B <sup>(1)(3)</sup>	
Motocyclette : puissance ≤ 35 kW ⊕ rapport puissance/poids à vide : 0,2 kW /kg maxi <i>La puissance ne peut résulter du bridage d'un véhicule développant plus de 70 kW</i>				A2		
Motocyclette					A avec permis A2 de plus de 2 ans et formation de 7 <sup>h</sup>	
Tricycles - puissance ≤ 15 kW ⊕ poids à vide ≤ 550 kg (L5e)			A1 ou B1	A2 ou B	A	
Tricycles - puissance > 15 kW ⊕ poids à vide > 550 kg (L5e)					A	B <sup>(2) (3)</sup>
Quadricycle « léger » et quad routier léger (L6) puissance ≤ 50 cm <sup>3</sup> et 45 km/h ⊕ pour les électriques et moteur diesel : 4 kW (L6e-A) ou 6 kW (L6e-B) et 45 km/h		Permis AM ou BSR	A1 ou B1	A ou A2 ou B		
Quadricycle « lourd », quad routier lourd et quad tout-terrain lourd (L7) autres que L6			A1 ou B1	A ou A2 ou B		

(1) Permis B, obtenu depuis plus de 2 ans + 7 heures de formation ou justifiant de la pratique de la conduite d'une moto légère ou d'un véhicule L5e au cours des 5 années précédant le 1<sup>er</sup> janvier 2011.  
(2) Conducteur de 21 ans minimum avec un permis B, obtenu depuis plus de 2 ans + 7 heures de formation ou justifiant de la pratique de la conduite d'une motocyclette légère ou d'un véhicule L5e au cours des 5 années précédant le 1<sup>er</sup> janvier 2011.  
(3) Conduite autorisée sur le territoire national.  
La catégorie A obtenue avant le 01/03/1980, ou les catégories A2 ou A3 obtenues entre le 01/03/1980 et le 31/12/1984, autorisent la conduite de toutes les motocyclettes.

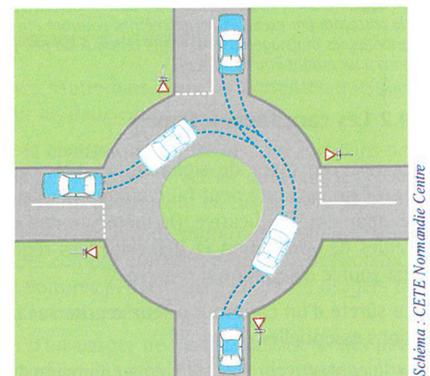
**L'épreuve en circulation permet d'évaluer l'insertion dans le trafic, la maîtrise de l'allure et de la trajectoire.** Le-La candidat-e reçoit les consignes et doit présenter ses équipements de protection avant d'aborder les 35 minutes de conduite effective.

Aborder une courbe est toujours une manœuvre délicate en deux-roues motorisés, surtout lorsqu'il s'agit d'un conducteur débutant ou occasionnel. **La trajectoire de sécurité correspond au meilleur positionnement sur la chaussée, à l'extérieur du virage pour voir le plus loin possible et ainsi anticiper un événement.** Bien réalisée, elle permet d'éviter une sortie de route, un choc latéral ou frontal avec un véhicule qui arrive dans le sens opposé de circulation et ainsi sauver des vies. En effet, **hors agglomération, près d'une chute mortelle sur deux à moto a lieu dans une courbe.**

**La route n'est pas un circuit !** En aucun cas, la trajectoire de sécurité ne doit être assimilée à une trajectoire de circuit où la notion de compétition est rattachée à une notion de vitesse et d'optimisation des courbes. La route est un espace qui se partage, avec respect et vigilance des conducteurs. Les pilotes sont des professionnels qui évoluent sur des circuits adaptés, fermés et avec une sécurité renforcée mais ils demeurent des conducteurs sur la route au quotidien.



Trajectoires possibles pour les 2RM en giratoire. En sortie de giratoire, le 2RM a le choix de sa trajectoire.



Trajectoires possibles pour les VL en giratoire.

Dans le cadre du partage de la route, soulignons aussi que pour **maintenir son équilibre à allure réduite**, l'usager de deux roues n'aborde pas un carrefour à sens giratoire comme un usager de 4 roues.

**Le clignotant est le seul moyen d'avertir des changements de direction.**



**Le saviez-vous :** l'épreuve hors circulation débute par une manipulation sans l'aide du moteur, au cours de laquelle le-la candidat-e doit retirer la béquille, avancer et reculer son véhicule entre deux plots puis le remettre sur béquille. Cette manipulation s'appelle « la poussette ». On peut donc dire que le-la titulaire du permis moto a satisfait à l'épreuve de la poussette !

Il n'est pas là pour faire joli, il peut aussi sauver des vies.

← →

SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
VIVRE, ENSEMBLE.

## Où les deux-roues motorisés peuvent-ils rouler ?

	Autoroute  C 207	Route à accès réglementé  C 107	Piste ou bande obligatoire pour les cycles sans side-car ni remorque  B 22a	Piste ou bande conseillée et réservée aux cycles à 2 ou 3 roues  C 113	Voie verte  C 115	Aire piétonne  C 109
<b>Cyclomoteurs</b>  M4d2 désigne les <b>cyclomoteurs</b> , au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route	Interdit	Interdit	 En présence du panneau, les cyclomoteurs sont <b>admis</b> selon la possibilité offerte à l'autorité investie du pouvoir de police (art. R. 431-9 CR).	 En présence du panneau, les cyclomoteurs sont <b>admis</b> selon la possibilité offerte à l'autorité investie du pouvoir de police.	Interdit	Interdit
<b>Motos</b>  M4c désigne les <b>motocyclettes</b> et <b>motocyclettes légères</b> , au sens de l'article R. 311-1 du Code de la route	Autorisé	Autorisé	Interdit	Interdit	Interdit	Interdit

Les accès aux stationnements deux-roues motorisés ne doivent pas emprunter de voirie interdite aux deux-roues motorisés comme les aires piétonnes (cf. : fiches aménagements « Le stationnement des deux-roues motorisés »).

**L'aménagement de la voirie doit prendre en compte tous les usagers, selon leur spécificité :** accessibilité des piétons, dont les personnes à mobilité réduite, circulation des usagers deux roues, motorisés ou non, gestion des stationnements, itinéraires poids lourds et transports exceptionnels, ... **pour garantir la covisibilité et la circulation en sécurité.** Les dispositifs de signalisation, de protection (barrières, poteaux, ...), les éléments paysagers et le mobilier urbain doivent être homologués et posés dans le respect des règles de l'art.

Retrouvez les guides techniques sur le site du CEREMA et l'instruction ministérielle sur la signalisation dans notre rubrique : [www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-Routiere/Amenagement-de-la-voirie](http://www.cotes-darmor.gouv.fr/Politiques-publiques/Securite-Routiere/Amenagement-de-la-voirie).

Évidemment, **ce n'est ni l'aménageur ni l'obstacle qui sont responsables de l'accident.** Il appartient à chacun d'adapter sa conduite et sa trajectoire en fonction de l'environnement. Dans le doute, ralentir, observer et agir avec prudence.