

**RÉSOLUTION N° 99/5 SUR LES USAGERS DE LA ROUTE VULNÉRABLES :
LES CYCLOMOTORISTES ET LES MOTOCYCLISTES**

[CM(99)17/FINAL]

Le Conseil des Ministres des Transports de la CEMT, réuni à Varsovie, les 19 et 20 mai 1999 :

VU le rapport sur la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes [CEMT/CM(99)19] ;

CONSCIENT de la vulnérabilité des cyclomotoristes et des motocyclistes, due particulièrement à leur manque de protection extérieure et à leur mauvaise perception par les autres usagers de la route ;

CONSCIENT également d'une détérioration latente de la sécurité des utilisateurs de deux-roues à moteur en raison de l'augmentation générale du trafic, particulièrement perceptible en milieu urbain ;

RAPPELANT les Résolutions antérieures adoptées par la CEMT en la matière à savoir la Résolution n° 31 de 1974, relative aux problèmes de sécurité des véhicules à deux roues et la Résolution n° 42 de 1980 sur la sécurité des utilisateurs de véhicules à deux roues à moteur ;

CONSTATANT :

- La diversité du parc d'engins motorisés à deux roues.
- La variété d'utilisation de ces engins.
- Le développement de leurs capacités techniques, tant en ce qui concerne leur sûreté que leurs performances.

TENANT COMPTE des travaux entrepris et des réflexions poursuivies au sein des autres organisations internationales traitant du sujet concerné, qu'elles représentent les usagers, les constructeurs ou les institutions ;

DETERMINÉ à prendre toutes les mesures nécessaires pour accroître la sécurité des cyclomotoristes et des motocyclistes à favoriser un comportement convivial entre tous les usagers de la route, tel qu'il l'avait affirmé à Berlin, en adoptant le projet de Résolution sur les cyclistes [CEMT/CM(97)11] ;

RECOMMANDE :

Dans un cadre général et afin d'assurer une meilleure connaissance du problème sur le plan statistique,

- De veiller à une meilleure homogénéité des types d’engins concernés ou de leur classification.
- D’améliorer, par la suite, le recueil des données relatives au parc et à l’accidentologie de ces catégories de véhicules.

En ce qui concerne les véhicules,

- D’établir des critères de classification suffisamment clairs et précis pour que chaque engin sur le marché soit aisément identifiable comme appartenant à l’une des deux catégories à l’étude – cyclomoteur ou motorcycle.
- D’empêcher toute possibilité de manipulation, à l’instar des décisions prises au sein de l’union européenne, de manière à ce qu’au terme de la décennie à venir, le parc des deux-roues à moteur, pour l’ensemble des pays de la CEMT, soit conforme à la classification établie.
- De veiller, au niveau de la construction des voitures et des poids lourds, à mieux prendre en compte la problématique de collision avec les deux-roues motorisés.
- De favoriser les recherches permettant d’assurer la sécurité d’utilisation de ces véhicules.
- D’étudier dans quelle mesure il serait utile d’instaurer, à l’exemple de ce qui existe pour les autres véhicules à moteur, un contrôle technique obligatoire des engins concernés.

En ce qui concerne les infrastructures,

- De porter une attention particulière à la coexistence cyclistes/cyclomotoristes sur les pistes cyclables, et de moduler la présence des cyclomotoristes sur celles-ci selon la qualité de leur aménagement et selon la vitesse des cyclomoteurs concernés.
- De veiller, dans la circulation générale, à ne pas mettre en danger l’équilibre des deux-roues motorisés :
 - En assurant la qualité de la surface de roulement et du marquage routier.
 - En étant attentif aux aménagements latéraux qui peuvent constituer un danger lorsque ces véhicules ralentissent au changement de direction.
- À l’intention des motocyclistes, sur les réseaux rapides :
 - D’une part, d’interdire les rainures et de réparer la voirie, de telle sorte qu’il n’y ait pas d’ornière.
 - D’autre part, de mettre en place des glissières de sécurité présentant moins de danger pour les motocyclistes et leurs passagers.

En ce qui concerne la formation,

- D’améliorer la qualité des formations existantes dans les pays Membres en s’inspirant, par échange d’informations, des meilleures pratiques.
- De mettre une formation à la conduite à la disposition des adolescents, aussitôt que possible, par un apprentissage réglementé de la conduite du cyclomoteur.
- D’élargir à tous les pays Membres l’accès progressif à la conduite des motos, en fonction de leur puissance et pour autant que les motos répondent techniquement à la catégorie d’accès visée, afin d’obtenir un comportement du conducteur plus sûr.

- De mettre en place un examen pratique, en sus de l'examen théorique qui est généralisé, préalable à l'obtention de tout permis de conduire de motocycles.

En ce qui concerne les usagers de la route,

- De sensibiliser, d'une manière continue, tant les conducteurs de deux-roues à moteur que les autres usagers de la route, au problème récurrent de la perception des véhicules considérés dans ce rapport, par les autres usagers.
- D'encourager les conducteurs de deux-roues à moteur à être plus en sécurité et à être plus visibles, par l'utilisation de vêtements appropriés et par l'obligation d'utilisation des feux de jour.
- D'encourager également ces conducteurs à être plus en sécurité en entretenant régulièrement et correctement leur véhicule.
- De veiller à ce que, tant les conducteurs que les passagers des deux-roues motorisés¹ portent systématiquement et correctement un casque homologué.
- De veiller également à ce que les conducteurs de deux-roues à moteur ne mettent en danger ni leur sécurité ni celle des autres usagers, en leur faisant respecter les règles de circulation, notamment en ce qui concerne leur place sur la route.

CHARGE le Comité des Suppléants

- De diffuser ces recommandations à tous ceux susceptibles de les mettre en œuvre.
- De suivre l'évolution de la situation à l'égard de ces catégories d'usagers et de faire rapport au conseil en temps utile.

1. En Belgique et aux Pays-Bas, seulement ceux ayant une limite de vitesse supérieure à 25 km/h.

RAPPORT SUR LES USAGERS DE LA ROUTE VULNERABLES : LES CYCLOMOTORISTES ET LES MOTOCYCLISTES

[CM(99)19]

INTRODUCTION

Ce rapport est le troisième volet d'un triptyque consacré à la sécurité des usagers « vulnérables », venant à la suite du rapport consacré aux cyclistes, présenté à Berlin en avril 1997 et de celui traitant de la sécurité des piétons, adopté à Copenhague en mai 1998.

Comme les cyclistes, les cyclomotoristes et les motocyclistes sont des usagers de la route particulièrement vulnérables car ils sont notamment démunis de protection extérieure et ils sont souvent mal perçus par les autres usagers de la route. Ils ne sont, en outre, pas assez pris en compte par les conducteurs de véhicules automobiles. Mais si ces deux catégories de véhicules – cyclomoteur et motocycle – présentent des similitudes de conception – engins motorisés à deux roues – et d'exposition accrue aux dangers de la circulation, les puissances en jeu sont toutefois très différentes ainsi que l'usage qu'il est fait de ces véhicules. Les différences qui existent entre les parcs de ces deux catégories d'engins, entre les possibilités d'accès à la conduite et, en partie, les causes des accidents sont telles qu'il est apparu préférable de traiter séparément ces deux catégories d'usagers dans le présent rapport.

Ces dernières ne sont d'ailleurs traitées que sous l'aspect cyclomoteurs à deux roues et motocycles à deux roues.

Pour ne pas déroger à une structure qui est devenue une règle au fil du temps, le rapport s'articule autour des chapitres suivants : situation actuelle, statistique et juridique; les véhicules, les infrastructures et les usagers.

Afin de mieux cerner la situation, tant au niveau statistique qu'en ce qui concerne les réglementations en matière de formation et d'examen pour les utilisateurs de deux-roues à moteur et les règles de circulation appliquées, un questionnaire a été adressé aux Etats membres [CEMT/CS/SR(97)7] pour permettre de réaliser cette synthèse. D'autres sources ont aussi été utilisées, notamment la liste de la Commission internationale des examens de conduite automobile (CIECA) et, pour le recensement des véhicules et des habitants, les publications des Nations Unies.

CHAPITRE 1 : LA SITUATION ACTUELLE

Les tableaux 1 et 2 en annexe donnent un aperçu de l'accidentologie des deux catégories d'usagers qui font l'objet de cette étude, par rapport à l'ensemble des usagers de la route. Bien que le problème revête une intensité différente de pays à pays, en raison notamment de la densité des parcs de ces véhicules, la proportion des victimes cyclo-motos par rapport à l'ensemble des victimes d'accidents de la route est tout à fait préoccupante (13 % pour l'ensemble des pays de la CEMT). En fait, ces deux catégories d'usagers constituent dans le triptyque celles qui sont malheureusement les plus représentées dans le nombre des victimes.

A. Cadre général

1. Les cyclomoteurs

Concernant son usage et sa sécurité, le cyclomoteur constitue, sur le plan statistique, un domaine assez pauvre. Dans de nombreux pays, les données ne sont pas toujours disponibles ou les séries sont souvent incomplètes. Les statistiques concernent parfois l'ensemble des deux-roues à moteur, sans distinction de sous-catégories.

1.1. Un problème de définitions

Selon la Convention de Vienne : «le terme "cyclomoteur" désigne tout véhicule à deux ou trois roues qui est pourvu d'un moteur thermique de propulsion de cylindrée au plus égale à 50 cm³ et dont la limite de vitesse, par construction, n'excède pas 50 km (30 miles) à l'heure».

Selon la Directive Européenne 92/61 du 30/06/1992, *les cyclomoteurs sont des véhicules à deux ou trois roues équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ si à combustion interne et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.*

Par ailleurs, certains pays ne connaissent qu'un type de cyclomoteurs dont la vitesse maximale est comprise entre 45 km/h et 50 km/h.

D'autres pays distinguent deux types de cyclomoteurs : une catégorie «cyclomoteur lent» dont la vitesse maximale est de 25 km/h (Belgique, Allemagne, Pays-Bas), de 30 km/h (Danemark, Suède) et une autre catégorie, dont la vitesse maximale varie de 40 à 50 km/h.

En Suisse, les cyclomoteurs, selon les termes de la Directive Européenne, sont classifiés comme des motocycles légers. Il n'y a donc qu'une catégorie de cyclomoteurs, correspondant aux cyclomoteurs lents de vitesse maximale de 30 km/h.

En fait, le terme *cyclomoteur* englobe différents types d'engins comportant divers aménagements et évoluant d'une façon non uniforme dans l'ensemble des pays. Il serait particulièrement utile de définir de manière cohérente sur le plan international cette catégorie de véhicules afin d'établir des normes de construction plus homogènes.

1.2. Le parc des cyclomoteurs

Le cyclomoteur constitue la première étape dans l'accès à la motorisation individuelle.

Des pays d'Europe de l'Ouest, l'Italie est celui qui possède le nombre le plus élevé de cyclomoteurs pour 1 000 habitants : plus de 60. Vient ensuite l'Espagne, avec plus de 50. En Suisse et en Autriche, ce nombre est légèrement inférieur à 50, tandis qu'en France, aux Pays-Bas et en Belgique, il approche les 30. En Allemagne, au Royaume-Uni, au Danemark, en Norvège et en Finlande, la proportion se situe autour de 20 pour mille. C'est en Suède que le rapport est le plus bas, avec un peu plus de 10 unités pour mille habitants (cf. tableau 3).

Parmi les pays où il existe une catégorie de cyclomoteurs lents, la Suisse et le Danemark sont ceux qui comptent beaucoup plus de cyclomoteurs lents que de cyclomoteurs rapides. En Allemagne et aux Pays-Bas, ce rapport est inversé. En Suède, il n'y a que des cyclomoteurs lents.

Des pays d'Europe centrale et orientale, seuls les recensements de Bulgarie et de la République Slovaque sont connus : plus de 30 unités pour 1 000 habitants, dans le premier cas, et 15 pour mille dans le second.

Les chiffres donnés ci-dessus sont les derniers connus. On constate que ces chiffres peuvent varier considérablement d'année en année. De même, on remarque que, sur une longue période, le parc de cyclomoteurs a diminué dans presque tous les pays. C'est au Royaume-Uni que ce recul est le plus marqué, avec une diminution de 75 pour cent. En Allemagne, le parc n'a guère changé en volume, mais le rapport cyclomoteurs lents/cyclomoteurs rapides s'est inversé, les derniers étant désormais largement majoritaires.

A l'exception de l'Allemagne et de la Suède, le nombre de cyclomoteurs dans les pays occidentaux est toujours supérieur à celui des motocycles. Lorsque le nombre de cyclomoteurs dans un pays donné est faible ou élevé en comparaison à d'autres pays, cela vaut généralement aussi pour le nombre de motocycles.

Tous ces chiffres permettent de dresser un double constat : d'une part, une grande diversité de l'importance du parc des cyclomoteurs, d'autre part, une constatation générale d'une baisse sensible de ce parc dans les pays d'Europe occidentale au cours des vingt dernières années, sans exception. La diversité quant à l'importance du parc tient à des raisons multiples : climatiques, géographiques mais aussi liées au développement économique de chaque pays et aux réglementations appliquées à l'accès à la conduite des cyclomoteurs, des motocycles et des automobiles.

1.3. L'usage des cyclomoteurs

Si dans de nombreux pays, ce sont essentiellement les jeunes qui utilisent ce moyen de locomotion dès l'âge de 16, voire 14 ans, (13 ans en Pologne et 12 en Lituanie) dans d'autres, les adultes en font également un large usage. C'est cependant essentiellement en ville qu'il est le plus répandu, que ce soit pour un usage privé ou professionnel. Dans certains pays, il est aussi le plus utilisé par les livreurs et coursiers en ville et a connu une vaste expansion liée aux changements de mode de vie. Le type de cyclomoteur utilisé à ces fins s'apparente le plus souvent au scooter.

1.4. L'insécurité routière des cyclomoteurs

Cette catégorie d'usagers les plus vulnérables est un sujet assez délaissé par la recherche au niveau international et a peu bénéficié de gains récents de sécurité. La répartition par pays des travaux menés en

la matière montre une prédominance des Pays-Bas, suivis par la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suisse et la Belgique.

Si l'on considère l'ensemble des victimes pour l'année 1994, le pourcentage des cyclomotoristes concernés atteint 19.5 pour cent aux Pays-Bas, 16 pour cent en Grèce, 12.5 pour cent en Espagne et 10.80 pour cent en France, comme le montre le tableau n° A4.

Les études menées dans différents pays d'Europe et dont le bilan ressort dans le rapport de l'INRETS publié en 1996, montrent toutes une influence très forte du facteur âge. En France, par exemple, le risque d'implication des cyclomotoristes dans un accident corporel est sept fois plus élevé que celui des voitures de tourisme ; le risque pour un cyclomotoriste d'être tué est cinq fois plus fort que celui des automobilistes ; enfin le risque pour un cyclomotoriste d'être victime d'une atteinte corporelle est un peu plus faible que celui des motocyclistes mais dix fois plus fort que celui des automobilistes. Les adolescents (14 à 19 ans) sont les principales victimes tant en ce qui concerne le nombre des tués que celui des blessés et ont le plus fort risque d'accident grave en fonction du kilométrage. Les tableaux n° A2 et A3 montrent que cette tranche d'âge est représentée jusqu'à 50 pour cent parmi les tués et plus de 60 pour cent parmi les blessés. Le nombre de tués augmente aussi chez les personnes âgées qui présentent une plus grande vulnérabilité aux traumatismes.

Par ailleurs, l'exposition au risque varie grandement selon les pays, selon les âges.

Concernant les causes d'accident liées au conducteur, les études mettent en évidence une fréquente prise de risque, un contrôle insuffisant de l'engin, une non-observation de la signalisation et des manoeuvres effectuées sans avertissement.

Le manque d'attention des autres usagers, conducteurs de voitures particulières notamment, est également mis en évidence.

Concernant les situations à risque, les cyclomotoristes sont sur représentés :

- Dans les accidents en intersection où le cyclomotoriste va tout droit ou effectue une manoeuvre de tourne à gauche. Il s'agit principalement de jeunes ou de personnes âgées de plus de 60 ans dans des situations de conduite auxquelles ils sont confrontés le plus souvent (manoeuvre de tourne à gauche en milieu urbain). Le tableau n° a5 met en évidence le fort pourcentage d'accidents en milieu urbain comparé à celui en rase campagne.
- Dans les accidents impliquant un autre véhicule hors intersection sur routes départementales, caractéristique du manque d'expérience, et mettant en évidence une certaine prise de risque de la part des cyclomotoristes mais aussi un manque de vigilance et d'attention des autres conducteurs, en particulier des automobilistes.

Enfin, outre le facteur âge du conducteur dans le risque d'accident d'un cyclomoteur, interviennent les manipulations techniques, effectuées a posteriori sur l'engin. Des études menées aux Pays-Bas montrent que le risque d'être gravement accidenté est, pour un million de kilomètres parcourus et dans la tranche d'âge des 16-17 ans, cinq fois plus important pour un cyclomoteur trafiqué (« gonflé, débridé, manipulé ») que pour un engin conforme.

2. Les motocycles

2.1. Un problème de définition

Selon la Convention de Vienne, *“le terme motocycle désigne tout véhicule à deux roues, avec ou sans side-car, pourvu d'un moteur de propulsion... Les véhicules à trois roues dont le poids à vide n'exède pas 400 kg (900 livres) seront assimilés aux motocycles”*.

Selon la Directive 92/61 du 30/06/1992, *“les motocyclettes sont des véhicules à deux roues, avec ou sans side-car, équipés d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ si à combustion interne et/ou ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 45 km/h”*.

Outre le fait que la coexistence de ces deux définitions crée un problème juridique, les règlements concernant l'accès à la conduite qui en découlent -- pour les motocycles “légers”, l'âge d'accès à la conduite est en général plus bas, sans forcément une obligation d'avoir un permis spécifique -- conduisent les constructeurs à concevoir des engins qui peuvent artificiellement entrer sous l'une ou l'autre catégorie de motocycles concernés -- motocycles “légers”, d'une cylindrée allant jusqu'à 125 cc, comparés aux motocycles de cylindrées supérieures dits motocycles “lourds”.

2.2. Le parc des motocycles

Dans cette catégorie, c'est la Suisse qui, avec près de 50 unités pour 1 000 habitants, possède le plus important des parcs des pays d'Europe occidentale. Cette situation peut s'expliquer en fonction de la définition des motocycles en vigueur dans ce pays. L'Italie suit avec plus de 40 unités pour 1 000 habitants, puis l'Espagne avec plus de 30. Viennent ensuite l'Autriche, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg avec un rapport supérieur à 20 pour mille. Au Royaume-Uni, au Danemark, en Norvège, en Suède et en Finlande, le rapport avoisine les 10 pour mille.

Dans les pays d'Europe centrale et orientale, le nombre de motocycles par millier d'habitants est en général élevé ; il oscille entre 40 et 60 pour mille. Seule la Hongrie fait une exception, avec 15 pour mille.

Lorsque le nombre de motocycles légers a été spécifié, on constate qu'il est presque toujours nettement inférieur à celui des motocycles lourds. La République slovaque est le seul pays où la proportion des motocycles légers est largement supérieure.

Sur le long terme, on constate un indéniable accroissement du parc de motocycles. Cela ne vaut cependant pas pour le Royaume-Uni, ni pour l'ensemble des pays, en ce qui concerne les motocycles légers, sauf en Allemagne et en France, où le nombre de motocycles légers a fortement augmenté.

En Europe centrale et orientale, le parc de motocycles a diminué dans quatre pays -- la Pologne, la République slovaque, la Moldova et la Hongrie -- et a augmenté dans deux pays -- la Bulgarie et le Bélarus.

Enfin, à l'exception de l'Allemagne et de la Suède, le nombre de cyclomoteurs dans les pays occidentaux est toujours supérieur à celui des motocycles. Lorsque le nombre de cyclomoteurs dans un pays donné est faible ou élevé en comparaison à d'autres pays, cela vaut généralement aussi pour le nombre de motocycles.

2.3. L'usage des motocycles

Les types et utilisations des motocycles sont très divers. Certains ne connaissent que ce mode de déplacement pour lequel il s'agit d'une passion, voire d'un état d'esprit : ces usagers roulent par tout temps et sur l'ensemble du réseau routier. Pour d'autres, il s'agira d'un "deuxième" véhicule permettant de se déplacer plus facilement en ville ou sur de courtes distances domicile-travail quand les conditions climatiques sont favorables. Le parc de motos roulant effectivement augmente ainsi pour cette deuxième catégorie en été.

Enfin, dans certains pays, tant les catégories de personnes -- moyenne d'âge, niveau social -- que les types de motocycles utilisés -- motocycles de grosse, voire très grosse cylindrée -- se sont modifiées au cours des années les plus récentes. Ceci est dû à plusieurs facteurs, notamment un niveau de vie plus élevé, un choix de motorisation "jeune", à conduite plus apaisée.

2.4. L'insécurité routière des motocycles

Si la sécurité des motocyclistes s'est améliorée ces dernières années dans la majorité des pays, le bilan est encore trop lourd pour cette catégorie d'usagers (cf. tableaux 1 et 2). En 1995, comme le montre le tableau n° B1 le pourcentage des victimes motocyclistes par rapport à l'ensemble des victimes varie de 3.5 pour cent à 17 pour cent (Grèce). Il est en moyenne de 8 pour cent dans la majorité des pays Membres.

La tranche d'âge la plus touchée est celle des 20-34 ans, comme le montrent les tableaux n° B2 et B3 Les hommes sont surreprésentés, surtout en tant que conducteurs, comme le montre le tableau n° B4.

Les facteurs qui influent surtout sur le taux des accidents de motos sont : le moindre niveau d'équilibre des deux-roues ; l'âge du conducteur lié à son expérience ; le petit nombre de cette catégorie d'usagers (les autres usagers y prêtent moins d'attention) ; le manque de protection ; la souplesse d'utilisation (l'usager se faufile). Ils sont liés aux motocyclistes, aux circonstances de l'accident ou aux facteurs d'exposition.

Par ailleurs, s'il s'avère que les grosses cylindrées sont plus souvent impliquées dans des accidents, il convient de noter que leur kilométrage annuel est d'autant plus important que la taille de la cylindrée l'est.

B. Aperçu des réglementations nationales en matière de formation et d'examen pour les utilisateurs de deux-roues motorisés

Selon les pays, la distinction entre cyclomoteurs "lents" et "rapides" obéit à des critères différents : elle n'existe d'ailleurs pas dans tous les pays (cf. tableaux A6.1/A6.2 et B6.1/B6.2).

1. Cyclomoteurs

1.1. Cyclomoteurs « lents »

Les réglementations relatives à l'utilisation d'un cyclomoteur lent sont très différentes d'un pays à l'autre (cf. tableau A6.1). Ainsi, en Belgique, l'âge minimum de 16 ans est requis, alors qu'il est de 15 ans en Suède. Même âge minimum de 15 ans en Allemagne, avec examen théorique et pratique obligatoire. Au Danemark, la formation et l'examen ne s'appliquent qu'aux conducteurs âgés de 16 ans et 17 ans respectivement. Aux Pays-Bas et en Suisse, où l'âge minimum est respectivement 16 ans et

14 ans, seul l'examen théorique est obligatoire. En outre, d'une manière générale, les titulaires d'un permis auto ou moto sont autorisés, ipso facto, à conduire un cyclomoteur lent.

1.2. Cyclomoteurs « rapides »

Pour douze des pays ayant répondu au questionnaire, l'âge minimum pour conduire un tel cyclomoteur est 16 ans. Il n'y a qu'au Danemark où l'âge minimum est de 18 ans. C'est en Lituanie, où il n'existe pas de réglementation en matière d'examen ou de formation, que l'âge minimum est le plus bas -- 12 ans. Six pays exigent aussi une formation obligatoire et un examen théorique et pratique. Six pays imposent le passage d'un examen théorique et pratique. Parmi eux, le Royaume-Uni et la Belgique offrent la possibilité d'obtenir un certificat d'aptitude, qui autorise son titulaire à rouler en préparation de l'examen. En Belgique, on peut choisir entre un certificat d'aptitude — dont la durée de validité est limitée à 10 mois — et une formation. Au Royaume-Uni, le certificat d'aptitude est obtenu au terme d'une formation de base et est valable pour une période de trois ans, au terme de laquelle le candidat doit recommencer la formation de base.

Dans cinq autres pays, l'Autriche, les Pays-Bas, l'Espagne, la Lettonie et le Luxembourg, l'examen obligatoire se limite aux aspects théoriques.

Dans certains pays, les exigences concernant la formation et/ou l'examen ne s'appliquent pas aux titulaires de permis auto ou moto (Royaume-Uni, Pays-Bas, Slovaquie). D'autres pays n'exigent une formation et/ou un examen que pour de jeunes cyclomoteuristes. En France, en Espagne et au Portugal, il y a un âge minimum de formation et/ou d'examen obligatoire de 14 ans, mais aucune restriction à partir de 16 ans.

En Finlande, en Lituanie et en Bélarus, il n'existe, hormis l'âge minimum, pas d'autre réglementation relative à la conduite d'un cyclomoteur.

2. *Motocycles*

Historiquement, la plupart des pays de la CEMT ont opté pour une distinction selon la cylindrée du véhicule pour déterminer les étapes d'accès à la conduite. Récemment, les pays de l'Union Européenne ont adopté une nouvelle réglementation qui ne se fonde plus sur la cylindrée du véhicule mais sur une puissance moteur de 25 kW et un rapport puissance/poids du véhicule de 0.16 kW par kg. Entre 18 et 21 ans, le conducteur devra avoir une expérience de conduite de deux ans au moins pour conduire un motorcycle de puissance supérieure à 25 kW. A partir de 21 ans, celui qui obtient un permis de conduire pour un motorcycle peut conduire des motorcycles de fortes puissance et cylindrée. La réglementation communautaire prévoit un certain nombre de dérogations.

Certains pays ne faisant pas partie de l'Union ont opté pour l'une ou l'autre solution, d'autres ne font pas de distinction par paliers dans l'accès à la conduite (cf. tableaux A6 et B6).

Quelle que soit l'option retenue, l'objectif poursuivi par ceux qui ont choisi de permettre de conduire graduellement des motorcycles est d'obtenir un comportement du conducteur plus sûr par une conduite progressive de véhicules plus puissants.

Il est par conséquent nécessaire d'assurer une juste corrélation entre les étapes d'accession à la conduite et les véhicules réellement mis à la disposition des conducteurs aux différents paliers de formation.

Il semble, par ailleurs, évident de cibler les efforts de formation pour que celle-ci corresponde vraiment au type de conduite attendu et aux véhicules concernés, quelles que soient les distinctions en vigueur. L'évaluation des systèmes de formation mis en œuvre doit être poursuivie afin d'en déterminer la validité et de l'améliorer. En raison du nombre important d'accidents graves dans lesquels sont impliqués les nouveaux conducteurs, une recommandation visant à suivre leur évolution après accès à la conduite serait particulièrement pertinente.

CHAPITRE 2 : LES VEHICULES

1. Une clarification indispensable permettrait la définition de règles de construction plus opérantes

Compte tenu des problèmes de définition soulevés au Chapitre précédent, la Convention sur la Circulation routière devrait être adaptée à certaines réalités et ce, de manière rigoureuse.

Le but n'est pas simplement formel puisqu'il s'agit au départ de cette classification de fixer des normes de construction préalables à l'agrément du véhicule qui répondent aux impératifs de sécurité routière au plus haut dénominateur commun s'agissant tant de la sécurité active que passive (structure des véhicules, frein, feux, etc.).

L'hétérogénéité de ces catégories de véhicules doit également être prise en compte au niveau des normes d'agrément².

A titre d'exemple, ce que l'on nomme un scooter et qui peut être par ailleurs classifié comme cyclomoteur ou motocycle, selon sa cylindrée et sa vitesse maximale, se comportera de par sa configuration tout à fait différemment du cyclomoteur classique ou du motocycle classique en cas d'accident. On peut, en l'espèce, multiplier les exemples.

2. Un problème récurrent : les véhicules trafiqués

S'agissant des cyclomoteurs, la pratique consistant à trafiquer le véhicule est particulièrement répandue. Certains pays ont à cet égard développé un arsenal réglementaire spécifique pour la contrecarrer sans toujours obtenir les résultats escomptés.

C'est indiscutablement au niveau de la construction des véhicules que la solution la plus opérante doit être recherchée. D'ailleurs, une Directive de l'Union Européenne applicable à partir de l'an 2000 et visant à empêcher toute manipulation, devrait donner certains résultats et renforcerait ainsi les mesures déjà prises par certains États membres à titre individuel, sans pour cela résoudre les problèmes posés par le parc existant.

Les conséquences de cette pratique sont évidemment importantes car il ne sert à rien d'échafauder des règles de comportement et notamment en matière de place sur la route (cf. chapitre 4 relatif à la circulation) si, dans la réalité, les caractéristiques, en matière de vitesse, de ces véhicules sont différentes de ce qu'elles devraient être. Cela ôte toute crédibilité à la démarche entreprise.

Le fait de manipuler ces véhicules, pour en augmenter la vitesse a une incidence sur le comportement du véhicule lui-même, en particulier sur les freins qui ont été conçus pour un engin dont la

2. Cf. Directive 92/61 du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et Directive 97/24 relative à certains éléments ou caractéristiques des véhicules à moteur à deux ou trois roues.

vitesse maximale a une limite donnée. De même, le comportement du conducteur en est également affecté, dès lors qu'il se trouve aux commandes d'un engin trop rapide et puissant, difficile à maîtriser.

En ce qui concerne les motocycles, le problème posé lorsqu'ils sont trafiqués ne concerne pas la classification des véhicules mais l'adéquation de ceux-ci par rapport au comportement routier de leur conducteur (manque d'expérience) avec les conséquences que l'on peut imaginer.

3. Contrôle technique

L'opportunité d'instaurer un contrôle technique des motocycles a fréquemment été évoquée.

En effet, quel que soit le véhicule concerné, son contrôle technique informe avant tout et de manière tout à fait utile le conducteur sur l'état général du véhicule et plus particulièrement sur les éléments liés à la sécurité. Il n'y a, par conséquent, aucun lieu de considérer ce contrôle comme une sanction. Il permet en outre de répondre aux préoccupations non seulement en matière de sécurité, mais également de nuisances dues aux véhicules (pollution, bruit) et incidemment d'assurer une certaine homogénéité du parc (entretiens suivis).

Tous ces avantages devraient également être applicables aux motocycles et, en toute logique, être étendus aux cyclomoteurs, même s'il convient d'en moduler l'approche.

Il faudra cependant maîtriser les aspects techniques pour assurer des coûts de contrôle réalistes, tant pour les organismes de contrôle que pour les usagers. Enfin, le principe de périodicité des contrôles serait indispensable pour garantir l'objectif poursuivi.

4. Perspectives d'évolution technique

Les aspects liés à la technique des véhicules constituent un champ d'investigation extrêmement important lorsque l'on dresse l'inventaire des mesures de sécurité en faveur des cyclomoteurs et motocycles. Il est indispensable que les recherches en ce domaine soient poursuivies et amplifiées.

C'est ainsi que des études ont été menées pour accroître la sécurité du véhicule, notamment en ce qui concerne les dispositifs de protection des jambes. Ces recherches n'ont, pour l'heure, pas encore abouti à des solutions satisfaisantes. Les pneumatiques, qui influent de façon prépondérante sur le comportement du motorcycle ont fait et font encore l'objet de recherches et d'essais approfondis.

Si d'indéniables progrès ont été accomplis en matière de sécurité des véhicules et notamment en cas de collision entre voitures automobiles, il convient encore de mieux prendre en compte, au niveau de la construction de ces véhicules, la problématique des collisions avec les usagers « vulnérables », y compris les cyclomoteuristes et les motocyclistes.

CHAPITRE 3 : LES INFRASTRUCTURES

Les cyclomoteurs sont, dans certains pays, assimilés – en tout ou partie – aux bicyclettes s’agissant de leur place sur la route. Si tel n’est pas le cas, ils empruntent la chaussée à l’instar des motocyclettes.

Dans les deux cas de figure et, a fortiori, dans l’hypothèse où ces véhicules empruntent la chaussée, il faut admettre que l’infrastructure est le plus souvent conçue en fonction des véhicules à moteur « lourds » (voitures, camions) et des bicyclettes. Aussi faudrait-il aborder la problématique de l’infrastructure en tenant compte des spécificités propres aux cyclomoteurs et aux motocycles.

1. Cyclomoteurs

Le conducteur de cyclomoteur a un comportement tout à fait singulier dans la circulation. Sa vitesse maximale est relativement modérée en théorie – 25 à 50 km/h maximum. La réalité est fort différente, notamment en raison des manipulations effectuées sur le véhicule. De plus, l’engin est compact – la place d’une bicyclette – ce qui lui permet de se faufiler dans la circulation automobile.

Si, grâce à la motorisation de son véhicule, il ne connaît pas ou très peu certaines difficultés rencontrées par les cyclistes (contrainte des détours, efforts en côte, etc.), il reste toutefois assujéti aux problèmes d’équilibre et l’engin est très sensible à la qualité du revêtement.

Par ailleurs, le conducteur de cyclomoteur est, comme tout usager de deux-roues, également sensible aux conditions atmosphériques défavorables (pluie, froid, etc.).

Enfin, agile dans la circulation, il aura tendance à prendre des risques en occupant des parties de la route qui se prêtent mal à sa circulation (longer une bordure, caniveau, etc.).

La coexistence cycliste/cyclomotoriste sur un même espace – la piste cyclable – est parfois remise en question dans les pays qui ont adopté cette réglementation. En l’occurrence, ce sont les vitesses pratiquées par les cyclomoteurs conjuguées au fait qu’ils ne sont pas assujéti aux mêmes contraintes que les cyclistes qui peuvent rendre cette coexistence malaisée. Toutefois, une piste cyclable correctement aménagée peut s’avérer un site plus sécurisant pour des catégories d’usagers très exposés dans la circulation générale.

Une alternative consiste à moduler la présence des cyclomoteurs sur les pistes cyclables selon la qualité de l’aménagement lui-même et/ou distinguant parmi les cyclomoteurs une classe lente (25 ou 30 km/h) et une autre plus rapide³.

Une infrastructure de qualité pour les cyclistes vaut en l’occurrence pour les cyclomoteurs. L’on prendra en compte en particulier :

- Le revêtement.
- La largeur de la piste cyclable.

3. Ce problème a été évoqué dans le rapport sur les cyclistes [Chapitre IV, document CEMT/CM(97)12].

- Les raccordements avec la chaussée.
- Le traitement du passage aux intersections.
- La signalisation.
- L'éclairage le cas échéant.
- Les obstacles sur le cheminement.
- L'entretien, y compris la viabilité hivernale de la voie.

La présence sur la chaussée des cyclomoteurs dans la circulation générale nous conduit à mettre en exergue des aspects principalement liés au maintien de l'équilibre :

- La qualité du revêtement, les ornières, les nids de poule, les rainures et les enduis revêtus de gravillons sont particulièrement dangereux.
- Les raccordements transversaux présentant des saillies sont également susceptibles de faire perdre l'équilibre.
- Les marquages routiers peuvent constituer de véritables pièges pour cyclomotoristes. L'accumulation de peinture, certaines marques en matière thermoplastique peuvent se révéler à la longue particulièrement glissantes créant des zones où le freinage est aléatoire. Il en va de même à certains endroits où les véhicules s'immobilisent fréquemment (feux lumineux de circulation) et où des dépôts s'accumulent sur le revêtement.

2. Motocycles

S'inscrivant mieux dans la circulation générale, compte tenu des caractéristiques du véhicule (puissance, freinage, technologie généralement plus poussée) le motocycliste rencontre toutefois des difficultés identiques à celles des cyclomotoristes qui sont en outre amplifiées en raison de la vitesse même de son véhicule.

Certains revêtements de la chaussée sont dangereux pour les motocyclistes, en particulier par temps de pluie. On pense notamment aux pavés, aux voies ferrées encastrées dans un pavement, aux couvercles de canalisation, aux marquages routiers. A défaut de pouvoir remédier à ces situations par des solutions techniques (par exemple, des marquages assurant une meilleure adhérence), il conviendra d'insister, lors de la formation du conducteur, sur le comportement qu'il doit adopter dans ces cas (cf. chapitre 4).

Par ailleurs, ces difficultés sont amplifiées sur le réseau rapide (autoroutes et routes pour automobiles) auquel le motocycliste a accès, contrairement au cyclomotoriste.

Les ornières, rainures, saillies vives peuvent constituer, sur ce réseau, de véritables pièges qui, surtout par temps de pluie, laissent aux conducteurs de deux-roues motorisés peu de chances de sortir indemnes. Faute d'une action immédiate, il faudrait au moins signaler leur présence. L'emploi de gravillons entraîne une perte d'adhérence et des risques de chute.

Le problème tout à fait particulier des glissières de sécurité doit aussi être mentionné : en cas de heurt avec ces dispositifs, dans la plus grande majorité des cas, les dommages encourus sont très sévères. La glissière ne joue pas son rôle de retenue des véhicules. Soit elle accentue encore le phénomène de projection du conducteur et des passagers ; soit les conducteurs et passagers viennent littéralement s'encastrer dans le dispositif.

Les dispositifs de retenue en béton (« new jersey » par exemple) résolvent partiellement le problème, car ils ne présentent pas de parties saillantes et ont un profil moins agressif, tout comme certaines glissières dont les supports sont pourvus d'éléments de protection.

Certains aménagements routiers destinés à réduire la vitesse ou modérer la circulation peuvent, parfois, se révéler dangereux, tant pour les motocyclistes que pour les cyclomotoristes, en particulier s'ils sont placés de manière inadéquate, mal ou pas signalés, peu visibles.

On ne saurait dès lors trop insister sur la nécessité de veiller à ce que ces aménagements répondent à des normes de construction qui prennent en compte la sécurité de tous les usagers motorisés. Il est essentiel aussi que ces éléments de construction (rétrécissement, rehaussement de la chaussée, bacs à fleurs, potelets, etc.) soient bien visibles aussi de nuit. Le principe selon lequel la route doit pardonner certaines erreurs est ici tout à fait d'actualité.

CHAPITRE 4 : LES USAGERS DE LA ROUTE

Ce Chapitre est divisé en deux parties bien distinctes. La première traite des règles de circulation qui s'appliquent aux différents usagers de la route. La seconde aborde les questions de sensibilisation, de formation et d'éducation.

A. Les Règles de Circulation

1. *Les conducteurs de cyclomoteurs : leur place sur la route*

La Convention sur la Signalisation Routière ouvre de manière implicite la possibilité pour les États membres de rendre obligatoire l'espace réservé aux cyclistes -- la piste cyclable -- également aux cyclomoteuristes⁴.

Certains pays ont fait ou font encore usage de cette faculté, d'autres pas. D'autres, enfin, ont modulé cette obligation⁵ :

- En acceptant les conducteurs de cyclomoteurs lents (20 à 30 km/h) sur les pistes cyclables.
- Soit en acceptant les conducteurs de cyclomoteurs rapides (45 km/h) sur les pistes cyclables pour autant que l'infrastructure permette une coexistence raisonnable avec les cyclistes et/ou que cette solution présente plus de sécurité.
- Soit en prohibant l'usage des pistes cyclables par les conducteurs de cyclomoteurs rapides (45 km/h).
- En modulant les deux derniers cas de figure selon que l'on se trouve en agglomération ou non.

Ces solutions médianes, entre l'obligation stricte et l'interdiction d'utiliser les pistes cyclables par les cyclomoteurs, viennent en réponse à la question de savoir si les conducteurs de cyclomoteurs peuvent coexister avec les cyclistes ou non.

La vitesse maximale des cyclomoteurs "lents" devrait permettre cette coexistence avec les cyclistes compte tenu des vitesses praticables par les uns et les autres qui n'est pas forcément le cas pour les cyclomoteurs « rapides » qui, par contre, peuvent mieux s'insérer dans la circulation en chaussée compte tenu de leur vitesse de pointe et de la limitation générale de vitesse pratiquée en agglomération par exemple (50 km/h ou 60 km/h).

Le débat en cette matière n'est toutefois pas clos. Le choix de la place sur la route pour les conducteurs de cyclomoteurs devrait rester pour l'heure du ressort des États membres car le recours à ce type de locomotion revêt des réalités et des ampleurs fort différentes de pays à pays. La stratégie à adopter visera à concilier la meilleure coexistence entre cyclistes et cyclomoteuristes et le plus grand

4. Voir définition du signal D4 de la CSR.

5. Voir Tableau A6.2

degré de sécurité, en particulier pour prévenir les risques importants courus tant par les uns que par les autres aux intersections.

2. *Un problème de visibilité et de perception*

Le comportement dans la circulation de chacune des catégories faisant l'objet du triptyque consacré aux usagers vulnérables est spécifique.

Les conducteurs de cyclomoteurs et de motocycles n'échappent pas à cette règle.

Si des efforts ont été accomplis en matière de sécurité et plus particulièrement de normalisation des équipements de sécurité (cf. chapitre 3), les conducteurs de voitures et de camions, semblent éprouver les plus grandes difficultés à percevoir à temps les cyclomotoristes et même les motocyclistes. Parfois même, ils ne se soucient guère de leur présence dans la circulation.

De jour, il est proposé pour les conducteurs de cyclomoteurs d'adapter la même règle d'emploi des feux que pour les conducteurs de motocycles⁶. Cette obligation, en vigueur dans certains pays, est assez bien acceptée et connaît une bonne application sur le terrain. Sur le plan technique, le parc actuel des cyclomoteurs autorise cette obligation. Il est, en outre, prouvé que par l'homme réagit mieux aux faisceaux lumineux. Ceci conforte la prise en compte des deux-roues motorisés par les autres usagers de la route.

3. *Les passagers*

La présence de passagers sur les cyclomoteurs et les motocycles est un problème en soi (modification de l'équilibre, distance de freinage allongée, sensibilité au vent...).

Certains pays ont jugé utile de réglementer la présence d'un passager sur ces véhicules, soit en l'interdisant, soit en l'acceptant en fonction de l'âge du conducteur. Les réglementations sont fort hétéroclites.

Dans l'hypothèse d'un passager en bas âge, il serait probablement utile de compléter, dans maints cas, les législations nationales aux fins de garantir à celui-ci plus de sécurité par l'obligation d'avoir un siège adapté.

4. *La protection des conducteurs et des passagers*

Si le port du casque est pratiquement généralisé pour les conducteurs et passagers de motocycles, cette obligation n'est apparemment pas encore étendue à tous ou partie des utilisateurs de cyclomoteurs. Le casque de protection, correctement porté, constitue cependant un des éléments de sécurité essentiel en cas d'accident. Les lésions encourues à la tête sont parmi les plus dommageables et leur fréquence est potentiellement élevée. Il est donc hautement souhaitable de généraliser le port du casque pour toutes les catégories de conducteurs et des passagers de cyclomoteurs.

6. Art.32 de la Convention sur la Circulation Routière (CCR) : "De jour, les conducteurs de motocycles doivent rouler avec au moins un feu-croisement avant et un feu rouge arrière allumés. La législation nationale peut autoriser l'utilisation de feux de jour au lieu de feux-croisement." Cf. doc. E/Conf.56/16 Rev.1/Amend.1 de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies.

À part le port du casque, il convient de souligner l'importance des vêtements appropriés (combinaison, gants, chaussures), aux protections renforcées aux endroits les plus exposés, de couleurs vives, de matériaux résistants aux diverses formes d'intempéries.

5. *Le dépassement et le croisement – pour rappel*

Les conducteurs pensent, à tort, que tant les cyclomotoristes que les motocyclistes ont besoin d'un espace réduit dans la circulation.

Hormis le fait que le conducteur de deux-roues motorisé aura tendance à suivre une trajectoire optimale, il tentera d'éviter les défauts des voies de circulation par des manœuvres soudaines.

Les conditions atmosphériques l'handicapent aussi particulièrement (vent, pluie, etc....). La puissance des motocycles lui permet de se déjouer en partie de ces difficultés, pas celle des cyclomoteurs.

En raison de ces différents facteurs, il conviendrait :

- Que le conducteur laisse une distance de sécurité suffisante entre son véhicule et le cycle ou le cyclomoteur à deux roues qu'il dépasse ou qu'il croise.
- Qu'en cas de croisement, le conducteur de véhicule à moteur ralentisse s'il ne peut laisser cette distance de sécurité et, au besoin, s'arrête.

Cela a d'ailleurs été mentionné lorsqu'il s'est agi de la sécurité des cyclistes⁷.

6. *Un problème commun aux cyclomotoristes et aux motocyclistes : le comportement en cas de formation de file*

De nombreuses réglementations admettent que le conducteur de cyclomoteur et de motocyclette puisse remonter une file de véhicules à l'arrêt, soit par la gauche, soit par la droite, selon le sens de la circulation. Dans certains cas, la réglementation autorise même cette pratique lorsque la circulation est fortement ralentie.

La question de savoir s'il faut permettre aux cyclomotoristes lents de remonter par la droite (par la gauche selon le sens de la circulation), une file de véhicules en mouvement, a été et reste encore largement controversée.

Alors que certains pays autorisent cette pratique, d'autres l'interdisent. En tout état de cause, elle devrait être interdite, pour des raisons de sécurité évidentes, s'agissant des conducteurs de cyclomoteurs rapides et de motocycles. De même doit-il être interdit aux usagers de deux-roues, quels qu'ils soient, de se faufiler entre les véhicules.

7. *Le contrôle du respect des règles de circulation*

S'il est parfois malaisé de disposer d'une image précise de l'intensité des contrôles effectués par les forces de l'ordre s'agissant des catégories d'usagers visées dans le triptyque « usagers vulnérables », il

7. Cf. CEMT/CM(97)11

est évident que, pour les cyclomotoristes et les motocyclistes, les contrôles sont nettement plus fréquents que pour les cyclistes et les piétons.

Ces contrôles portent en outre sur l'ensemble des règles qui sont applicables et tout particulièrement sur les comportements à haut risque (respect des vitesses, alcool, etc.).

L'impact de ces contrôles sur le comportement des cyclomotoristes et motocyclistes ne semble toutefois pas aussi opérant que pour d'autres catégories d'usagers motorisés, notamment en raison de l'extrême mobilité de ces véhicules conjuguée, pour un petit nombre d'entre eux, à une prise de risques exagérée, pratiquement de manière ludique.

Ces situations montrent à quel point il peut être nécessaire d'intégrer davantage ces usagers à la conception et à la mise en œuvre des différentes réglementations qui les concernent.

En outre, dans certains pays Membres, les cyclomoteurs ne sont pas immatriculés. Le contrôle de ces véhicules en circulation est dès lors hypothétique. Leur immatriculation permettrait en outre de prévenir et combattre le vol.

B. Sensibiliser Les Usagers de la Route

1. Les cyclomoteurs

Se pencher sur le problème de l'insécurité du cyclomoteur conduit à aborder le comportement du cyclomotoriste et en particulier celui de l'adolescent, utilisateur principal de ce mode de déplacement.

C'est donc ce jeune, pressé, impulsif, se risquant dans des manoeuvres dangereuses sans prévenir qu'il convient de sensibiliser et de tempérer, faute de l'expérience qu'il n'a pas encore acquise.

En effet, la majorité des accidents mettant en cause un cyclomotoriste de 14 à 18 ans sont dus, soit à une prise de risque, soit à un non-respect des règles de circulation, en général dû à un manque d'attention. Cette négligence à l'égard des règles est une caractéristique propre aux adolescents qui conduisent leurs cyclomoteurs selon la règle de l'économie d'efforts: en évitant de s'arrêter, de descendre de machine, en choisissant la route la plus courte et la trajectoire la plus directe et en acceptant des marges très faibles de sécurité.

La sécurité de ces jeunes cyclomotoristes ne pourra être accrue que par, avant tout, une formation adaptée, et une sensibilisation à leur vulnérabilité qui doit les convaincre d'avoir une conduite plus prudente et respectueuse des règles.

Cette sensibilisation aux dangers de la conduite d'un deux-roues doit être davantage intégrée dans le cadre de l'école: elle est ainsi également le moyen d'initier le jeune et futur conducteur de voiture à la conduite dans la circulation, au respect du code de la route et à la sécurité routière. Ainsi, le brevet de sécurité routière, permettant en France à un jeune de conduire un cyclomoteur dès 14 ans, s'obtient après un examen théorique dont la première partie s'obtient à 12 ans et la deuxième partie à 14 ans, âge auquel il passe l'examen pratique. Les deux examens théoriques se déroulent au collège.

Par ailleurs, cette sensibilisation, grâce à des campagnes ciblées sur cette tranche d'âge doit convaincre de l'utilité du casque, attaché et correctement ajusté aussi bien pour le conducteur que pour le passager et quelles que soient les conditions climatiques.

Face à cette catégorie de jeunes usagers influençables, il est également important que les fabricants axent leurs arguments de vente sur des critères ne portant pas atteinte à la sécurité routière.

Enfin, une catégorie particulière est celle constituée des coursiers dont l'objectif est avant tout d'arriver le plus vite possible à leur destination. Des entreprises sont sensibilisées à ce problème et mènent des actions de prévention visant spécifiquement cette catégorie d'employés. Ces actions méritent d'être mieux connues et doivent être multipliées.

2. Les motocycles

Comme pour les cyclomotoristes et l'ensemble des usagers de la route, il est nécessaire de sensibiliser, d'une part les motocyclistes aux graves conséquences de leurs comportements dangereux, d'autre part, les autres usagers de la route, et en particulier les automobilistes, à la vulnérabilité des motocyclistes.

Les motocyclistes peuvent être sensibilisés par des campagnes ciblées, par les compagnies d'assurance et sur les lieux de travail. Ils peuvent également être informés au sein d'associations d'automobiles clubs, de fédérations et lors de grands rassemblements sportifs de motocyclistes.

Il est indispensable, dans une politique de prévention liée au contrôle, que les organismes représentatifs de ces usagers soient associés comme partenaires des autorités.

Ainsi, existent en France depuis 1993 les « relais motards calmos ». Dans le cadre d'une convention signée entre les pouvoirs publics et la Fédération Française des Motards en Colère, il s'agit, lors des grandes manifestations sportives motocyclistes, d'animer des relais installés sur des aires de repos réparties sur le réseau routier et autoroutier pour lutter contre la fatigue et réduire le nombre d'accidents lors de ces migrations de milliers de motocyclistes.

Ces relais incitent à la prudence et offrent des services et une ambiance qui font que la pause n'est plus vécue uniquement comme une nécessité, mais aussi comme un plaisir.

Un Comité de pilotage national est chargé notamment de veiller au respect de l'esprit originel des relais motards et à la cohérence des différentes actions et de promouvoir l'opération sur le plan national et international notamment par le biais d'un dossier de presse national.

Les campagnes de communication devront mettre l'accent sur les facteurs de risque spécifiques aux motocyclistes: plus grande vulnérabilité que les automobilistes liés à l'absence de carrosserie, mauvaise habitude de se faufiler entre les voitures et souvent passion de la vitesse.

Outre les usagers de la route, ce sont les gestionnaires des infrastructures qu'il faut également sensibiliser aux problèmes spécifiques des motocycles. Ainsi, en France, existe depuis 1994 un réseau « Monsieur ou Madame Moto ».

Un(e) « Monsieur ou Madame Moto » est désigné au sein de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière du ministère des Transports et dans chaque Direction Départementale de ce ministère.

Ces cadres, sensibilisés aux problèmes des motards et, si possible, ayant pratiqué eux-mêmes la moto ou ayant passé leur permis moto sont chargés d'être l'interlocuteur des motards, de sensibiliser les services techniques à leurs problèmes et de proposer et suivre la mise en œuvre des programmes spécifiques en faveur de leur sécurité.

Ainsi les motards peuvent s'adresser à cette personne pour lui signaler certains problèmes d'entretien ou d'aménagement de détail (nids de poule, regards d'égout, dénivellation en bord de chaussées, etc.) auxquels ils sont beaucoup plus sensibles que les automobilistes.

Cette méthode de signalement a notamment permis de mettre en œuvre concrètement des actions dans trois domaines qui mobilisent fortement les motocyclistes : l'amélioration des glissières métalliques de sécurité et des ralentisseurs et le remplacement des marques sur chaussées ne respectant pas les caractéristiques d'adhérence exigées pour l'homologation des produits de marquage. Les associations de motards et la presse spécialisée peuvent servir de relais pour développer cette méthode de signalement des problèmes rencontrés.

Conduire un deux-roues – cyclomoteur ou motocyclette – nécessite une sensibilisation particulière aux problèmes de la circulation et aux dangers accrus liés à ces engins. Connaître la vulnérabilité de ces usagers nécessite également une sensibilisation particulière des autres conducteurs.

C'est pourquoi il est nécessaire au cours de la formation d'un conducteur de tout type de véhicule d'inculquer les meilleures pratiques en matière de comportement :

- En tant qu'usager d'un deux-roues, par exemple :
 - Utiliser des vêtements protégeant suffisamment en cas d'accident (surtout pour les motards) et ne pas oublier le casque, dans toutes conditions.
 - Ne pas se faufiler entre les files de voitures.
 - Ne pas « couper » les intersections.
 - Entretien régulièrement et correctement son véhicule.
- En tant que conducteur d'un autre véhicule, par exemple :
 - Ne pas changer de file sans vérifier la présence ou non d'un deux-roues.
 - Estimer avec prudence la vitesse d'une moto arrivant à un carrefour.
 - Prévoir la réaction d'un conducteur de deux-roues dans la circulation.

Il appartient aux auto-écoles de sensibiliser l'ensemble de leurs stagiaires à ces particularités. Mais il faut également inciter les conducteurs de deux-roues à se former au-delà de ce qui est strictement obligatoire de manière à acquérir les meilleures habitudes en tenant compte de l'expérience de formateurs spécialisés.

ANNEXE STATISTIQUE

Table 1. Percentage breakdown of number of killed by road-user category
 Tableau 1. Répartition en pourcentage des tués par catégorie d'usagers

1995	Pedestrians /Piétons	On bicycles/ Cycles	On mopeds/ Cyclo- moteurs	On motorcycles/ Motos	In cars/Voitures		Others + Unrecorded/ Autres + Inconnus	Total	Killed/Tués
					Drivers/ Conducteurs	Passengers/ Passagers			
A	16.5	6.4	5.5	7.0	42.6	16.0	6.0	100%	1 210
B	10.3	8.8	4.9	8.0	47.5	16.6	3.9	100%	1 449
BG	32.8	3.8	0.9	4.6	24.7	20.3	12.9	100%	1 264
BLR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		1 781
CH	18.2	7.7	4.2	15.3	32.9	15.5	6.2	100%	692
CZ	26.8	11.0	2.1	4.0	30.7	22.2	3.3	100%	1 588
D	14.1	7.9	1.9	9.6	43.3	19.4	3.6	100%	9 454
DK	20.3	13.2	4.6	6.2	33.7	17.4	4.6	100%	582
E	17.4	2.1	6.7	8.3	32.6	23.1	9.8	100%	5 751
EST	31.6	6.3	1.8	3.3	26.8	21.4	8.7	100%	332
F	12.2	4.4	5.6	9.3	43.0	21.0	4.4	100%	8 891*
FIN	16.3	16.8	4.5	2.9	35.1	17.2	7.0	100%	441
GR	23.7	1.5	10.1	16.3	26.0	17.8	4.7	100%	2 076
H	30.6	14.2	3.8	2.9	23.9	20.0	4.6	100%	1 589
HR	29.3	6.3	2.0	4.1	28.9	19.9	9.6	100%	800
I	13.5	5.6	9.8	8.2	37.7	19.6	5.7	100%	6 968*
IRL	30.0	6.4	=>	13.6	44.1	=>	5.9	100%	404
L	13.2	2.9	1.5	5.9	58.8	17.6	0.0		68
LT	39.9	10.9	1.3	4.0	18.5	19.5	6.0	100%	672
LV	30.3	6.1	2.3	4.9	31.6	24.9	0.0	100%	660*
MD	40.6	0.0	0.0	0.0	10.7	0.0	48.7	100%	544
N	15.1	5.9	1.6	6.2	39.3	28.5	3.3	100%	305

1995	Pedestrians /Piétons	On bicycles/ Cycles	On mopeds/ Cyclos- moteurs	On motorcycles/ Motos	In cars/Voitures		Others + Unrecorded/ Autres + Inconnus	Total	Killed/Tués
					Drivers/ Conducteurs	Passengers/ Passagers			
NL	10.6	20.0	8.8	6.7	34.9	14.4	4.5	100%	1 334
P	22.1	3.5	19.6	9.7	18.6	16.5	10.0	100%	2 710*
PL	38.2	9.1	1.9	4.6	20.7	19.3	6.2	100%	6 900
RO	47.5	6.6	0.9	0.9	15.4	18.0	10.8	100%	2 863
S	12.4	10.0	1.6	5.6	46.0	18.9	5.6	100%	572
SK	11.9	6.2	0.5	3.4	=>	63.7	14.3	100%	595A
SLO	20.0	8.4	4.1	3.6	36.1	24.3	3.4	100%	415
TR	23.5	ND	3.1	1.7	33.5	38.0	0.2	100%	8 217*
UK	28.7	5.9	0.5	11.8	30.0	18.3	4.9	100%	3 621
CEMT	22.0	6.1	4.6	7.2	33.0	21.4	5.8	100%	74 748
AUS	19.8	2.4	ND	10.0	39.3	23.2	5.2	100%	2 013
CDN	12.4	1.9	0.2	4.8	35.9	20.6	24.2	100%	3 347
JAP	27.7	12.4	9.3	10.7	28.7	10.8	0.3	100%	16 598A
NZL	12.2	2.6	ND	13.4	40.9	26.6	4.3	100%	582
RUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		32 791
USA	13.5	2.0	0.1	5.6	35.9	17.9	25.1	100%	40 676A
Associés	16.7	4.2	2.1	6.9	34.5	16.8	18.8	100%	96 007
MA	31.5	5.4	11.2	=>	14.1	17.2	20.7	100%	3 623
Observateurs	31.5	5.4	11.2		14.1	17.2	20.7	100%	3 623

A. Previous year/Année précédente.

ND. Not available/Non disponible.

* Figures adjusted to the standard definition: death within 30 days = number of killed x correction factor/Chiffres ajustés à la définition type : décès dans les 30 jours = tués x facteur de correction.

Table 2. **Percentage breakdown of casualties by road-user category**
 Tableau 2. **Répartition en pourcentage des victimes par catégorie d’usagers**

1995	Pedestrians /Piétons	On bicycles/ Cycles	On mopeds/ Cyclosmoteurs	On motorcycles/ Motos	In cars / Voitures		Others + Unrecorded/ Autres + Inconnus	Total	Casualties/ Victimes
					Drivers/ Conducteurs	Passengers/ Passagers			
A	9.0	10.1	7.6	5.5	41.6	21.3	4.9	100%	51 974
B	5.9	10.5	9.5	5.0	42.3	22.1	4.8	100%	71 754
BG	30.4	3.0	1.7	4.9	20.6	23.3	16.1	100%	9 981
BLR	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		9 238
CH	10.4	11.6	6.0	13.2	36.1	19.0	3.7	100%	29 451
CZ	17.6	12.1	3.1	5.1	29.2	28.5	4.5	100%	38 555
D	8.4	13.9	3.0	7.3	41.0	22.0	4.4	100%	521 595
DK	10.9	22.7	8.4	4.8	30.1	18.2	4.9	100%	10 573
E	10.9	2.3	13.5	10.0	28.8	25.9	8.4	100%	127 183
EST	27.5	4.5	1.4	3.5	26.4	28.8	7.8	100%	2 229
F	11.7	4.2	11.6	9.5	36.2	22.6	4.1	100%	189 815
FIN	10.4	15.0	4.5	4.3	33.9	24.4	7.5	100%	10 632
GR	14.1	1.2	16.0	18.9	26.8	22.2	0.9	100%	34 135
H	17.5	12.2	6.0	4.5	26.2	27.8	6.0	100%	27 476
HR	15.8	5.7	3.1	4.3	33.0	29.0	9.1	100%	18 465
I	6.3	3.4	16.0	7.1	39.3	23.7	4.2	100%	266 083
IRL	14.0	6.5	=>	9.4	60.6	=>	9.4	100%	10 633
L	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		1 480
LT	35.8	7.7	2.3	4.9	18.2	26.9	4.2	100%	5 180
LV	29.4	3.6	2.2	5.3	26.0	32.3	1.2	100%	5 514
MD	37.1	0.0	0.0	0.0	11.2	0.0	51.8	100%	3 613
N	9.6	7.9	4.5	4.9	44.8	27.6	0.7	100%	12 061
NL	8.2	21.2	17.3	7.5	28.2	13.5	4.1	100%	13 022
P	15.0	2.4	26.3	7.0	19.2	21.4	8.7	100%	67 912
PL	30.2	7.8	2.2	4.9	20.4	27.4	7.1	100%	77 126
RO	49.5	5.2	0.5	1.1	13.6	19.0	11.1	100%	10 561
S	6.8	14.1	3.8	4.0	43.6	21.6	6.1	100%	21 745

1995	Pedestrians /Piétons	On bicycles/ Cycles	On mopeds/ Cyclosmoteurs	On motorcycles/ Motos	In cars / Voitures		Others + Unrecorded/ Autres + Inconnus	Total	Casualties/ Victimes
					Drivers/ Conducteurs	Passengers/ Passagers			
SK	ND	ND	ND	ND	=>	ND	ND		ND
SLO	11.0	7.4	7.3	4.2	40.5	27.7	2.0	100%	8 416
TR	17.5	ND	3.7	2.9	32.0	43.7	0.2	100%	129 734
UK	15.1	8.0	0.8	6.8	38.8	23.6	6.8	100%	310 506
CEMT	12.1	7.9	7.2	7.1	35.9	24.6	5.2	100%	2 096 642
AUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100%	23 426 A
CDN	6.2	4.1	0.2	2.4	43.6	25.0	18.4	100%	245 147
JAP	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND		ND
NZL	6.4	4.7	ND	9.3	48.7	25.7	5.2	100%	17 452
RUS	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		183 926
USA	ND	ND	ND	ND	ND	ND	ND		ND
Associés	4.4	4.6	2.4	2.8	46.4	22.6	16.6	100%	469 951
MA	29.5	5.3	18.1	=>	14.2	21.1	11.8	100%	64 245
Observateurs	29.5	5.3	18.1	=>	14.2	21.1	11.8	100%	64 245

A. Previous year/Année précédente.

ND. Not available/Non disponible.

* Figures adjusted to the standard definition : death within 30 days = number of killed x correction factor/Chiffres ajustés à la définition type : décès dans les 30 jours = tués x facteur de correction.

Table 3. Number of moped and motorcycles – 1995
 Tableau 3. Nombre de cyclomoteurs et de motocycles – 1995

Country/ Pays	Inhab. Habitants *10 ⁶	Mopeds/Cyclomoteurs				Motorcycles/Motocycles			
		Slow/ Lents	Others /Autres	To/ Jusqu'à *10 ³	To/inh. Par habitant *10 ³	<125	>125	To/ Jusqu'à *10 ³	To/inh. Par habitant. *10 ³
A	8		370	370	46			194	24
B	10			290	29			212	21
BG	8		285	285	34			230	29
BY	10					151	412	563	40
CH	7	334	38	372	52	157	175	332	51
D	82	578	1 075	1 653	21	356	2 114	2 460	26
DK	5	100	18	118	22			55	11
E	40		2 101	2 101	52			1 301	32
F	58		1 800	1 800	31	452	531	983	17
FIN	5		96	96	19	25	42	67	13
H	10							151	15
I	57.7		3 750	3 750	65			2 530	44
IRL									
L	0.4							9	22
LT								16	
LV									
MA								19	
MD	4					15	117	132	37
N	4		114	114	26	4	39	43	10
NL	16	160	380	540	34		350	350	22
PL	39							876	23
S	9	120		120	14	11	110	121	14
SK	5		85	85	16	147	79	226	42
UK	57		105	105	18	162	324	486	9

A1. Moped Drivers
A1. Conducteurs de cyclomoteurs

Casualties (dead + injured) in 1985 and 1995/Victimes (tués + blessés) en 1985 et 1995

	Dead/Tués		Number of moped riders killed per million mopeds/ Nombre de cyclomotoristes tués par million de cyclomoteurs		Seriously injured/Blessés graves		Slightly injured/Blessés légers		Total	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995
A	130	64	307	180	3 840	1 254	6 727	2 451	10 697	3 739
B	108	67	325		1 995	1 176	5 828	4 868	7 931	6 111
BG		9		42		140		-	-	149
BY					-		-		-	-
CH	88	28	140	87	4 277	1 678	-	-	4 365	1 706
D	325	183	221	106	6 990	4 713	15 263	10 935	22 578	15 831
DK	56	28			1 049	517	511	351	1 616	896
E	417	343		184	3 668	4 453	6 701	10 234	10 786	15 030
F	760	446		274	8 089	4 466	22 373	14 785	31 222	19 697
FIN	32	19	212	213	462	429	-	-	494	448
GR	193	201		A	439	588	2 638	3 885	3 269	4 674
H	94	60		169	951	702	1 139	873	2 184	1 635
I	-	600			-	-	-	-	-	38 070
IRL	-				-		-		-	-
L	-	2		50	-	-	-	-	-	-
LT	-	10			-	110	-	-		120
LV	-	11			-	77	-	16		104
MA	-	-			-	-	-	-	-	-
MD	-	5			-	0	-	-	-	-
N	23	5	162	43	153	89	701	452	877	546
NL	-	98	169	222	-	2 129	-	8 740		10 967
P	-	461			-	2 366	-	12 136	-	14 963
PL	211	129			1 203	842	767	750	2 181	1 721
S	26	9		75	282	235	471	576	779	820
SK	10	10		20A	92	71	193	194	295	275
TR	-	220			-	-	-	-	-	5 821
UK	60	19		170	2 911	551	8 044	1 882	11 015	2 452

A2. Breakdown of Dead by Age Bracket (1995)

A2. Répartition des tués par classe d'âge (1995)

(All moped users/ensemble des cyclomotoristes)⁸

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	>65	Not spec./n.préc.	Total	% 14/19*
A**	12		2	2	3	7	8	12	-	46	26
B	18		10	2	3	8	12	11	-	64	28
BG	3		-	7				1		11	27
BY	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	1	11	-	-	-	1	6	10	-	29	41
D		47	1	5	6	16	23	36	-	134	35
DK		9	1	-	2	3	6	5	-	26	35
E	10	130	41	35	22	44	50	47	7	386	36
F		204	39	24	15	88	48	52	1	471	43
FIN		8	-	-	-	1	4	4	-	17	47
GR	2	42	20	25	20	34	122	30	-	201	21
H		5	3	7	4	12	12	16	-	59	8
I	11	196	120	49	160	114		159	9	618	32
IRL	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
L	1		-	-	1	-	-	-	-	2	50
LT	4		2	1	1	2	-	-	-	10	40
LV	1		1	1		1	2	4	1	11	10
MA		52		89		125		22	2	290	-
MD			1		-	-	-	-	-	1	-
N	1	1	1	-	-	-	-	3	-	6	33
NL	1	51	9	4	3	7	6	26	-	107	48
P	1	81	37	38	87		54	57	3	368	22
PL	7	19	8	3	8	19	20	17	-	101	26
S	2	4	-		-	2	1	5	-	14	43
SK**	-	-	-	2	1	2	1	1	-	7	-
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-
UK	-	3	-	-	2	2	2	2	-	11	27

* Most vulnerable age bracket/Classe d'âge à plus grand risque.

** 1996.

8. Figures for 1996/Chiffres pour 1996.

A3. Breakdown of injured by age bracket (1995)
A3. Répartition des blessés par classe d'âge (1995)

(All moped riders/ensemble des cyclomotoristes)

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	>65	Not spec./n.préc	Total	% 14/19*
A	58	2 102	148	215	166	396	306	178	-	3 569	59
B	95	2 939	847	420	312	712	286	148	153	5 912	50
BG	9	25	12	55				8	-	109	23
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	159	738	100	371			225	102	43	1 738	42
D	284	7 300	745	988	1 172	2 486	1 670	702	36	15 383	47
DK	13	356	67	70	68	172	90	53	2	891	40
E	308	8 710	2 433	1 475	783	1 091	725	366	922	16 813	52
F	1 228	12 253	3 034	1 218	790	1 646	770	506	42	21 487	57
FIN	83	307	4	5	2	24	21	31	-	477	64
GR	96	1 458	803	629	341	617	268	161	92	4 473	33
H	27	413	190	150	82	255	217	117	2	1 453	28
I	1 183	9 672	13 784	5 582	7 372	4 185		2 127	850	-	22
IRL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
L	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LT	21	26	10	13	11	17	10	12	-	120	22
LV	14	21	5	13		13	18	6	1	91	23
MA	223	3 350		3 224		1 835	1 298	270	175	10 375	-
MD	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-
N	10	374	24	17	13	20	13	25	8	504	74
NL	122	6 619	1 004	700	366	793	417	431	-	10 452	64
P	335	4 847	2 983	1 659	3 178		1 454	895	108	15 459	31
PL	174	362	80	100	68	203	161	119	-	1 267	29
S	74	464	27	38		49	18	36	3	709	65
SK	3	67	18	20	20	43	31	15	-	217	31
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 863	-
UK	42	969	142	217	128	312	249	126	33	2 218	44

* Most vulnerable age bracket/Classe d'âge à plus grand risque.

A4. Casualties (dead + injured) in 1995

A4. Victimes (tués + blessés) en 1995

(Moped riders/cyclomotoristes)

	Men/Hommes				Women/Femmes			
	Drivers/Conducteurs		Passengers/Passagers		Drivers/Conducteurs		Passengers/Passagers	
	Dead/Tués	Injured/Blessés	Dead/Tués	Injured/Blessés	Dead/Tués	Injured/Blessés	Dead/Tués	Injured/Blessés
A	38	2 527	2	171	4	704	2	167
B	52	4 095	1	270	12	1 805	-	331
BG	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	24	1 288	1	37	4	390	-	23
D	17	11 723	2	600	14	2 481	1	534
DK	24	717	1	27	-	137	1	10
E	322	12 219	26	1 015	21	2 277	17	1 302
F	404	15 910	12	1 177	42	3 341	13	1 059
FIN	14	402	1	21	2	43	-	11
GR	173	3 309	12	351	7	456	9	357
H	57	1 279	-	33	2	117	-	24
I*	507	29 013	32	2 084	75	9 594	11	1 923
IRL	-	-	-	-	-	-	-	-
L	2	-	-	-	-	-	-	-
LT	9	105	1	11	-	-	-	4
LV	11	89	-	2	-	-	-	-
MA	250	8 082	28	1 431	1	209	11	476
MD	-	1	-	-	-	-	-	-
N	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-
P	319	11 556	21	1 294	17	1 424	11	1 185
PL	95	1 188	-	-	6	79	-	-
S	-	-	-	-	-	-	-	-
SK	7	208	-	-	-	11	-	-
TR	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	10	1 603	-	32	1	563	-	20

* 1997.

A5. Mopeds - types of accidents
A5. Cyclomoteurs - types d'accidents

	% Urban environ./ Milieu urbain		% Countryside/ Rase campagne		% Helmets/ Casques		% No helmet/ Non casqués		% By day/ De jour		% By night/ De nuit		Slow mopeds/ Cyclomoteurs lents		45km/h mopeds/Cyclo de 45 km/h	
	Casualties Victimes ²	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés	Casualties Victimes	Injured Blessés
A.	70.9	71.3	29.1	28.7	90.3	90.5	9.7	9.5	64.8	65.0	35.2	35.0	-	-	-	-
B	73	73	27	27	-	-	-	-	90	90	10	10	3 574	3 534	2 402	3 278
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	80.7	79.6	19.3	20.4	72.38	71.53	27.10	26.37	-	-	-	-	1 767	1 738	246	245
D	80	80.3	20	19.7	-	-	-	-	68.1	68.2	31.9	31.8	6 169	6 108	9 348	9 275
DK	76	76	24	24	63	63	26	27	62	62	38	38	817	792	100	99
E																
F	85	86	15	14	79.5	79.8	5.5*	5.5**	70	70	30	30	-	-	24 544	20 072
FIN	71	72	29	28	-	-	-	-	69	39	31	31			494	477
GR																
H	85.4	86.7	14.55	13.21	13.10	12.80	86.90	87.20	77.71	77.77	22.29	22.22	-	-	-	-
IRL																
L	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LT.	40	74	60	26	-	-	-	-	70	65	30	35	-	-	-	-
LV	63.7	68.1	36.3	31.9	-	-	-	-	74.8	75.0	25.2	25.0				
MA	89.2	90.3	10.8	9.7	10.6	10.6	89.4	89.4	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	-	100	100	-	-	100	100	-	-	100	100				
N	63	-	37	-	80.7	-	11.7	-	-	-	-	-				
NL	82	82.5	18	17.5	6.5***	6.5***	3.25***	3.25***	75	75	24.5	24.5	1 871	1 839	8 115	8 042
P	74.5	75	25.5	25	92	92	3***	3***	-	-	-	-	-	-	-	-
PL	74	76	26	24	-	-	-	-	78	78	13	12	-	-	-	-
S	80	80	20	20	95	95	5	5	82	82	18	18	100	100	-	-
SK.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TR	2 277	2 207	276	249	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	85	85	15	15	-	-	-	-	66	66	34	34	-	-	-	-

*	In fact, 15% undetermined/En fait, 15 % indéterminé.
**	In fact, 14.7% undetermined/En fait, 14.7 % indéterminé.
***	In fact, 90.25% undetermined/En fait, 90.25 % indéterminé.
****	The 5% difference are undetermined/Les 5 % de différence sont indéterminés.

A6.1. Regulatory aspects
A6.1. Aspects réglementaires

(Moped riders training/formation des cyclomotoristes)

	Specific training system for future moped riders (Instruction)/Système d'éducation spécifique pour les futurs cyclomotoristes (Instruction)	Is a licence necessary to ride a moped ? (Exam) Un permis est-il nécessaire pour circuler à cyclomoteur (Examen) ?
A	Yes, minimum age 16 + theoretical exam without compulsory theoretical and practical training Oui, âge minimum 16 ans + examen théorique, sans formation théorique et pratique obligatoire	Yes, to be obtained in compliance with 7.1.1. Oui, permis obligatoire, obtenu conformément au 7.1.1.
B	Yes, A3 licence issued after a theoretical and practical test on a « closed » field (not on the road) Oui, permis A3 délivré après réussite d'un examen théorique et pratique en terrain « fermé » (pas sur la route)	-- for slow moped riders (- 25km/h) (Clas A) : No -- pour les conducteurs de cyclomoteurs lents (- 25km/h) (Classe A) : Non -- for fast moped riders (- 45km/h) (Class B) : Yes -- pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides (- 45km/h) (Classe B) : Oui
BG	Yes/Oui	Yes/Oui
BY	No/Non	No/Non
CH	No/Non	Oui, examen théorique Yes, theoretical test
D	Yes, theoretical training: twelve 90 mn lessons For practical training, non minimum required Oui, formation théorique : 12 leçons de 90 mn Pour la formation pratique pas de minimum obligatoire	Yes, with practical and theoretical test Oui, avec examen pratique et théorique
DK	Yes/Oui Age 16/16 ans Theoretical and practical test/examen théorique et pratique	Yes/Oui Theoretical and practical test/examen théorique et pratique
E	Yes/Oui Theoretical test/Examen théorique	Yes/Oui Theoretical test + certificate for training courses in driving schools or sec. schools/Examen théorique + certificat de stages suivis dans les auto-écoles ou collèges
F	Yes/Oui Road safety certificate to drive a moped between 14 and 16 years/Brevet de sécurité routière pour conduire un cyclo entre 14 et 16 ans	No, but training compulsory/ Non, mais formation obligatoire
FIN	No/Non	No/Non
GR		
H	Yes/Oui	Yes/Oui
IRL		
I	No/Non	No/Non
L	12 hours of theoretical training/Apprentissage théorique de 12 heures	Theoretical test/Examen théorique
LT	No/Non	No/Non
LV	No/Non	Minimum age 14/Age minimum 14 ans Theoretical test/Passer un examen théorique 10 questions on traffic rules/10 questions au sujet des règles du trafic
MA	No/Non	No/Non
MD	No/Non	No/Non
N	Special driving licence/permis de conduire spécial	Training in schools with issue of certificate/ Formation faite dans les écoles, un certificat est remis
NL	No/Non	Yes/Oui
P	Yes/Oui	Yes/Oui
PL	Primary school/Ecole primaire	Primary school/Ecole primaire

	Specific training system for future moped riders (Instruction)/Système d'éducation spécifique pour les futurs cyclomotoristes (Instruction)	Is a licence necessary to ride a moped ? (Exam) Un permis est-il nécessaire pour circuler à cyclomoteur (Examen) ?
S	Training recommended but not compulsory/ Formation conseillée mais pas obligatoire	No/Non
SK	Yes/Oui	Yes/Oui
TR	No/Non	At least 37 hours of theoretical and 10 hours of practical training, and test/37 heures au moins de cours théoriques et 10 heures au moins de pratique, puis examen
UK	Training required before taking to the road/Une formation est obligatoire avant de conduire sur route Theoretical and practical test/Examen théorique et pratique	Yes/Oui

A6.2. Special rules for mopeds
A6.2. Règles particulières applicables aux cyclomoteurs

	Is there a specific carriageway for mopeds?/ Y a-t-il une place spécifique sur la route pour les cyclomoteurs ?	Helmet/ Port du casque	Lighting/ Eclairage
A	Mopeds not allowed on motorways or expressways/ Sur autoroutes et sur les routes expresses il n'est pas permis de conduire un cyclomoteur	Compulsory/Obligatoire	Dipped headlights by day compulsory/Obligation des feux de croisement de jour
B	When a highway has a cycle track, it must be used by cyclists and riders of slow mopeds (< 25km/h)/Lorsqu'une voie publique comporte une piste cyclable praticable, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs lents à deux roues (< 25km/h) sont tenus de suivre cette piste cyclable	Compulsory for « fast » mopeds (< 45km/h)/ Obligatoire pour cyclomoteurs « rapides » (< 45km/h)	Dipped headlights by day compulsory for all two-wheeled mopeds/Emploi du feu de croisement de jour obligatoire pour tous les cyclomoteurs à deux roues
BG	-	Compulsory/Obligatoire	No/Non
BY	-	No/Non	Dipped headlights by day compulsory/Feux de croisement de jour obligatoire
CH	Moped drivers must use cycle tracks and cycle lanes (marked on the road) Les conducteurs de cyclomoteurs sont tenus d'utiliser les pistes cyclables, ainsi que les bandes cyclables (voies délimitées par un marquage)	Compulsory, except for holders of a medical certificate, door to door delivery men, country lanes and inside a firm Obligatoire. Exceptions : si attestation médicale, livreurs allant de porte en porte, sur les chemins ruraux, dans l'enceinte d'une entreprise	Dipped headlights strongly recommended, even by day/ Recommandation des feux de croisement, même de jour
D	-	Compulsory/Obligatoire	Daytime lights compulsory/Feux de jour obligatoire
DK	-	Compulsory, as well as for passengers aged over 8/Obligatoire, ainsi que les passagers de + de 8 ans doivent être casqués	
E	Not allowed on motorways, if a specific lane exists, must be used. Otherwise, on the right side of the carriageway/Non admis sur les autoroutes, si piste existe, doit être utilisée. Sinon sur la droite de la chaussée	Compulsory/Obligatoire	Lights compulsory including dipped headlights by day/Feux de croisement de jour obligatoires
F		Compulsory/Obligatoire	No dipped headlights by day/ Non aux feux de croisement de jour
FIN		Compulsory/Obligatoire	Dipped headlights by day/ Feux de croisement de jour
GR			
H	-	Compulsory in built-up area as from 1.07.98/Obligatoire en agglomération à partir du 1.07.98	Front and rear lights + dipped headlights by day/ Feux avant et arrière + feux de croisement de jour
IRL	-	Compulsory/Obligatoire	Front and rear lights + dipped headlights by day/Eclairage avant et arrière, réflecteur rouge arrière de la plaque d'immatriculation éclairé
I		Compulsory/Obligatoire	-
L		Compulsory/Obligatoire	Dipped headlights on/ Feux de croisement allumés
LT		Not compulsory/ Pas obligatoire	Lights by day/Feux de jour
LV		Compulsory/Obligatoire	Lights by day compulsory/ Obligation des feux de jour
MA		-	-
MD		Not compulsory/ Pas obligatoire	Dipped headlights by day compulsory/Obligation

	Is there a specific carriageway for mopeds?/ Y a-t-il une place spécifique sur la route pour les cyclomoteurs ?	Helmet/ Port du casque	Lighting/ Eclairage
N		Pas obligatoire Compulsory/Obligatoire	des feux de croisement de jour Dipped headlights by day/ Feux de croisement de jour
NL	Cycle track/Piste cyclable	Compulsory for fast mopeds (>25km/h)/Obligatoire pour les cyclomoteurs rapides (>25km/h)	No/Non
P		Compulsory/Obligatoire	Yes/Oui
PL		Compulsory/ Obligatoire	Dipped headlights by day/ Feux de croisement de jour
S	As for bicycles/ Comme les bicyclettes	Compulsory/Obligatoire	Compulsory/Obligatoire
SK		Compulsory/Obligatoire	Dipped headlights by day/ Feux de croisement de jour
TR		Compulsory/Obligatoire	Not compulsory/Pas obligatoire
UK	-	Compulsory/Obligatoire	No specific rules/ Pas d'obligation spécifique

B1. Breakdown of casualties (dead + injured) in 1985 and 1995

B1. Répartition des victimes (tués + blessés) en 1985 et 1995

(Motorcycle drivers/conducteurs de motocycles)

	Dead/Tués		Number of motorcyclists killed per million of motorcycles/ Nombre de motocyclistes tués par million de motos		Seriously injured/ Blessés graves		Slightly injured/ Blessés légers		TOTAL	
	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995	1985	1995
A	123	88	1200	486	2 460	1 326	2 959	1 607	5 542	3 021
B	108	107	892	620	871	897	1 867	2 071	2 846	3 075
BG		48		112		336	-	-		384
BY	-				-		-		-	-
CH	109	99	573	286	4 538	3 448	-	-	4 647	3 547
D	1 070	912	760	396	18 869	12 815	37 682	24 394	57 621	38 121
DK	52	35	1 268	692	568	335	541	130	1 161	500
E	268	401	457	368	2 862	3 617	5 462	6 610	8 592	10 628
F	671	678	1 218	804	4 618	3 881	11 170	10 840	16 459	15 399
FIN	29	11	549	200	499	369	-		528	380
GR	238	336	3 296	871	984	774	3 298	5 207	4 520	6 317
H	140	46		289	1 160	613	1 348	574	2 648	1 233
I	-	400	-	-	-	-	-	-	-	14 510
IRL	-		1923	2 292	-		-		-	-
L		3		5 00	-		-			3
LT		21		1 350		226	-			237
LV		26		1 875		155		15	6	196
MA	-	-			-		-		-	-
MD		216				52	-			464
N	38	19	1 810	442	207	118	665	455	910	592
NL		90	563	292		886		2 133		3 109
P	-	223	245	935	-	811	-	2 803	-	3 837
PL	412	274		343	2 145	1 431	986	986	3 543	2 691
S	57	32	435	271	532	268	889	577	1 478	877
SK	16	13		250	89	117	188	211	293	341
TR	-	136	693	130	-		-		-	5 237
UK	643	397	650	722	12 794	5 129	26 641	13 692	40 078	19 218

B2. Breakdown of dead by age bracket (1995)
B2. Répartition des tués par classe d'âge (1995)

(Motorcyclists as a whole/ensemble des motocyclistes)

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	>65	Not spec/ n.préc	Total	20/34*
A	1	8	19	27	11	13	4	1	-	84	68 %
B	-	3	20	26	24	15	5	3	-	96	73 %
BG	-	11	4	18				2	-	35	-
BY	-	-	-	-	-	-	--	-	-	-	-
CH	-	9	30	12	32	10	13	-	-	106	70 %
D	4	155	162	183	149	158	50	3	-	864	57 %
DK	-	1	7	4	5	4	2	-	-	23	70 %
E	2	116	113	117	55	54	8	7	7	479	59 %
F	3	66	215	233	108	128	19	8	-	780	71 %
FIN	-	8	1	4	3	-	-	-	-	16	50 %
GR	3	88	137	78	33	35	10	9	-	336	74 %
H	-	9	11	8	2	3	2	1	2	38	55 %
I	1	12	109	102	135		35	13	8	415	83
IRL	1	17	18	16	10	11	-	-	1	74	59 %
L	-	1	1	5	1	3	-	-	-	11	64 %
LT	2	12	6	5	1	1	2	2	-	31	39 %
LV	-	11	2	7		6		1	4	31	-
MA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	35	35	43	28	33	8	3	-	185	57 %
N	-	-	4	3	3	1	-	-	-	11	90.9
NL	-	2	17	19	16	26	11	-	-	91	57 %
P	-	36	69	28	51		5	2	1	196	-
PL	3	101	61	38	4	27	7	4	-	245	42 %
S	1	2	14	13		8	-	2	-	40	-
SK	-	3	4	6	1	2	2	-	-	18	61 %
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71	-
UK	1	51	64	116	82	92	12	7	4	429	61 %

* Most vulnerable age bracket/Classe d'âge à plus haut risque.

** 20/44.

B3. Breakdown of injured by age bracket (1995)
B3. Répartition des blessés par classe d'âge (1995)
(Motorcyclists as a whole/ensemble des motocyclistes)

	0-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-49	50-65	<65	Not spec./ n.préc	TOTAL	% 20/34*
A	20	537	558	748	373	438	140	35	-	2 849	59
B	4	158	589	670	514	687	72	16	97	2 807	63
BG	16	107	101				159	7	1	391	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	27	379	806	688	905	547	292	120	7	3 771	64
D	344	11 071	4 606	6 384	5 054	6 394	1 782	275	68	35 978	45
DK	1	93	103	103	51	52	16	4	1	424	61
E	66	2 377	2 970	2 782	1 506	1 496	274	65	698	12 234	59
F	135	1 655	4 742	3 985	2 529	3 626	464	86	26	17 248	65
FIN	8	233	32	43	29	46	5	-	-	396	26
GR	53	1 487	1 444	1 344	658	665	200	68	62	5 981	33
H	12	329	257	197	59	120	42	12	4	1 032	50
I	11	495	3 337	3 448	5 331	1 486		187	245	14 540	60**
IRL	4	338	341	359	124	88	16	8	243	1 521	54
L	---	-	-	-	-	--	-	-	-	-	-
LT	12	100	52	28	5	11	5	6	-	219	39
LV	1	59	47	38		17	11	1	2	176	48
MA	--	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	6	8	12	6	13	3	1	-	49	53
N	3	74	168	159	88	112	23	-	8	635	65
NL	9	119	407	716	538	826	163	37	-	2 815	59
P											
PL	69	1 295	719	345	108	188	88	38	-	2 850	41
S	12	124	194		221	117	117	8	4	797	52
SK	-	112	102	62	16	25	5	2	-	324	56
TR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2 168	-
UK	176	3 365	2 727	5 289	3 289	4 057	955	182	346	20 386	55

* Most vulnerable age bracket/Classe d'âge à plus haut risque.

** 20/44.

B4. Number of casualties (dead + injured) in 1995

B4. Nombre de victimes (tués + blessés) en 1995

(Motorcyclists/motocyclistes)

	Men/Hommes				Women/Femmes			
	Drivers/Conducteurs		Passengers/Passagers		Drivers/Conducteurs		Passengers/Passagers	
	Dead/Tués	Injured/Blessés	Dead/Tués	Injured/Blessés	Dead/Tués	Injured/Blessés	Dead/Tués	Injured/Blessés
A	71	2 312	1	85	4	204	8	248
B	94	2 673	6	116	2	130	5	264
BG	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	99	3 056	2	97	-	392	5	226
D	762	28 435	20	1 488	42	3 787	40	2 197
DK	21	342	2	21	-	35	-	26
E	384	9 422	40	762	17	805	38	1 245
F	662	14 055	42	896	16	666	60	1 631
FIN	12	305	1	37	-	21	3	33
GR	277	497	31	553	3	163	25	568
H	33	820	4	100	1	13	-	99
I***	413	12 549	29	866	10	627	29	1 439
IRL	52	957	4	117	-	61	2	70
L	-	-	-	-	-	-	-	-
LT	21	143	7	54	-	2	3	20
LV	-	-	-	-	--	-	-	-
MA	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	-	-	-	-	-	-	-
N	-	-	-	-	-	-	-	-
NL	-	-	-	-	-	-	-	-
P**	167	3 789	16	450	1	119	12	422
PL	184	2 040	45	540	1	26	15	244
S	36	661	2	37	2	39	-	57
SK	18	328	4	119	-	-	-	-
TR	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	393	17 475	14	650	10	1 239	12	1 019

* Figures 1996/Chiffres 1996.

** Figures 1966/Chiffres 1966.

*** Figures 1997/Chiffres 1997.

B5. Types of accident of motorcycles
B5. Types d'accidents de motocycles

	% Urban environ./ Milieu urbain		% Countryside/ rase campagne		% Helmets/ Casques		% No helmet/ Non casqués		% By day/ De jour		% By night/ De nuit	
	Dead/ Tués	Injured/ Blessés	Dead/ Tués	Injured/ Blessés	Dead/ Tués	Injured/ Blessés	Dead/ Tués	Injured/ Blessés	Dead/ Tués	Injured/ Blessés	Dead/ Tués	Injured/ Blessés
A	45.7	46.7	54.3	53.3	94.9	95.1	5.1	4.9	82.9	83.1	17.1	16.9
B	52	53	48	47	-	-	-	-	90	91	10	9
BG	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BY	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CH	62	64	34	34	-	-	-	-	-	-	-	-
D	63.1	64.1	33.8	32.8	-	-	-	-	76.6	76.7	23.4	23.3
DK	58	59	42	41	90	90	6	5	77	78	23	22
E	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
F	75	-	25	-	89	89	2	2	-	-	-	-
FIN	63	65	37	35	-	-	-	-	63	64	37	36
GR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
H	73.17	73.55	26.82	26.45	76.07	76.16	23.93	23.84	77.85	77.52	22.15	23.22
IRL	70	72	27	25	78	74	6.5	6.1	-	-	-	-
L	5	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LT	42	60	58	40	16	25	42	37	52	37	48	63
LV	52.2	55.1	47.8	44.9	-	-	-	-	64.3	69.3	35.7	30.7
MA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MD	-	-	100	100	0.43	-	22.57	100	50	36.7	50	63.3
N	35	-	65	-	91.33	4.09	-	-	-	-	-	-
NL	53	52	47	48	81	81	0.5	0.5	18.8	18.8	-	-
P	7	76	-	24	-	91	-	2	-	-	-	-
PL	69	71	31	29	86	86	24	24	68	68	22	22
S	50	50	50	50	95	95	5	5	80	80	20	20
SK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TR	70	83	30	17	-	-	-	-	-	-	-	-
UK	72	73	28	27	-	-	-	-	75	25	25	25

B6.1. Special rules for motorcyclists
B6.1. Règles particulières applicables aux motocyclistes

Instruction and exam : light motorcycles/Formation et examen : motocycles légers						
Country	Min. age/	Regulations/Règlements				Remarks/Remarques
		Instruction/Formation		Exam/Examen		
Pays	Age min.	Theory /Théorie	Training/Pratique	Theory /Théorie	Training/Pratique	
A	18	-	-	+	+	6 years car driving licence + practical instruction replace examination/ Un permis auto de 6 ans + formation pratique remplacent examen
B	18	+	+	+	+	Choice between instruction and learner's licence/Choix entre formation et permis d'apprentissage
BG	na/nd					
BY	na/nd					
CH	18	+	+	+	+	Instruction and learner's licence/ Formation et permis d'apprentissage
D	16	+	+	+	+	Up to age 18 max. speed 80 km/h ; car driving licence issued before 1980 replaces examination/ Jusqu'à 18 ans : vitesse maxi 80 km/h ; permis auto délivré avant 1980 remplace examen
DK	18	-	-	+	+	
E	16	-	-	+	+	
F	16	-	-	+	+	2 years car driving licence replaces examination/Permis auto de 2 ans remplace examen
FIN	16	+	+	+	+	Choice between instruction and learner's licence/Choix entre formation et permis d'apprentissage
H	16	+	+	+	+	
IRL	na/nd					
L	16	+	+	+	+	
LT	16	-	-	+	+	
LV	14	-	-	+	+	
MA	16	-	-	+	+	
MD	na/nd					
N	16	-	-	+	+	
NL	na/nd					
PL	16	+	+	+	+	
S	16	-	-	+	+	
SK	na/nd					
UK	17	-	-	+	+	Learner's licence following basic instruction; car/moped driving licence instead of basic instruction and theoretical examination/ Permis d'apprentissage suit une formation de base ; permis auto au lieu de formation initiale et examen théorique

B6.2 Special rules for motorcyclists
B6.2 Règles particulières applicables aux motocyclistes

Motorcycles instruction and examination for countries recognising a 25 kW limit/ Formation et examen pour les motocyclistes dans les pays ayant une limite de 25 kW									
Country Pays	Regulations governing motorcycles < 25 kW/ Règlements pour les motocycles < 25 kW					Regulations governing all categories of motorcycles/Règlements pour toutes les catégories de motocycles			
	Min. age/ Age min.	Instruction/ Formation		Examination/ Examen		Remarks/ Remarques	Experience required 25 kW	Remarks/ Remarques	Or min. age 21 Ou âge min. 21 ans
		Theory/ Théorie	Training/ Pratique	Theory/ Théorie	Training/ Pratique		Formation exigée pour 25 kW		
A	18	+	+	+	+		6 years/ans	Or 4 years + practical instruction/Ou 4 ans +formation pratique	-
B	18	+	+	+	+	Choice between complete course of instruction and learner's licence following basic instruction/Choix entre cours de formation complet et permis d'apprentissage suivant une formation de base	2 years/ans		+
BG	na/nd								
BY	na/nd								
CH*	(20)	-	-	+	+	+ two years' experience with a light motor cycle ≤ 125 cm ³ / + 2 ans d'expérience avec un motocycle léger ≤ 125 cm ³			
D	18	+	+	+	+		2 years/ans		-
DK	18	-	-	+	+		2 years/ans		+
E	18	-	-	+	+		2 years/ans		-
F	18	-	-	+	+		2 years/ans		+
FIN	18	+	+	+	+	Choice between complete course of instruction and learner's licence following basic instruction/Choix entre cours de formation complet et permis d'apprentissage suivant une formation de base	2 years/ans		+
H*	17	-	-	+	+	+ one year's experience with a light motorcycle/ + un an d'expérience pour les moto-cycles légers			
IRL*	18	-	-	+	+				
L	18	+	+	+	+	Obligatory follow-up instruction/Formation de suivi obligatoire	2 years/ans		+
LT*	16	-	-	+	+				
LV	18	-	-	+	+		2 years/ans	+ follow-up instruction and examination + min. age 21/+ formation de suivi et examen + âge min. 21 ans	-

**Motorcycles instruction and examination for countries recognising a 25 kW limit/
Formation et examen pour les motocyclistes dans les pays ayant une limite de 25 kW**

MA	na/nd							
MD	na/nd							
N	18	-	-	+	+		2 years/ans	-
NL	18	-	-	+	+		2 years/ans	+
PL*	17	+	+	+	+			
S	18	-	-	+	+		2 years/ans	+
SK	na/nd							
UK	17	-	-	+	+	Learner's licence following basic course of instruction ; car/moped driving licence instead of basic course of instruction and theoretical examination/ Permis d'apprentissage suivant une formation de base ; permis de conduire auto/ cyclo au lieu de la formation de base et examen théorique	2 years/ans	+

* With no 25 kW limit/Sans limitation à 25 kW.