

# LES ACCIDENTS DE LA ROUTE DES DEUX ROUES

HAUTE-CORSE - colloque du 6 avril 2001

Avec 459 accidents de la route pour 100 000 habitants, la Corse enregistre deux fois plus d'accidents par habitant que la moyenne nationale (qui est de 213).

## Objet du colloque

Trop de jeunes meurent chaque année ou restent handicapés à vie en Haute-Corse. En 2000, sur les 8 morts, et 29 blessés graves des 130 accidents impliquant une moto ou un cyclomoteur, presque 50 % sont des jeunes. Face à ce lourd bilan, nous devons conserver un regard objectif. Aussi avons-nous réuni tous les acteurs concernés par le Plan départemental d'actions de sécurité routière pour réfléchir ensemble, sérier les problèmes et définir des axes de priorité de prévention. L'objectif est de sensibiliser la population, et notamment les jeunes, aux dangers de la route, influencer sur leur comportements afin qu'ils puissent vivre leur passion en toute sécurité.

### LES INTERVENANTS DU COLLOQUE

Eric Maire, sous-préfet de Corte ;  
Jean-Jacques Thorel, chef du service des routes nationales de la Haute-Corse ; Jacques Heurtaut, responsable du pôle de compétence Sécurité routière ; Joëlle Lambert, chef du service des Urgences de l'hôpital de Bastia ; Alain Dabek, directeur départemental de la Jeunesse et des Sports ; Capitaine Poty, commandant la Compagnie de Gendarmerie de Corte ; Joseph Péraldi, président de la Mutuelle Familiale de Corse ; Pierre Galan, directeur de la Mutuelle de France-Prévoyance ; Jean-Claude Maire, secrétaire général de la Ligue Motocycliste et président de l'Ecole de Moto Itinérante d'Ajaccio.

## Etat des lieux

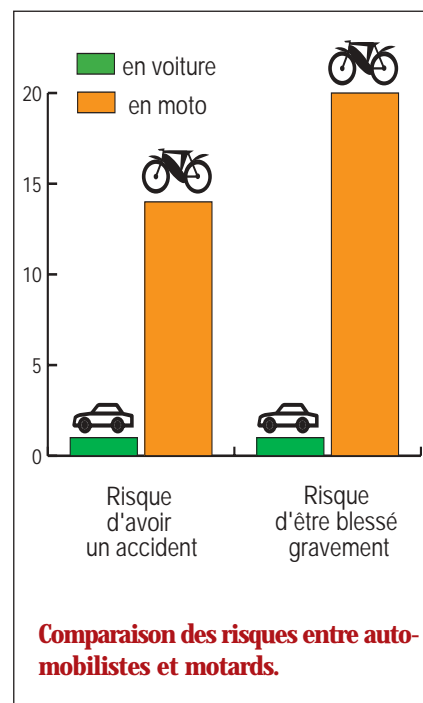
Pourquoi en Haute-Corse y-a-t-il de plus en plus d'accidents de la route causés par des jeunes roulant sur un deux roues ? Un motard demeure plus fragilisé qu'un automobiliste, à l'abri de la carrosserie, mais cette vulnérabilité n'explique pas tout. Devons-nous incriminer les infrastructures, les équipements ou la signalisation en Haute-Corse ? Même si nous pouvons les améliorer, force est de constater que le nombre d'accidents n'est pas plus important pour les deux que pour les quatre roues. Alors, où chercher les causes réelles ? La réponse réside certainement dans le comportement des jeunes, l'alcool, la vitesse, le non-respect du port du casque ou du Code de la route.

## La vitesse

Souvent, pour aller plus vite, on débride sa moto ou son scooter, on fonce sur les lignes droites, on fait des manœuvres dangereuses. Bien sûr, il y a l'autre, celui qui ne se rend pas compte de la vitesse d'un motard, celui qui ouvre inopinément sa portière ou tourne à gauche sur une route à quatre voies, qui n'a pas l'esprit clair car il a trop bu d'alcool, etc. Mais, les jeunes achètent des engins beaucoup trop puissants compte tenu de la formation reçue.

## LE PORT DU CASQUE

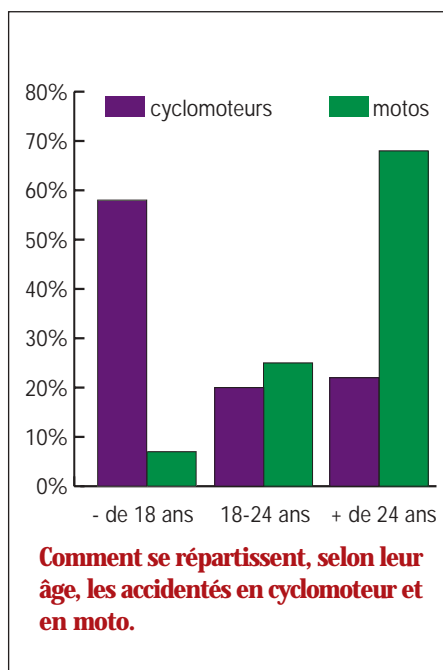
**Pour se sentir plus libre, on ne met pas le casque ou alors, juste posé en arrière du crâne, parfois, on ne l'attache pas, pire on le porte accroché au bras. Résultat, protection zéro. 20 % des accidentés en cyclomoteur ne portaient pas de casque.**



## Conséquences, urgences

Les conséquences dramatiques de ces accidents, le docteur Lambert, chef de service des urgences à l'hôpital de Bastia, les connaît bien. Ne pas porter un casque, rouler trop vite, c'est s'exposer au traumatisme, fracture crânienne ou cervicale, aux troubles neurologiques secondaires, aux hématomes cérébraux, à l'hémiplégie ou la paraplégie. Mais également aux brûlures du second, voire du troisième degré, quand projeté sur la chaussée on a le corps rapé parce qu'on porte un simple tee-shirt ou un pantalon léger au lieu d'une tenue adaptée, qui protège. Sans oublier un bras, une jambe cassés ou le pied complètement disloqué – on boîte alors à vie – quand on se comporte comme un fou sur un booster ou un scooter. Il y a cinq fois plus d'accidents causés par un scooter ou un booster que par un cyclomoteur. Et, plus une moto est puissante, plus elle roule vite, plus on augmente la probabilité de se tuer ou de se retrouver à l'hôpital polytraumatisé et en sortir sur une chaise roulante.

**En Haute-Corse, sur sept motards morts en 2000, cinq avaient moins de 35 ans.**



### Le pôle de compétence de la Sécurité routière

Sa mission principale est d'élaborer chaque année le Plan départemental d'actions de sécurité routière (Pdasr) et de veiller à la mise en œuvre technique et financière de ces actions, proposées par différents partenaires\* du pôle. Actions qui doivent obligatoirement s'insérer dans un des trois domaines d'intervention du Pdasr, à savoir l'infrastructure ; l'éducation, la formation, la prévention, la communication ; le contrôle et les sanctions. L'ensemble de ces actions font l'objet d'une évaluation annuelle.

Le pôle de compétence, qui travaille en relation directe avec ses partenaires, a surtout un rôle de coordination et d'assistance. Rappelons que les

représentants des partenaires du pôle forment le collège des inspecteurs départementaux de la Sécurité routière. Par ailleurs, le pôle anime et gère le programme REAGIR (analyse les accidents mortels).

\* Les services préfectoraux, la sécurité publique, la gendarmerie nationale, la DDE (Direction départementale de l'Équipement), la Ddass (Direction départementale de l'action sanitaire et sociale), le Sdis (Service départemental incendie et secours), l'Éducation nationale, la Ddjs (Direction départementale de la jeunesse et des sports), le parquet auprès du Tribunal de grande instance, le monde associatif, la Collectivité territoriale de Corse, le Conseil général de la Haute-Corse, les retraités.

### Conclusions - préconisations

Ce débat entre les différents acteurs concernés montre combien il est primordial d'approfondir notre réflexion commune et de poursuivre nos actions dans le cadre du Pdasr dans le but évident de réduire notablement le nombre d'accidents sur nos routes de Haute-Corse. Nous avons démontré toute l'importance de l'information, de la formation des jeunes. Mais nous devons nous arrêter sur le véritable rôle de chacun afin de déterminer la frontière des compétences dans l'éducation des jeunes entre l'école, les familles, les associations, l'État, sans oublier la société... car l'éducation doit aussi passer par notre propre responsabilité d'adultes par notre exemple du respect des règles élémentaires du Code de la route. La répression, c'est quand tout le reste n'a pas fonctionné. Apprenons ensemble à partager la route.

### LES CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS

**80 % des accidents, motos et cyclomoteurs confondus, ont lieu de jour, sur une route sèche.**

### PRÉVENTION: L'IMPLICATION DES MUTUELLES

La Mutuelle de France Prévoyance et la Mutuelle Familiale de Corse, instigatrices de ce débat, connaissent malheureusement bien les conséquences tragiques aussi bien morales et physiques que financières engendrées par tous ces accidents. En effet, ce sont elles qui versent les prestations ou les indemnisations aux victimes. Mais au-delà de leur rôle de gestionnaire des cotisations versées par leurs adhérents, les mutuelles veulent accomplir leur mission de solidarité, et donc s'impliquer davantage dans la prévention des risques.

Prévention en amont en finançant en partenariat des actions de prévention auprès des jeunes. Prévention en aval en accompagnant les familles qui vivent un véritable drame social lorsqu'un jeune meurt ou reste handicapé à vie.