

Fiches destinées
à donner une
information sur
des actions menées
par des collectivités
pour améliorer la
prise en compte des
deux-roues motorisés
pour la sécurité

Recueil de fiches

- 01 - Organisation et rôle stratégique des journées « motards d'un jour »**
- 02 - Rôle d'un Monsieur Moto dans une collectivité**
- 03 - Partage de l'espace entre usagers**
- 04 - Partage d'un diagnostic sécurité entre usagers et collectivité**
- 06 - Démarche qualité sécurité routière et deux-roues motorisés (2RM)**
- 07 - Concertation entre usagers et collectivités avant la mise en place d'aménagements**
- 09 - Connaître la demande et l'offre en stationnement des deux-roues motorisés**
- 10 - Montage d'une expérimentation pour la sécurité des deux-roues motorisés**
- 12 - Organisation d'animations sur les circuits**
- 13 - Communication sécurité routière relative aux deux-roues motorisés**
- 14 - Action sécurité routière dans le milieu professionnel**



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Organisation et rôle stratégique des journées « motards d'un jour »

L'organisation d'une journée motard d'un jour dans une collectivité permet :

- d'inscrire la problématique des usagers deux-roues motorisés (2RM) à l'agenda politique ;
- d'initier des échanges entre usagers 2RM, élus et techniciens ;
- de sensibiliser ces acteurs sur la spécificité de la conduite d'un 2RM en milieu urbain .

Exemple de la ville de Paris

La démarche « motard d'un jour » de la Ville de Paris est issue d'une commande politique, remontant à plusieurs années. Des contacts préalables entre élus et associations de motards ont déclenché ces actions. Les premières journées de « motards d'un jour » à Paris ont été organisées en octobre 2002. Ces rencontres ont permis d'initialiser les échanges. Ce rendez-vous annuel est maintenant devenu un lieu d'écoute et de partage d'expériences, entre les motards et les techniciens de la ville de Paris.

1. Des objectifs variables

Le principe des actions « motard d'un jour » est simple : il s'agit de faire circuler sur une moto (en tant que passager) des élus ou des techniciens, sur un circuit préalablement validé par les associations de motards et la collectivité. L'intérêt de ces journées est de faciliter les échanges, entre les différents intervenants, sur les points jugés sensibles par les motards. L'exemple de la Ville de Paris montre la richesse d'une telle démarche, entre associations de motards et techniciens.

La stratégie en matière de communication doit être élaborée en fonction du type d'opération « motard d'un jour ». Il peut être intéressant de ne pas se limiter à une opération technique, en valorisant notamment la participation des élus, par le biais de la presse.

Exemple de la journée « motards d'un jour » de la DDEA 91

Des organisations labellisées « motards d'un jour » existent dans de nombreuses villes et collectivités françaises mais les objectifs sont variables. Certaines collectivités conçoivent cette démarche comme actions de valorisation et de communication auprès des élus alors que d'autres souhaitent sensibiliser les techniciens intervenant sur la voie publique tout en créant un lien avec les motards.

La DDEA 91 organise chaque année (dans le cadre de sa semaine sécurité routière au mois d'octobre) une journée « motards d'un jour » auxquelles les collectivités territoriales sont conviées.

Cette action est programmée dans le cadre du PDASR (Programme Départemental Action de Sécurité Routière), avec la participation de la préfecture et du conseil général. La DDEA adresse des courriers d'invitation aux mairies, en proposant aux élus de s'inscrire pour participer à l'opération. De la même manière, la DDEA 91 invite des motards faisant partie d'une liste de volontaires.

Monsieur Moto du département se charge d'établir le circuit, en sélectionnant des aménagements ne correspondant pas aux critères de sécurité et de confort, recommandés pour les deux-roues motorisés.

L'objectif est de sensibiliser les élus qui effectuent le trajet en tant que passagers de motards, sur le choix des aménagements de la voirie afin de mieux prendre en compte les deux-roues motorisés. La visite sur le terrain s'effectue le matin et se clôture par un déjeuner pris en commun, pour favoriser les échanges entre participants.

La sensibilisation se poursuit l'après-midi avec la présentation de données d'accidentologie, d'exemples de réalisation par des entreprises intervenant sur la voirie (exemple de produits de marquage au sol, homologués pour la glissance), et l'appui technique des services techniques centraux du ministère : discussion sur les coussins berlinois, les passages surélevés, etc.

Certu 2009/64



2. Une méthode de travail évolutive

Les retours d'expériences des années précédentes ont conduit la ville de Paris à adapter la méthode de travail avec les associations. Le lancement des premières expériences « motards d'un jour » en présence des élus a facilité leur promotion. Cette sensibilisation des politiques est importante pour la mise en œuvre de discussions et de réalisations avec les techniciens, sur la problématique des deux-roues motorisés. Ces journées sont maintenant abordées sous un angle plus technique afin d'aboutir à des actions concrètes sur le terrain. Les sujets traités sont différents et le travail entre associations et techniciens est plus productif en termes de réalisations techniques.

Ainsi, le mode participatif des associations de motards a été renforcé, en les faisant intervenir dès la phase de préparation, des journées d'échanges.

La ville de Paris demande aux associations de se positionner sur leurs propres besoins, en formulant :

- le choix des sujets ;
- les itinéraires envisagés .

Cette méthode exige une plus grande implication des partenaires, dans la mesure où les points proposés doivent être validés conjointement, entre la ville de Paris et les associations.

Les requêtes émanant des associations ne correspondent pas toujours à des facteurs accidentogènes, mis en évidence dans des accidents de deux-roues motorisés. La ville de Paris reste à l'écoute de ce ressenti tout en apportant des réponses en matière d'insécurité objective (issues des données accidents).



3. L'importance de l'organisation de la journée

3.1 Les échanges préalables

Des réunions préalables et une pré-visite sur le terrain sont organisées entre les responsables d'associations et l'interlocuteur sécurité routière de la ville de Paris. Les associations présentent leurs propositions de sujets à partir d'un diaporama, structuré et argumenté. Cette phase préparatoire permet ainsi de valider les propositions des associations après adaptations éventuelles des sujets et des itinéraires.

La difficulté est de programmer un nombre limité de sujets afin de mieux préparer les journées et le suivi technique, pour apporter des réponses plus adaptées.

3.2 La logistique

La coordination est gérée par les services techniques de la ville de Paris (service Voirie). Cette préparation demande un travail de 4 à 5 jours comprenant :

- les échanges préalables ;
- les prises de contacts avec les participants (échanges de mails) ;
- les demandes d'autorisations (stationnement du groupe de motos devant les locaux de la ville de Paris par exemple) ;
- les courriers d'information (préfet, forces de l'ordre, etc.) ;
- la logistique (assurance des motos, tours de tête pour les casques, consignes sur la tenue vestimentaire, la commande de plateaux repas, etc.)

3.3 Les participants

Le nombre de participants est limité à 50, sur la base de 25 motards et 25 techniciens (pour des questions pratiques et de sécurité de circulation du groupe de motos dans Paris).

Les participants motards représentent les associations participant à l'opération avec :

- 10 motards de la Fédération française des motards en colère 75 (FFMC), dont 1 à mobilité réduite ;

- 5 motards de l'association « Moto Zen » ;
- 5 motards de la Fédération française des motocyclistes (FFM) ;
- 4 motards de la CGT coursiers ;
- 1 motard de l'Automobile club de l'Ouest (ACO).

Les participants techniciens de la ville de Paris regroupent des intervenants fonctionnels et territoriaux avec :

- des directeurs du service de la Voirie ;
- un responsable de la communication ;
- des spécialistes de la voirie en fonction des sujets traités (sécurité routière, section usagers, mobilité, tramway, etc.) ;
- une dizaine d'ingénieurs des arrondissements territoriaux, référents sécurité routière .

D'autres intervenants de services internes à la ville de Paris ou externes peuvent être invités en fonction des thèmes traités (exemple : Certu).

À partir de 10 h : balade des 25 motos avec départs différés par petits groupes, en situation réelle de conduite (l'organisation a évolué car la police encadrerait initialement le groupe de 25 motos mais il est plus facile de circuler par petits groupes afin de mieux se rendre compte des difficultés de circulation, en situation de conduite). L'itinéraire emprunté traversait cinq arrondissements, avec trois arrêts stratégiques correspondants aux thèmes choisis (stationnement, reliefs sur chaussée, insertion sur voie rapide).



4. Le déroulement de la journée « motard d'un jour »

La journée se déroule sur une plage horaire de 8 h 30 à 15 h maximum, en calant la visite technique sur le terrain, le matin et une réunion de travail l'après-midi.

8 h 30 - 9 h : petit-déjeuner avec présentation en boucle d'un diaporama pour illustrer les thèmes de la balade à moto.

9 h 30 : présentation conducteurs (associations de deux-roues motorisés)/passagers (techniciens de la ville de Paris), essai de casque, gants, etc.



12 h : pause déjeuner rapide (formule plateaux repas en salle de réunion, pour faciliter la discussion).

13 h : projection du diaporama par les responsables de chaque association afin d'aborder leurs demandes. Les thèmes traités lors de la journée de 2007 étaient : les reliefs sur chaussée (exemple : pavés sur passages piétons surélevés), le stationnement, le marquage des files de voitures, la largeur des files, les sas vélos, l'insertion des deux-roues motorisés aux entrées du boulevard périphérique et des voies rapides en général.

14 h - 15 h : réponses de la ville de Paris et échanges techniques entre participants.

La journée se termine par la remise d'un questionnaire d'évaluation par la FFMC 75 aux ingénieurs de la voirie (dépouillement par la FFMC) ce qui montre bien l'implication des associations dans le processus participatif (thèmes du questionnaire : connaissance initiale des deux-roues motorisés et de leurs problèmes, organisation de la journée, sujets découverts, influence sur leur travail futur).

5. Le suivi de la journée et les pistes d'actions

L'intérêt de cette démarche est d'initialiser des échanges entre motards et techniciens, avec une prise de conscience mutuelle sur les contraintes de chacun (conduite des deux-roues motorisés dans la circulation et limites des techniciens devant répondre aux préoccupations de l'ensemble des usagers et garantissant des règles de sécurité des aménagements de voirie).

Les conclusions du questionnaire rempli par les techniciens de la ville de Paris montrent cependant que les pratiques des techniciens peuvent évoluer, par la simple prise de conscience des préoccupations des motards (exemples : caractère vulnérables des deux-roues motorisés dans la circulation, dangers liés aux remontées de files, glissance des revêtements par temps de pluie, rythmes de la moto dont nombreux freinages, implantation de certains mobiliers, etc.).

La ville de Paris programme une réunion de suivi quelques mois après la journée « motard d'un jour » afin de se laisser le temps de travailler sur les sujets abordés. Les éditions précédentes étaient restées sans suite ce qui a été reproché, par les associations de motards.

L'intérêt est d'apporter des réponses concrètes aux associations de motards, sur les pratiques de la ville de Paris. Les remarques des participants s'orientent toutes vers une sélection de sujets assez réduite mais permettant des débats constructifs et l'analyse sur la faisabilité réglementaire des propositions de motards.

Points clés :

- bonne préparation de ces journées entre usagers 2RM et techniciens : réunions préalables, choix des sites et des problématiques à discuter ;
- visite en 2RM : l'échange des 2RM sur leur plaisir de conduire fait de cette rencontre un rendez-vous convivial qui permet ensuite une collaboration et des échanges plus fructueux ;
- mettre en place un suivi de ces journées : cette action ne doit pas s'arrêter au simple constat, mais doit être suivie de discussions et d'actions sur les points faisant accord entre les usagers 2RM et les techniciens.
- poursuivre l'action dans le temps – pour continuer de mobiliser élus et techniciens sur la problématique des 2RM.

L'exemple de la ville de Paris est le résultat d'une expérience de plusieurs années de travail et de collaboration entre techniciens, élus et associations d'usagers 2RM. Les collectivités qui souhaitent se lancer dans ce type d'action peuvent commencer par une organisation plus simple afin d'établir dans un premier temps, un contact entre les usagers 2RM, les techniciens et les élus.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Ville de Paris

POUR EN SAVOIR PLUS...

Ville de Paris :

Direction de la Voirie :

Colette PIBAULT

colette.pibault@paris.fr

CERTU :

Département Voirie, espace public :

Hélène de SOLERE

helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux roues motorisés pour la sécurité

Rôle d'un Monsieur Moto dans une collectivité

La mise en place d'un Monsieur Moto dans une collectivité permet :

- de faire émerger la problématique des deux-roues motorisés (2RM) à l'ensemble de la sphère politique et publique – mise à l'agenda politique de cette thématique ;
- d'envisager une action construite dans le temps en faveur des 2RM – mise en place d'un travail en profondeur sur du long terme qui aille au-delà du coup médiatique ;
- d'identifier un interlocuteur interne aux services techniques de la collectivité légitime sur la problématique des 2RM, d'organiser des échanges et un partage entre les usagers 2RM et les services techniques de la collectivité ;
- de compléter le recueil d'information des services techniques par des échanges avec le milieu associatif .

Exemple du Grand Toulouse

Une campagne de communication de 2004, s'appuyant sur les résultats de l'enquête ménage déplacements mettait en évidence le risque d'accidents des deux-roues motorisés (1,8 % des déplacements et 40 % des accidents).

L'affiche découlant de cette campagne de communication a choqué les motards et a déclenché une manifestation. La ville de Toulouse a alors décidé de réunir autour de la table l'ensemble des partenaires concernés par la sécurité routière : la Police, la Gendarmerie, la préfecture, la FFMC (fédération française des motards en colère), la FFM (fédération française de motocyclisme).

Le maire de Toulouse a décidé de nommer un « Monsieur Moto » municipal pour mettre en place, en concertation avec les associations locales, une réelle politique commune, visant à baisser de façon significative le nombre d'accidents motos.



Certu 2009/65



1. Une légitimité acquise par le portage politique

La mise en place d'un Monsieur Moto (M. Moto) émane d'une volonté politique forte. Sa nomination a été rendue officielle, lors d'une conférence de presse. Les élus ont souhaité communiquer dès le départ, pour faciliter ainsi le dialogue entre les pouvoirs publics et les motards. Ses qualités humaines ont été mises en avant, en le présentant comme un motard type, expérimenté, utilisant sa moto pour des déplacements quotidiens domicile - travail mais aussi pour le plaisir, durant le week-end. Le maire a présenté clairement sa fonction d'interlocuteur privilégié des motards, à Toulouse. Il a également annoncé ses principales missions :

- travailler avec les services techniques de la Mairie sur les dossiers spécifiques à la circulation des motards en ville ;
- participer au groupe de travail sécurité routière de la mairie de Toulouse en association avec la Police nationale, la Gendarmerie, la préfecture, la DDE et la Fédération française des motards en colère.

L'annonce politique lui a conféré une légitimité transversale, entre les services techniques de la ville.

2. Le recrutement de Monsieur Moto

La réussite de la mission tient en grande partie à l'expérience et la motivation de M. Moto. La volonté politique initialise la démarche mais seul le relationnel entre la collectivité et les associations de motards permet d'assurer une confiance mutuelle. La personne qui va remplir cette fonction doit bien sûr être passionnée par le monde des deux-roues motorisés mais elle doit aussi être capable de concilier les contraintes techniques et la pression des associations.

Il n'est pas évident de trouver le bon profil, correspondant à une personne reconnue dans les services techniques et pouvant s'imposer dans le milieu motard. Ce poste demande une grande disponibilité, avec du temps de bénévolat en dehors du temps de travail le week-end.

La ville de Toulouse a préféré ne pas passer d'annonce, pour ce poste. Le recrutement s'est fait par connaissance, en interne des services techniques de la ville. L'actuel M. Moto fait partie du service architecture-bâtiment.

Ses coordonnées sont affichées dans les salles de réunion et diffusées dans les services techniques pouvant être concernés par les deux-roues motorisés.



3. Mise en place d'un groupe de travail dédié aux aménagements de la voirie

Les associations de deux-roues motorisés ont très rapidement, demandé à M. Moto d'intervenir sur des points techniques, d'aménagement de la voirie. La mise en place du groupe de travail, faisant suite à la nomination de M. Moto, a facilité une première phase de concertation, avant de programmer une série de tests sur le terrain (problématiques de la glissance des plaques d'égout et des marquages des passages piétons).

Monsieur Moto a alors joué pleinement son rôle de relais entre les associations de deux-roues motorisés et les services techniques de la ville, en participant à la série de tests sur site.

L'objectif était de répondre aux attentes des associations, préoccupées par la glissance des aménagements.

3.1 Test de marquage des passages piétons

L'ensemble du groupe s'est rendu sur le terrain pour la réalisation d'un passage piéton expérimental, en respectant trois phases :

- application de la peinture en couches plus épaisses ;
- rainurage du produit ;
- mesure de glissance, réalisée par le laboratoire des Ponts et Chaussées .

Les associations de motards ont ainsi pu constater que ce procédé n'améliore pas la glissance (voire la dégrade).

Le groupe de travail a alors proposé d'augmenter les inter-distances entre les bandes blanches (tout en respectant la réglementation de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière). Cette mesure qui convient parfaitement aux associations de deux-roues motorisés est maintenant appliquée par les services techniques de la ville.



Avant intervention



Test de marquage sur le terrain en présence de M. Moto, des services techniques et des associations de motards



Test du produit de scellement sur le terrain en présence de M. Moto et des associations de motards



Mesures de glissance



Après intervention

3.2 Problématique des plaques d'égout

En présence des associations, et de M. Moto, le concessionnaire du réseau d'assainissement a réalisé un test de produit de scellement des plaques d'égout pour diminuer la glissance et l'inconfort des deux-roues motorisés.

Cette expérimentation a été suivie d'effet, avec la mise en place d'une démarche de détection des points sensibles.

La Fédération française des motards en colère signale, par fax, tous les points jugés dangereux en matière de voirie. Un technicien du service Circulation Transports et Monsieur Moto évaluent après une visite sur le terrain, l'importance du danger, et engagent si besoin les travaux nécessaires avec les services techniques concernés, ou Véolia, dans le cas des plaques d'égout. Les travaux sont réalisés sous quinzaine.

4. Monsieur Moto, une fonction amenée à durer

La mission de M. Moto est maintenant reconnue par les associations de motards et les principaux services techniques de la ville de Toulouse. Il va poursuivre les actions concrètes avec les associations afin de conserver le lien relationnel. La mise en place de « motos stations » (places de stationnement pour les motos) est en cours, avec un travail en collaboration avec les associations sur les besoins et les possibilités d'aménagements de stationnement deux-roues.

Points clés :

- bien définir le rôle de M. Moto et faire la publicité de sa nomination en interne et vers les usagers 2RM ;
- donner des moyens au M. Moto pour la réalisation de son rôle y compris que cet acteur soit consulté de bout en bout, dans la conception des politiques et des documents directeurs en matière d'urbanisme, de transport, de voirie ou d'équipements urbains ;
- mise à disposition du M. Moto auprès des techniciens en charge de l'urbanisme, de l'aménagement, des transports, de la sécurité routière, au niveau de la ville et/ou de l'intercommunalité de l'agglomération ;
- recrutement/nomination de Monsieur Moto : celui-ci se doit d'être neutre, ni militant de la cause « moto », ni hostile à celle-ci ;
- reconnaissance de Monsieur Moto par l'ensemble des services techniques et du milieu associatif motard et disponibilité importante les week-end ;
- Poste à faire durer dans le temps .

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Grand Toulouse

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu

POUR EN SAVOIR PLUS...

Grand Toulouse et Mairie de Toulouse :

Dominique MICHEL

dominique.michel@grandtoulouse.fr

Monsieur Moto : Michel MAYOR

monsieur.moto@mairie-toulouse.fr

CERTU :

Département Voirie :

Hélène de SOLERE

helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Partage de l'espace entre usagers

La mise en place de charte, de document de partage de la rue, ou autre guide de bonnes pratiques est une occasion privilégiée pour :

- une mise à l'agenda politique de la problématique des usagers deux-roues motorisés (2RM) ;
- a prise de conscience collective d'une contractualisation, d'un engagement réciproque ;
- la définition d'une feuille de route pour les différents acteurs : élus, services, associations...
- c'est aussi l'occasion de faire un état de l'art sur les pratiques actuelles et les problèmes de sécurité.

La genèse d'un tel document est l'occasion d'une médiation entre les différents acteurs où chacun peut échanger afin d'arriver à un consensus sur un sujet dans un cadre donné. Il s'agit de construire ensemble des règles – c'est de la co-construction.

Les débats qui ont alors lieux entre élus, techniciens et associations d'usagers 2RM, sont alors très fructueux car ils permettent à chacun de mieux comprendre les contraintes et attentes. Il s'agit de mettre en place un nouveau mode de relation.

Exemple de la charte des deux-roues motorisés de la ville de Paris

La ville de Paris a organisé une journée technique nationale, sur les deux-roues motorisés, en 2004 – parmi les intervenants, présentation de la charte des Pays-Bas. Ce fût un élément déclencheur décisif, pour une meilleure prise en compte de cette catégorie d'usagers. Les élus de la ville de Paris ont alors souhaité réaliser une charte sur les deux-roues motorisés, avec les organismes et associations concernées : préfecture de Police, Fédération française de motocyclisme (FFM), Fédération française des motards en colère (FFMC Paris et petite couronne), CGT des coursiers, Conseil national des professions automobiles (CNPA branche Moto-cycle), Automobile club de l'Ouest (ACO Ile-de-France), CERTU en tant qu'expert extérieur.

Cette charte signée en octobre 2007, par le maire de Paris et les associations respecte les objectifs suivants :

- mieux faire connaître les spécificités des deux-roues motorisés en diffusant largement cette charte et ses travaux annexes ;

- améliorer le partage de l'espace entre usagers ;
- préconiser des conseils aux utilisateurs de deux-roues motorisés ;
- préciser les engagements de la ville de Paris et assurer le suivi de cette charte .

Cette charte a créé l'opportunité de mettre tout le monde autour de la table et d'établir un consensus (y compris au sein des associations de motards) sur les pratiques des deux-roues motorisés.

1. La participation active des associations

L'objectif de cette charte était avant tout de donner la parole aux usagers de deux-roues motorisés. Les politiques n'ont pas imposé de contenu précis de la charte hormis une expression consensuelle relative au sujet de la prise en compte de la circulation des deux-roues motorisés, entre les files de circulation, en suivant l'exemple de la charte des Pays-Bas. Les motards ont eux-mêmes réalisé le plan de cette

Certu 2009/66



charte en souhaitant aborder des sujets sur le manque de place qui leur est laissé.

Des sujets sensibles comme l'ouverture des couloirs bus ou le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir ont rapidement donné lieu à des échanges, en groupe de travail (services techniques de la voirie à la ville de Paris, associations, Police, autres services ou associations selon les thèmes traités comme le stationnement, la prise en compte des malvoyants, etc.).

L'organisation de ces réunions a présenté un caractère informel (convocations par mail, date fixée à la fin de chaque réunion, etc.) pour ne pas alourdir le processus et garantir une périodicité régulière, de une à deux réunions par mois. Cette phase de rencontres et de concertation a été très longue afin de laisser la possibilité à l'ensemble des participants de s'exprimer. Une ébauche de charte a été envoyée par mail à l'ensemble des participants ainsi qu'au directeur des services techniques de la ville de Paris et à l'élu chargé du dossier. Les corrections successives ont été opérées en réunions, avec l'ensemble du groupe de travail, dans le but d'obtenir un large consensus.

2. Le contenu de la charte

2.1 Faire connaître aux autres usagers, les spécificités des deux-roues motorisés

Comme les automobilistes et contrairement à d'autres catégories d'usagers (piétons, cyclistes, bus, taxis) les deux-roues motorisés ne disposent pas d'un espace de voirie réservé. Ils ont le sentiment de ne pas être pris en compte mais ne demandent pas pour autant une place réservée. Ils souhaitent seulement une intégration dans la circulation et une meilleure prise en compte par les autres usagers.

La charte des deux-roues motorisés constitue pour eux une occasion de mieux se faire connaître par les autres usagers. Ils ont notamment expliqué pourquoi ils sont si vulnérables dans la circulation et les raisons pour lesquelles ils sont amenés à prendre des risques (par exemple circulation en positions décalées par rapport aux voitures pour une meilleure visibilité, circulation entre files en cas de circulation en accordéon afin de ne pas s'arrêter trop fréquemment et permettre l'équilibre).

Ils ont également présenté les différences de conduite avec les quatre roues pour que les autres usagers anticipent mieux les situations (freinage d'urgence, changement de trajectoire).

Autre exemple :

Le guide des bonnes pratiques de Rouen

L'édition d'un « guide des bonnes pratiques », en partenariat avec le département de la Seine-Maritime et la ville de Rouen, les forces de police et de gendarmerie et la Fédération française des motards en colère, a constitué un lien fédérateur entre différents acteurs de la sécurité routière sur un même département. La diffusion du guide a été réalisée au sein de la préfecture, des deux sous-préfectures, des commissariats de police et brigades de gendarmerie, ainsi que par le conseil général et la mairie de Rouen afin d'assurer sa lecture par le plus grand nombre (tiré à 10 000 exemplaires).

En rappelant les règles de prudence que doivent respecter les usagers de la route ainsi que les spécificités liées à l'usage des deux-roues motorisés, notamment dans l'espace urbain, ce « guide des bonnes pratiques » a certes, l'ambition de prévenir les écarts de conduite à l'origine des accidents, mais également de mettre la question de la sécurité des deux-roues motorisés, au cœur des réflexions des différents acteurs sur l'amélioration de la sécurité routière dans le département (mise en place d'une table ronde entre acteurs de la sécurité routière suivie d'un débat avec le public sur le thème « en deux-roues 2 fois plus de risques, 2 fois plus de prudence »).

Enfin, les motards ont expliqué leur mode de stationnement, lié à la protection de leur engin (chute, collisions par un véhicule manœuvrant, vol) et à la recherche de mobilité (stationnement au plus près de son point d'arrivée, manque de place sur la chaussée les amenant à encombrer le trottoir parfois au détriment de piétons).

2.2 Améliorer le partage de la rue

Un chapitre entier est réservé aux rapports entre les deux-roues motorisés et les autres usagers de la voirie (notamment piétons, cyclistes, automobilistes).

Les recommandations portent en premier lieu sur les attitudes devant être adoptées par les deux-roues motorisés pour mieux anticiper les situations avec les autres usagers (mauvaise perception des deux-roues motorisés) pour être mieux perçus dans le flot de circulation (positionnement).

La charte s'exprime également sur les conséquences de conduites risquées et illégales des deux-roues motorisés (slalom, circulation sur une bande cyclable).

À l'inverse des recommandations sont données aux autres usagers afin de mieux prendre en compte les deux-roues motorisés, dans la circulation.

Ces préconisations abordent des notions de savoir-vivre entre différentes catégories d'usagers mais peuvent aller jusqu'à des notions beaucoup plus techniques, issues de l'analyse des accidents impliquant des deux-roues motorisés.

Autre exemple :

Le code de la rue de Bordeaux :

La mairie de Bordeaux s'est engagée depuis longtemps dans la promotion des déplacements doux et d'un meilleur partage de la rue, en incitant notamment les usagers de la route à la pratique du vélo ou à l'emprunt des transports collectifs.

Le code de la rue est destiné à sensibiliser tous les usagers à un meilleur partage de la rue, il rappelle que chaque acteur a des droits et des devoirs. Il accompagne une série de mesures, destinées à protéger les plus vulnérables : piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés, personnes handicapées, rollers, automobilistes... ont tous une place, mais ne sont pas tous toujours informés de leurs droits et leurs devoirs les uns vis-à-vis des autres.

2.3 Préconiser des modalités de stationnement aux usagers 2RM

L'idée est de montrer aux usagers de deux-roues motorisés que leur liberté de déplacement et de stationnement pèse parfois lourdement sur la mobilité des piétons.

La charte donne des conseils de stationnement des deux-roues motorisés, sur la chaussée et au niveau des trottoirs, pour que les pratiques ne créent pas de gêne, ou de situation à risque, pour les autres usagers.

La Ville de Paris est consciente du nombre insuffisant de places de stationnement réservé aux deux-

roues motorisés mais présente dans la charte son programme d'aménagement ainsi que les tests effectués, avec les associations de deux-roues motorisés.

2.4 Le comportement des utilisateurs de deux-roues motorisés

L'usage d'un deux-roues motorisé en ville est souvent lié à la souplesse d'utilisation pour un usage domicile-travail. Les différentes catégories d'usagers utilisant ce mode de déplacement ne sont pas toujours sensibilisées, au danger de la circulation.

La charte donne des conseils sur l'achat et l'entretien d'un véhicule deux-roues motorisé. Ce véhicule doit être adapté, aux besoins de l'usager, à ses capacités de conduite et à sa morphologie. La charte met en évidence le fort taux d'exposition au risque des usagers en phase d'apprentissage de la conduite. Elle rappelle également les aspects réglementaires concernant l'utilisation des deux-roues motorisés.

Enfin, la charte passe en revue l'équipement requis pour protéger au mieux le conducteur mais aussi son passager.

3. Assurer le processus de concertation

Cette charte des deux-roues motorisés qui constitue un document de référence entre la mairie de Paris et les associations était un point de départ de la concertation.

Elle a été complétée, par la diffusion à grande échelle d'un outil de communication (plaquettes et site internet de la mairie de Paris).

Ainsi, un guide des bonnes pratiques, intitulé « bien vivre ensemble : les deux-roues motorisés en ville » a repris le contenu de la charte sous une forme simplifiée et illustrée.



Image : Ville de Paris

La mairie de Paris s'est engagée à continuer le processus de concertation, avec les organismes et associations, en instituant un comité technique des deux-roues motorisés.

Ce comité technique doit évaluer, au moins une fois par an, le respect des engagements de cette charte, par chaque partenaire. Dans le cas contraire, la charte pourra être adaptée d'un commun accord, en fonction des évolutions du contexte.

Ce comité technique a permis d'engager d'autres réflexions comme la mise en place de doctrines sur le stationnement deux-roues motorisés et l'organisation d'actions telles que « motard d'un jour ».

Points clés :

- faire un portage politique de la charte ;
- faciliter une forte implication des usagers 2RM ;
- faire une large diffusion de la charte, à tous les usagers et faciliter son étendue dans le temps ;
- mettre en place une évaluation et un suivi de la mise en place de la charte avec une possibilité de faire évoluer cette charte .

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Ville de Paris

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

POUR EN SAVOIR PLUS...

Ville de Paris – Direction de la Voirie :
Colette PIBAULT
colette.pibault@paris.fr

charte de Paris :
www.paris.fr/portail/viewmultimediacomment?multimediacomment-id=66988

CERTU :
Département Voirie :
Hélène de SOLERE
helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Partage d'un diagnostic sécurité entre usagers et collectivité

Une étude de sécurité des déplacements se déroule sur plusieurs phases :

- une étude d'enjeu pour connaître et hiérarchiser les enjeux de l'insécurité des déplacements ;
- un diagnostic de sécurité pour comprendre l'insécurité des déplacements.

Comprendre pour agir

La méthode de diagnostic de sécurité en milieu urbain, permet de **comprendre pour agir**. Les échanges avec les usagers de deux roues motorisés (2RM) tout au long du déroulement de l'étude permet de leur faire connaître la philosophie de la démarche engagée par la collectivité, et ensuite de partager les conclusions. Il s'agit de travailler avec les usagers 2RM sur leur sécurité à partir d'éléments scientifiques.

Cette démarche peut être mise en place dans les collectivités disposant d'un observatoire de la sécurité des déplacements – ce qui permet de connaître les enjeux de sécurité routière en les identifiant et en les quantifiant.

Cette démarche est complémentaire des réactions à chaud suite à un évènement médiatique.

Exemple de la démarche d'études sur l'accidentologie des deux-roues motorisés de la Communauté urbaine de Bordeaux (CUB)

La démarche d'études de la CUB englobe les deux phases d'études d'accidentologie préconisées par le Certu (méthodologie développée à la demande de la direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : l'étude d'enjeu et le diagnostic de sécurité.

L'enjeu des accidents impliquant au moins un motocycliste sur la Communauté Urbaine de Bordeaux est important, avec près de 300 accidents motos en moyenne annuelle, sur la période 1998-2002.

Ces accidents motos représentent 15 % des accidents de la CUB, ce qui est plus faible qu'au niveau national, en milieu urbain équivalent (19 %).

Le nombre annuel d'accidents motos est relativement stable alors que les autres accidents de la CUB ont amorcé une baisse significative depuis 1999.

La gravité des accidents motos (8 % d'accidents graves) est plus élevée que pour les autres accidents de la CUB (5 %).

La mise en évidence de ces enjeux a servi d'élément déclencheur pour lancer une étude plus fine de ces accidents motos. Il s'agit d'un diagnostic thématique de sécurité qui permet de mieux comprendre les situations d'accidents impliquant un motard.

Certu 2009/67



La CUB a mis en place un comité de suivi de cette étude, composé de techniciens, d'élus, de la Préfecture, des forces de l'ordre et des associations d'usagers dont la FFMC 33. La FFMC a participé à toutes les étapes du diagnostic y compris aux réflexions plus techniques en comité restreint (groupe technique composé des techniciens de la CUB, du bureau d'études et de la FFMC 33)

1. La démarche participative

La méthodologie a été présentée en début d'étude, au comité de suivi composé : du bureau d'études réalisant la mission, les services techniques de la CUB, la DDE, la FFMC 33, la Police, la Gendarmerie nationale, la préfecture.

Cette étude de sécurité thématique porte sur les accidents impliquant au moins un motocycliste (à partir de 50 cm³), sur l'ensemble du territoire de la CUB (hors rocade) :

Phase 1 : Le travail d'investigation a été réalisé, par le bureau d'études sur une période de 5 ans, entre 1998 et 2002, de manière à avoir une vision globale sur ce thème d'accidents motos. Le but est de connaître les différents enjeux de ces accidents, à partir du fichier accidents de la CUB.

L'ensemble des résultats a été présenté dans un premier temps, au groupe technique afin de recueillir des avis sur les exploitations effectuées. La FFMC a demandé l'approfondissement sur certaines requêtes du fichier accident et a comparé les résultats avec ses données internes d'accidentologie (assurance).

Une deuxième présentation plus générale a ensuite été effectuée auprès du comité de suivi, permettant un consensus préalablement au lancement du diagnostic de sécurité.

Phases 2 et 3 : Ce travail a été poursuivi, par une analyse, sur un échantillon plus restreint de 146 accidents corporels, à partir des procédures d'accidents (PV), sur la dernière année de l'étude d'enjeu (2002).

Les fiches accidents détaillées ont été fournies à la FFMC 33 pour montrer le niveau et le caractère objectif de l'analyse. Cette phase a été primordiale pour instaurer une véritable collaboration de travail avec la FFMC 33.

Phase 4 : Enfin, les accidents ont été classés par familles et scénarios d'accidents dans le but de proposer des pistes d'actions, qui seront reprises,

dans les différents services de la CUB et au sein de la FFMC 33.

Le classement provisoire en famille a été présenté à la FFMC et a fait l'objet de discussions pour les points les plus délicats.

2. Une forte implication de la FFMC 33

La FFMC 33 a participé à cette étude, avec une très forte attente, sur la connaissance exacte des chiffres d'accidents et sur la notion de « responsabilité présumée » selon le type d'usagers.

Une exploitation du fichier accident a été effectuée dans ce sens, en expliquant que les résultats ne permettraient pas de tirer des enseignements intéressants car cette notion ne permet pas de comprendre les facteurs d'accidents (analysés dans la phase diagnostic de l'étude). Ainsi, la responsabilité présumée des motards, est codifiée par les forces de l'ordre (lors de la déclaration de l'accident) dans près de 4 accidents sur 10 (vitesse, dépassement, feux, piétons). Les automobilistes sont déclarés présumés « responsables » par les forces de police (lors de la déclaration de l'accident) dans plus de la moitié des accidents motos (refus de priorité généralement en carrefour lors des manœuvres tournantes ou de sorties d'intersection).

La FFMC a compris que l'intérêt de cette étude était de dépasser la notion d'infractions des usagers pour s'orienter vers une analyse sur la situation plus complexe de l'accident (analyse séquentielle de l'accident).

Seuls quelques cas isolés d'accidents sur des chaussées dégradées ont été mentionnés dans les accidents motos étudiés. Cette faible proportion d'accidents a surpris les motards qui s'attendaient à des chiffres importants d'accidents mentionnant un défaut d'infrastructure. À l'inverse, le diagnostic a mis en évidence le rôle important des conflits d'usages dans la circulation, faisant intervenir une succession d'erreur de diagnostic ou d'interprétation de la part des usagers et notamment des motards.

Le partage du diagnostic a permis de mieux faire comprendre les facteurs d'accidents et l'analyse sur la situation d'accident. Les présentations successives de l'étude au comité de suivi, ont facilité les échanges et le partage de la connaissance.

Chaque étape technique a été présentée, en insistant sur les sources du recueil de données (statis-

tiques puis lecture et analyse des procès verbaux d'accidents) et les difficultés de réalisation (manque et erreurs de saisie du fichier accidents par les forces de l'ordre limitant certaines interprétations, difficultés d'accès aux procédures d'accidents, manque d'informations dans les procès-verbaux, etc.).

Des réunions de travail ont été programmées avec la FFMC 33 pour mieux prendre en compte leurs considérations et répondre concrètement à leurs attentes. La phase de classement des accidents par scénarios types a été discutée avec eux, pour les faire participer à l'analyse.

La présentation de l'étude par étape a facilité le dialogue avec les représentants de la FFMC 33 qui ont pu s'approprier les résultats, au fur et à mesure de l'avancée de la mission.

3. Les familles d'accidents

Le classement en scénarios d'accidents puis en familles a été obtenu à partir de l'analyse détaillée, de 146 procédures d'accidents, de l'année 2002. Cette démarche préconisée par le Certu, est issue d'un travail de recherche de l'Inrets, basé sur l'analyse séquentielle des accidents (situation de conduite, situation d'accident, situation d'urgence, situation de choc). Ainsi un scénario d'accident correspond à « un groupe d'accidents présentant la même similitude d'ensemble, dans l'enchaînement des faits et des relations causales, dans les différentes phases conduisant à la collision » (définition Inrets).

Le classement des accidents motos de la CUB a été réalisé avant le réalisation du rapport Inrets (document provisoire « scénarios types d'accidents de la circulation urbaine, n'impliquant pas de piétons » - Rapport 06-919-FR (juillet 2005), sur les scénarios d'accidents mais respecte la méthodologie.

Cette méthode de travail a été présentée au comité de suivi et plus particulièrement aux représentants de la FFMC 33, sous la forme de fiches types analysées à partir de procédures d'accidents. L'intérêt était de leur expliquer la méthode avant de présenter des résultats globaux, tels que présentés dans le tableau ci-dessous.

4. Les pistes d'actions

Les six familles d'accidents de la CUB mettent en évidence, les problèmes liés au manque de partage de la voirie entre usagers. Cette analyse partagée pleinement par la FFMC 33 s'est orientée vers la notion de « défaillances » des automobilistes et des motards afin de rechercher ensemble, des pistes d'actions ciblées. Les conclusions de cette étude ont orienté des propositions d'actions, ciblées sur la détection des carrefours accidentogènes et/ou présentant des défauts d'aménagements, aggravant le manque de perception des motards.

Des actions de communication et de sensibilisation seront proposées par la CUB et par la FFMC 33 (notamment lors des sorties motards) sur les thèmes suivants :

- il faut sensibiliser les automobilistes, sur le partage de la voirie, en leur faisant prendre l'habitude de rechercher les motards, en ville ;
- il faut informer les motards sur le nombre important d'accidents, dus à une erreur de scénario de conduite et au mode de conduite plus risqué durant les déplacements « domicile-travail ».

Ces actions ciblées pourraient être intégrées dans une campagne de communication plus élargie, sur le thème du partage de l'espace.

Familles d'accidents	Nombre d'accidents	Nombre de scénarios types	Gravité (T+BG/100acc)
A : Traversée directe d'un carrefour avec conflit d'une règle de priorité (non perception de la perte de priorité ou négligence de la règle)	24	4	29
B : Défaut de perception d'une moto, durant une manœuvre (manque de vérification ou de précaution)	31	4	26
C : Manœuvre brutale et sans précaution des automobilistes	23	3	4
D : Manœuvre dangereuse et inattendue d'un automobiliste ou d'un piéton	18	2	6
E : Mauvais diagnostic de situation du motard qui engage un dépassement	21	3	34
F : Conduite à risque du motard, inadaptée par rapport à un contexte (défaillance de contrôle)	29	4	35
Totaux (ou moyenne pour la gravité)	146	20	24

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

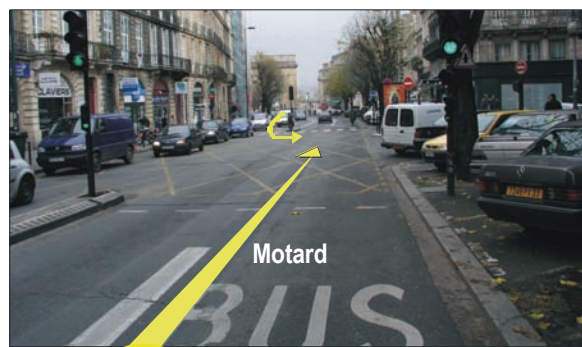
Tél. : 04 72 74 58 00

Fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr



Le motard a vu la voiture arrêtée au carrefour
mais l'automobiliste ne voit pas le motard
arriver



Le motard est en danger dans la voie bus car
l'automobiliste ne cherche pas d'usager deux-
roues motorisés dans cette file

Points clés :

- au préalable, mettre en place un observatoire de la sécurité des déplacements (obligatoire dans les PDU depuis la loi SRU pour les collectivités de plus de 100 000 hab) ;
- réaliser une étude d'enjeu de qualité ;
- mettre en place un comité de suivi de l'étude composé des différents acteurs de la problématique : techniciens, préfecture, police, associations d'usagers 2RM ;
- faire des échanges réguliers et présenter la méthodologie au comité de suivi ;
- donner suite à l'étude – mettre en œuvre des conclusions (actions de communication, de prévention, portant sur l'aménagement, ...) en partenariat avec les différents participants du comité de suivi.

Rédaction : Corine PIN – Lignes de Conduite

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Lignes de Conduite

POUR EN SAVOIR PLUS...

Communauté Urbaine de Bordeaux
Centre circulation et partage de la rue
Pierre GAUTER
pgauter@cu-bordeaux.fr

CERTU
Département Voirie, espace public
Hélène de SOLERE
helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

© 2009 Certu

La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Démarche qualité sécurité routière et deux-roues motorisés (2RM)

La mise en place d'une démarche qualité sécurité routière pour la prise en compte des usagers 2RM dans une collectivité permet :

- d'inscrire la prise en compte des usagers 2RM dans le temps ;
- de mettre en place une régularité temporelle de rencontres entre associations des usagers 2RM et des techniciens dans un cadre défini ;
- de définir un champ d'action précis ;
- d'identifier et de reconnaître les différents partenaires ;
- de compléter les remontées d'informations des techniciens avec les données issues des associations d'usagers 2RM ;
- d'améliorer la sécurité des aménagements à venir dans la collectivité vis-à-vis des 2RM et aussi des autres modes .

Exemple de la charte des deux-roues motorisés de Nantes Métropole

La Fédération française des motards en colère (FFMC 44) a rencontré le président de la communauté urbaine de Nantes à la suite d'un accident mortel, impliquant un motard seul et mettant en cause des aménagements au sol, sur un pont. Nantes Métropole a constitué un groupe de travail pour répondre aux attentes de cette association.

Ce groupe a dans un premier temps testé et mis en œuvre de nouveaux dispositifs de marquages et d'ilots franchissables qui avaient été mis en cause dans cet accident.

Les deux partenaires ont décidé de poursuivre cette démarche en vue d'identifier et d'améliorer les infrastructures et les mobiliers urbains pouvant présenter un danger pour la circulation des deux-roues motorisés.

Nantes Métropole s'est engagé à mettre en œuvre les préconisations, issues du travail de concertation avec l'association de motards.

La rédaction d'une charte deux-roues motorisés concrétise les échanges entre la collectivité et la FFMC 44.

L'objectif de cette charte est de lancer une démarche qualité des projets d'infrastructure,

prenant en compte les deux-roues motorisés, par les aménageurs et gestionnaires de l'espace public communautaire.

1. Le travail de concertation avec les motards

La constitution du groupe de travail technique regroupant des représentants de Nantes Métropole et de la FFMC 44 a été une étape importante.

Ce groupe de travail constitue un lieu privilégié d'écoute, d'échanges et de débats sur les questions d'aménagement de l'espace public et de circulation des motards. À raison d'une réunion par trimestre, il permet d'aborder librement ces questions et de proposer des solutions.

En parallèle, il a eu le mérite d'identifier des interlocuteurs réguliers au sein de chacune des deux parties afin d'établir des échanges permanents et informels sur ces questions.

Ce groupe de travail a permis également à la FFMC 44 d'organiser des «sorties motos» auxquelles ont été invités des élus de Nantes-Métropole et des techniciens des services contri-

Certu 2009/69



buant ainsi à mieux comprendre les spécificités de ce mode de déplacement et être encore davantage sensibilisé à leur prise en compte, dans le cadre des projets d'aménagement de l'espace public.

Les réunions de ce groupe de travail sont aussi l'occasion de présenter les projets d'aménagement de Nantes-Métropole et de recueillir de façon informelle l'avis des motards sur ces projets.

Enfin, ce groupe de travail facilite l'échange d'informations, sur les évolutions techniques et réglementaires, aux niveaux local et national (travaux menés par le Certu pour la DSCR notamment).

2. La démarche qualité des projets d'infrastructures

La FFMC 44 est directement intégrée à une démarche qualité sécurité routière des projets d'infrastructure en intervenant à différentes phases :

1. Aménagements neufs :

Lors de la phase d'avant-projet, participation active de la FFMC et des autres associations de motards afin d'expliquer ce qu'elles ne souhaitent pas voir dans l'aménagement. Une sélection de projets doit être faite en amont.

2. Réaménagements

Présentation du projet en précisant les contraintes techniques et en intégrant les recommandations formulées et normatives.

3. Suivi des aménagements neufs

Assurer une veille afin d'éviter les erreurs d'aménagements et l'entretien de la voirie.

4. Entretien

Informé la FFMC et les autres associations du programme, de la nature des réparations envisagées et insister sur la mise en place d'une signalisation adéquate et bien anticipée.

5. Localisation de défaut de voirie

La FFMC peut prévenir le pôle de proximité gestionnaire de la voirie, en cas de repérage de défaut d'entretien ou de conception. L'interlocuteur technique est désigné par le groupe de travail.

Nantes Métropole s'engage dans la charte, à pérenniser cette forme de concertation et d'échanges avec les représentants de motards.

3. Elaboration de fiches techniques et de guides d'aménagements, prenant en compte les motards

Nantes-Métropole établit des guides techniques d'aménagement de ses infrastructures. Elle s'engage à prendre en compte les motards dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces guides.

L'élaboration de ces guides s'appuie sur les principes suivants :

1 - définition de la problématique spécifique aux motards en association avec la FFMC 44

2 - application de la réglementation et des normes en vigueur

3 - en complément des choix communautaires propres à Nantes-Métropole qui font l'objet de notes techniques spécifiques.

Les principales dispositions concernant la prise en compte des motards concernent :

- Les coefficients de rugosité des revêtements routiers.
- Les obstacles / mobiliers urbains : ils seront limités au strict nécessaire, éloignés du bord de la chaussée et réalisés dans des formes et matériaux les moins agressifs possibles. En cas de nécessité, une expérimentation sera menée pour l'utilisation de potelets fusibles dans le prolongement des trajectoires de motards potentiellement dangereuses.
- Les ralentisseurs : ils seront conformes à la réglementation et aux notes techniques annexées à la charte de manière à réduire la vitesse sans être trop agressifs.
- Les signalisations seront conformes à la réglementation et aux normes, en respectant le coefficient de glissance.
- Les passages piétons / les îlots directionnels : ils seront conformes à la réglementation, aux normes et respecteront les préconisations de la note technique annexée à la charte.
- Les tampons de regards et plaques d'égout : ils seront conformes à la norme NF EN 124. Ils devront être à niveau et seront implantés de préférence à des endroits de la chaussée qui ne posent pas de problème de freinage ou d'accélération.
- Les sites propres de transports en commun : le dispositif de séparation de la plate forme et de la voie de circulation ne doit pas être agressif.

- Le stationnement : dans le prolongement des travaux menés au niveau national par le Certu, une réflexion associant les communes sera conduite concernant les implantations de places de stationnement pour les motards.
- Les glissières de sécurité : leur emploi en zone péri-urbaine sera conforme à la circulaire du 1^{er} octobre 1999, relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.
- Enfin, les travaux d'entretien de la voirie devront tenir compte des deux-roues motorisés en matière d'information des usagers en cas de problème, de suivi de l'état de chaussée (présence de gravillons, colmatage des fissures, nettoyage des chaussées, travaux de tranchées, déversements de gasoil notamment dans les carrefours giratoires, débordement de l'eau d'arrosage sur la chaussée en particulier dans les carrefours giratoires, choix des espèces de plantations prenant en compte les chutes de feuilles ou de fruits, les pertes de visibilité, etc.).

4. « Les motards en colère sont contents »

L'article de « Presse Océan » témoigne des résultats des échanges entre la FFMC 44 et Nantes Métropole selon les déclarations du représentant local de la FFMC.

En avril 2008, la section de Loire-Atlantique de la Fédération française des motards en colère (FFMC 44) signait la charte des deux-roues motorisés avec Nantes Métropole. Quelques mois plus

tard, l'association est satisfaite de ce partenariat qui a notamment pour but d'intégrer la sécurité des motards dans les nouveaux aménagements d'espaces publics réalisés par la communauté de communes.

« Cette charte a permis d'entériner et de rendre officiel un travail que nous réalisons depuis déjà deux ans », explique le correspondant de la FFMC 44 auprès de Nantes Métropole. L'association a participé activement à l'élaboration de fiches techniques prenant en compte les observations des motards sur des thématiques bien précises : plateaux surélevés, passages piétons, giratoires... Ces fiches font désormais partie du cahier des charges envoyé à l'aménageur dans le cadre de l'appel d'offres en cas de travaux. « Les aménagements étaient parfois réalisés selon des critères esthétiques qui ne respectaient pas toujours les normes en vigueur », d'après la FFMC 44.

Mais tout n'est pas toujours simple. L'intercommunalité doit aussi faire face à certains impératifs : accès pour personnes handicapées, signalisation pour d'autres usagers... Elle essaye aussi de lutter contre le stationnement sauvage des voitures en installant des potelets, sur le bord des trottoirs. Un aménagement jugé « très dangereux » par les motards : « C'est un obstacle qui nous arrête net lors d'une chute et ne nous laisse aucune chance ».

À cet effet, Nantes Métropole et la FFMC 44 ont engagé une réflexion sur l'utilisation de potelets souples, qui se plient à leur base. Les trajectoires possibles de chutes d'un motard dans un giratoire ont été étudiées par monsieur moto de Nantes Métropole (Cf. schéma ci-après – Source Nantes Métropole)



Plan : Source – Nantes Métropole

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

Tél. : 04 72 74 58 00

Fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr

« C'est du concret » : certains potelets souples ont pu être testés dans ces zones considérées comme « à risques ». Avec succès visiblement, puisque 400 nouvelles pièces ont été commandées. « *Ça, c'est du concret, pour nous, c'est positif* », affirment les Motards en colère, même s'ils estiment qu'il reste pas mal de choses à faire, citant « *la réfection de certaines bordures de trottoirs trop saillantes comme dans la rue Crébillon* », ou « *l'amélioration des places de stationnement pour les deux-roues* ».

Le rôle du correspondant FFMC 44 pour Nantes Métropole est aussi de recueillir les observations des motards sur des dangers potentiels et de les faire remonter à l'administration : plaques de gazoil, gravillons ou branche d'arbre sur la chaussée, mais aussi travaux ou ralentisseurs mal signalés. Encore une fois, la FFMC estime que « *Nantes Métropole tient compte des remarques. Ça marche très bien !* ».



Photo extraite de l'article de Presse

Exemple de détection d'aménagement jugé sensible par la FFMC : plaque d'égout sur un passage piéton en dos d'âne.

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Points clés :

- un portage politique de cette charte qualité ;
- une bonne collaboration entre services techniques : il s'agit ensuite de « jouer le jeu » et d'appliquer cette charte dans les projets d'arrondissement ;
- une communication sur la responsabilité des différents acteurs vis-à-vis de la prise en compte de la sécurité des usagers 2RM ;
- une action suivie dans le temps avec des points faits régulièrement entre techniciens et associations d'usagers 2RM ;
- une régularité des échanges
- Remarque : une démarche semblable peut être menée à l'égard des piétons et des cyclistes.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Nantes Métropole

POUR EN SAVOIR PLUS...

Nantes Métropole - Direction de l'Espace Public :

Léonard Allemandou :

Leonard.allemandou@nantesmetropole.fr

Noël Sucheyre :

Noel.sucheyre@nantesmetropole.fr

CERTU :

Département Voirie, espace public :

Hélène de SOLERE

helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Concertation entre usagers et collectivités avant la mise en place d'aménagements

Plusieurs aménagements spécifiques aux deux-roues motorisés (2RM) ne font pas l'objet de préconisations techniques. Afin de bien prendre en compte les spécificités des 2RM, il est intéressant de mener des expérimentations et des tests en concertation avec les usagers pour répondre aux mieux à leur besoin.

Exemple de doctrines sur le stationnement deux-roues motorisés de la ville de Paris.

La décision de créer un document de référence technique, pour le stationnement des deux-roues motorisés est issue des échanges du groupe de travail deux-roues motorisés, engagés à partir de 2003.

Les motards ont mis en évidence le manque de stationnements dédiés aux deux-roues motorisés, partant du principe qu'ils ne souhaitaient pas des aménagements mixtes avec les vélos. La ville de Paris a alors entrepris une démarche de rencontres et d'écoute des usagers deux-roues motorisés, sur leur besoins spécifiques.

Cette phase préalable a facilité la mise en place d'aménagements à titre expérimental. Les principes techniques ont ainsi pu être affinés et validés par l'ensemble des participants du groupe de travail deux-roues motorisés. Les échanges entre usagers et techniciens ont permis une plus grande efficacité de la mise en place de dispositifs de stationnements 2RM.

Le document de référence de la ville de Paris comporte plusieurs doctrines de stationnement deux-roues en fonction de la localisation de ces emplacements (sur chaussée, simple marquage sur chaussée et au niveau du trottoir).

Le travail a été évolutif et a exploré au fil du temps plusieurs possibilités de stationnement.

Guide de référence sur le stationnement des deux-roues motorisés :

Les résultats des réflexions et de leur mise en application sur le terrain par la ville de Paris et par d'autres agglomérations confrontées à cette problématique ont été utilisés pour l'élaboration du guide sur le stationnement des deux-roues motorisés du Certu.

1. Le stationnement des deux-roues motorisés sur chaussée

Les motards se sont d'abord exprimés sur leurs besoins spécifiques, en matière d'aménagements de stationnement sur chaussée (guidon en avant, inclinaison à 60°, éviter que le top-case à l'arrière déborde sur le trottoir, type d'épingle pour l'attache, etc.).

Des tests ont été réalisés sur deux zones différentes, avec des motards. Un panneau d'information mentionnait un contact à la ville de Paris par mail et un article de presse a fait état de cette opération.

Certu 2009/70



L'ensemble des préconisations retenues par le groupe de travail deux-roues motorisés a été répertorié dans un document de référence (délimitation de la zone et signalisation horizontale, géométrie d'une place, mobilier d'accrochage, signalisation verticale, pente admissible de la chaussée).

Le modèle présenté dans le document de référence a été défini en 2003 par la Direction voirie déplacement (DVD) de la Ville de Paris avec les principaux organismes et associations de deux-roues motorisés FFM (Fédération française de motocyclisme), FFMC-PPC (Fédération française des motards en colère Paris petite couronne), CGT Coursiers, ACO-IdF (Automobile club de l'ouest d'Île de France) branche moto, Moto-Zen), les revendeurs CNPA (Conseil national des professionnels de l'automobile)-branche motorcycle et la Préfecture de Police.

Ce type de zone existe depuis le début de l'année 2004 à Paris. Depuis cette date, le stationnement des deux-roues motorisés est différencié de celui des vélos à Paris. Mais les espaces vélos et motos peuvent être contigus.



2. Le stationnement des deux-roues motorisés, avec simple marquage sur chaussée

S'il répond au besoin, l'inconvénient du dispositif présenté ci-dessus est son coût. Ceci a conduit la direction voirie déplacement de la Ville de Paris à travailler sur une version complémentaire.

L'objectif est de réaliser des zones simples, à moindre coût afin de multiplier rapidement le nombre de zones de stationnement pour les deux

roues motorisés, en complément des zones avec mobilier.

Ce stationnement sans accrochage est implanté aux endroits où les besoins sont les plus flagrants (aux abords des gares, des lieux fréquentés le soir – cinémas, théâtres, bars et restaurants, des lycées et facultés, des gymnases et piscines, des commerces, des sociétés, des bureaux, ...), c'est-à-dire dans les quartiers animés plutôt que dans les quartiers à vocation résidentielle (afin de limiter le risque de vol).

Cette option a été présentée aux associations deux-roues motorisés au cours d'une réunion en 2005. Il n'a pas été prévu de phase d'expérimentation car cette disposition existe à Paris depuis le début du stationnement payant.

Une variante de stationnement en longitudinal, avec simple marquage a été étudiée avec les associations.

L'objectif est de pouvoir – dans les lieux où la demande en stationnement deux-roues motorisés est importante – mettre un linéaire de stationnement deux-roues motorisés dans les voies ayant subi une mise aux normes pompiers.

En pratique, il s'agit de remplacer le linéaire de stationnement voiture d'une largeur de 1,80 m par un linéaire de stationnement deux-roues motorisés d'une largeur de 1,20 m. Ce dispositif est prévu dans un premier temps sans mobilier d'accrochage.

La phase d'expérimentation a été réalisée et le principe a été validé en 2005, au cours d'une réunion sur place, avec les associations de deux-roues motorisés et la préfecture de Police.

3. Le stationnement deux-roues motorisés, au niveau des trottoirs très larges

La ville de Paris a la particularité de disposer en certains lieux de trottoirs de 8 m et plus où la pression de la demande piétonne peut être variable.

C'est pourquoi, la ville de Paris a lancé un travail avec ses partenaires pour définir des critères sur l'admissibilité de l'aménagement de stationnement au niveau du trottoir lorsque le stationnement sur chaussée n'a pas été retenu par la ville, en raison d'incompatibilité avec la fonction qu'elle souhaite

voire assurer par la voirie, afin de proposer une solution alternative au stationnement anarchique sur trottoir.

L'objectif est de réaliser des zones spécifiques de stationnement pour les deux-roues motorisés sur un espace des trottoirs larges (à partir de 6,5 m), dites « emprises au niveau du trottoir ». De fait ces parties aménagées ne sont plus assimilables à des parties de trottoir, mais plutôt à des parties d'espaces aménagées pour le stationnement.

Ce type de stationnement sera envisagé lorsqu'il est incompatible sur la chaussée avec les fonctionnalités de la voirie et qu'il peut être différencié du trottoir réservé aux cheminements piétons. Il conviendra de prendre en compte également le flux de piéton réel.

Une phase de test a été réalisée en 2004 par les services techniques de la mairie de Paris (DVD) en lien avec les principaux organismes et associations de deux roues motorisés citées au début du document, et la préfecture de Police.

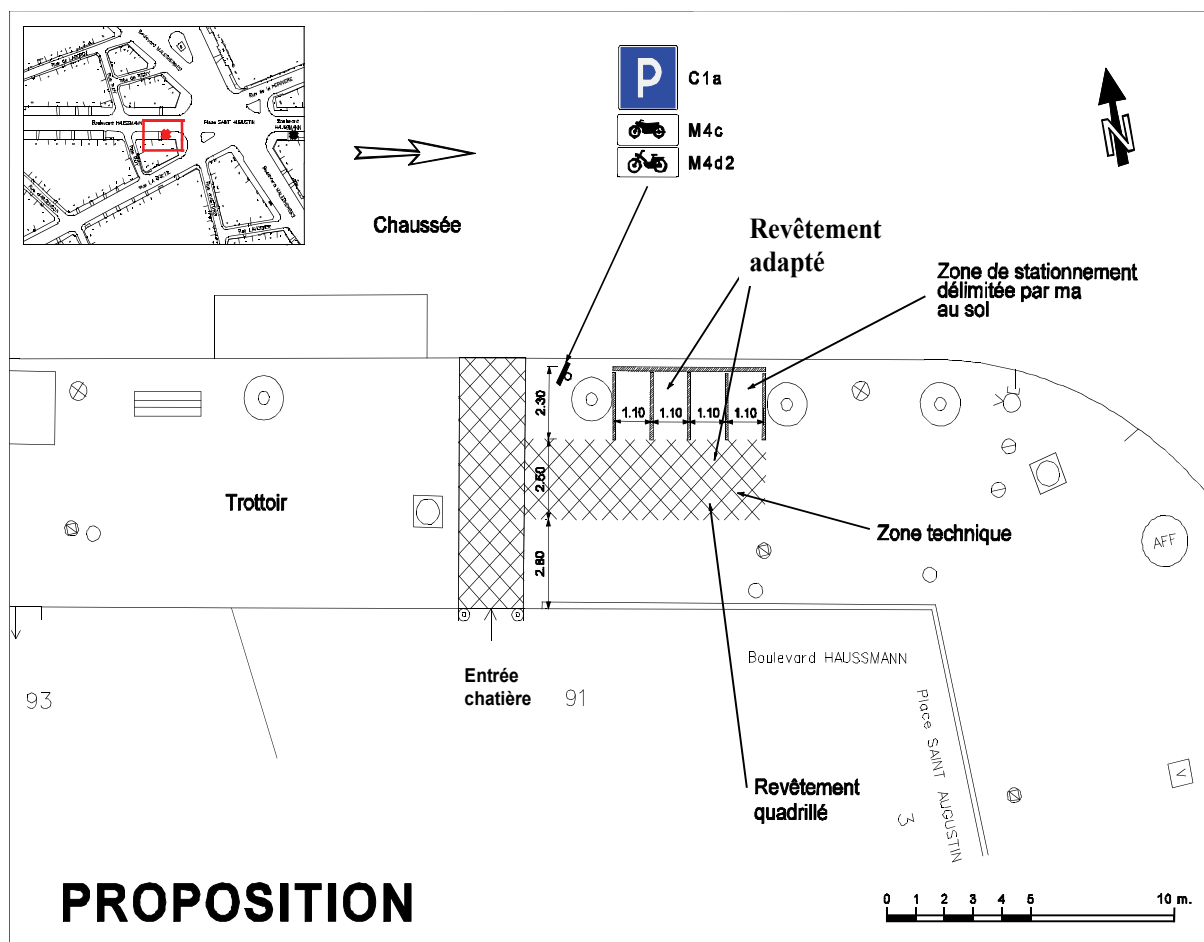
Le modèle initial a été testé. Il s'agit d'une emprise de stationnement deux roues motorisé au niveau du trottoir, à proximité d'un passage de porte cochère.

Une enquête d'opinion a été réalisée auprès des piétons. Les associations de personnes à mobilité réduite et de mal voyants ont été consultées.

L'expérimentation s'est déroulée durant l'automne/hiver 2004 avec les moyens suivants :

- l'avis des usagers par adresse mail, indiquée sur le panneau à proximité de la zone de test ;
- l'avis des personnes handicapées – association des Paralysés de France ;
- l'avis des non-voyants – association Avvi (Après la vue la vie internationale) ;
- une enquête d'opinion auprès des piétons sur 2 jours en 2004 .

Il ressort de manière générale de cette expérimentation un avis plutôt favorable à ce type de stationnement deux-roues motorisés dans le cadre proposé.



PROPOSITION

Évolution possible de la réglementation :

L'évolution réglementaire est en cours d'études pour interdire le stationnement de véhicules sur trottoir.

L'objectif est d'aménager les limites du trottoir avec celles de zones de stationnement, pour les rendre détectables par les personnes non voyantes et repérables par les personnes mal voyantes. La mise en application serait rendue obligatoire dans les années qui suivront la parution du décret.

Que ce projet aboutisse ou pas, l'esprit de la loi de 2005 sur l'accessibilité invite à intégrer ce besoin de détectabilité et de repérabilité dès à présent dans les travaux neufs.

Points clés :

- dans un contexte où rien n'est proposé dans la bibliographie pour le dimensionnement des aménagements, il est important d'associer les usagers 2RM pour prendre en compte leur besoins, et y répondre au mieux ;
- une bonne concertation en amont permet une meilleure appropriation des aménagements par les usagers ;
- ne pas oublier dans la phase de concertation, de présenter également les autres enjeux en présence : autres usagers, fonctionnalités de la voie, budget, etc.

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Ville de Paris

POUR EN SAVOIR PLUS...

Ville de Paris :

Direction de la Voirie : Colette PIBAULT
colette.pibault@paris.fr

CERTU :

Département Voirie, espaces publics :
Hélène de SOLERE
helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr
Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Connaître la demande et l'offre en stationnement des deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés occupent une place grandissante, dans la problématique de la mobilité urbaine.

Ce mode de déplacement individuel connaît un succès important car celui-ci s'avère particulièrement efficace, pour les usages urbains en terme de fiabilité et de rapidité du temps de parcours. Ceci étant, cet usage est souvent accompagné d'un stationnement au plus près du point de destination, bien que souvent illégal, et pas toujours souhaitable.

Les connaissances des collectivités sur ce mode de déplacement sont insuffisantes et notamment sur les pratiques de stationnement de ces usagers.

Force est de constater que si le stationnement automobile est une problématique très investie en étude et recherche, avec des données, des outils et des méthodes, le stationnement des deux-roues motorisés est une problématique émergente.

Le stationnement est un sujet de partage de l'espace entre usagers. Le travail au niveau national a d'abord porté sur des recommandations en terme d'aménagement (guide Certu). Parallèlement, il était aussi nécessaire d'explorer la partie offre et demande. C'est l'objectif des travaux pilotés par le Certu et menés par le Cete de Lyon, en partenariat avec le Grand Lyon.

Exemple d'expérimentation, d'une méthodologie nationale, appliquée au Grand Lyon

Une expérimentation (sous pilotage Certu en partenariat avec le Grand Lyon) menée par le Cete de Lyon a été réalisée, sur le site pilote du Grand Lyon.

L'objectif était de tester une méthode d'enquête, sur le stationnement des deux-roues motorisés, et de développer une méthodologie généralisable aux autres agglomérations.

1. Les préoccupations en matière de stationnement, pour les deux-roues motorisés

On observe de façon empirique l'augmentation de la mobilité des deux-roues motorisés depuis quelques années, dans les collectivités subissant déjà fortement les contraintes liées aux déplacements. L'évolution de cette mobilité des deux-roues motorisés engendre des nuisances en matière d'occupation des espaces publics en terme de stationnement.

Certu 2009/72



Les données concernant ce mode de déplacement sont insuffisantes pour que les collectivités puissent mieux prendre en compte la problématique du stationnement des deux-roues motorisés, dans l'organisation de leurs espaces publics. Les collectivités ont besoin de mieux connaître les besoins des usagers deux-roues motorisés pour cibler l'aménagement de leurs espaces publics. De plus, le recensement de l'offre en matière de stationnement deux-roues motorisés est rarement effectué.

La problématique du stationnement des deux-roues motorisés fait généralement émerger différents besoins des motards, liés à des points de vue divergents entre motards (besoins sur voirie ou espaces publics, nécessité ou non d'un système d'attache, type de mobilier, etc.). Les réflexions du groupe national sur les deux-roues motorisés, piloté par le Certu, ont mis en évidence ces différences.

2. Le protocole d'enquête proposé par le Cete de Lyon – sous pilotage Certu

2.1 Caractérisation de l'offre de stationnement

La mise en place d'une enquête sur le stationnement deux-roues motorisés impose de définir préalablement le contenu exact des relevés en se posant des questions sur les pratiques de la collectivité, en matière d'offre de stationnement :

- offre légale ou réglementaire (avec marquage de l'emplacement et arrêté) ;
- offre spécifiée (espace différencié du reste du stationnement mais sans réglementation particulière) ;
- espace utilisé par les deux-roues (simple présence d'un arceau par exemple) .



Offre légale



Offre spécifiée

Expérimentation de la méthode d'enquête « connaître pour agir » sur le Grand Lyon :

Des échanges entre le Grand Lyon et les associations de motards dont la FFMC 69 ont mis en évidence une méconnaissance commune sur les pratiques de stationnement des usagers deux-roues motorisés et sur le recensement des aménagements existants.

Dans ce contexte, le Grand Lyon s'est porté candidat auprès du Certu pour tester la méthode d'enquête nationale préconisée par le Certu, sur le stationnement des deux-roues motorisés afin :

- d'établir un état des lieux exhaustif de l'offre existante de stationnement ;
- de connaître la demande actuelle de stationnement ;
- d'appréhender au travers d'interviews, les besoins des usagers deux-roues motorisés .

Sept secteurs de l'agglomération lyonnaise ont été sélectionnés pour réaliser ces enquêtes. Les périmètres d'enquêtes ont été définis sur des parties de quartiers en ciblant le centre de Lyon (6 périmètres sur Lyon et 1 sur Oullins, en périphérie). 15 enquêteurs ont été mobilisés pour effectuer des enquêtes simultanées, des mardis et jeudis et l'après-midi des samedis.

La collectivité doit présenter ses propres définitions d'offre de stationnement et organiser une visite technique sur le terrain, pour former les enquêteurs.

De la même manière, une base de données doit être construite pour caractériser au mieux les caractéristiques du stationnement. Cette uniformisation du recueil de données facilitera la saisie par les enquêteurs, l'exploitation statistique des résultats ainsi que les réflexions futures de la collectivité sur l'évolution de son offre de stationnement.

Outre la saisie des informations de bases constituant la base de données du Système d'Information Géographique (localisation, longueur, nombre, capacité, photos, remarques de l'enquêteur) la description de l'offre de stationnement deux-roues motorisés portera sur deux critères principaux :

- la situation d'implantation : sur chaussée circulée, sur trottoir, sur îlot matérialisé, sur espace public, etc. ;

-le type de mobilier : pas de mobilier, arceau moto, potence, dispositif en barre, etc.

Cet état des lieux peut être mené à n'importe quel moment de l'année, programmé en plusieurs étapes et réalisé sur de larges périmètres.

2.2 Caractérisation des usages de stationnement

La connaissance des pratiques de stationnement consiste à relever sur un périmètre défini, les points de stationnement (légal ou illégal) d'un deux-roues motorisés ainsi que certaines de leurs caractéristiques.

La méthode d'enquête est plus contraignante que pour celle de l'offre de stationnement. Il est nécessaire de cibler les périmètres par rapport aux pôles d'attraction (secteurs de commerces, places publiques, centres commerciaux, universités, etc.).

Les dates d'enquêtes doivent correspondre à des pics d'usages observés sur le terrain, à certaines périodes de l'année et les jours de beau temps.

Les enquêteurs suivent des circuits définis au préalable et prennent en compte les stationnements deux-roues motorisés observés sur la voirie, les trottoirs, les places et les espaces publics, tout au long de leur parcours.

L'intérêt est de pouvoir localiser les pôles de stationnement des deux-roues motorisés tout en prenant connaissance des pratiques (sur parc moto, sur place de stationnement VL, sur parc vélo, illégal sur chaussée, sur trottoir ou espace public avec ou sans cheminement piéton, etc.) en fonction des types d'usagers deux-roues motorisés (moto, scooter, etc.).

L'ensemble des relevés est codifié, sur la base d'un lexique photo illustrant les nombreuses situations.



Stationnement légal



Stationnement sur trottoir, sur cheminements piétons

3. La prise en compte des besoins, des usagers deux-roues motorisés

En complément du recueil de données quantitatif concernant l'offre et l'usage du stationnement deux-roues motorisés, il a été choisi de réaliser des enquêtes par interview, auprès des usagers deux-roues motorisés.

Les enquêteurs effectuant les relevés étaient chargés d'interroger les usagers deux-roues motorisés, déposant ou reprenant leur véhicule, sur le périmètre d'enquête.

Cette méthode est toutefois contraignante dans la mesure où le nombre d'usagers rencontrés par périmètre peut être relativement faible (seuls 86 questionnaires ont pu être remplis sur le site expérimental du Grand Lyon).

L'intérêt de ces interviews par questionnaires est de mieux connaître les usagers deux-roues motorisés, lors de leur stationnement. Les renseignements obtenus permettent de cerner les tranches d'âge et sexe des usagers, leurs motifs de déplacements (achats, loisirs, travail fixe ou mobile), la durée du stationnement par tranches d'heure, l'ancienneté de pratique d'un deux-roues motorisés (la moitié avec plus de 2 ans de pratique), le mode précédent de déplacement avant l'usage d'un deux-roues motorisés.

Points clés :

- partager l'objectif, s'entourer d'une expertise capable de déterminer ce qui peut être réalisé dans le cadre de la réglementation et de la technologie existante ;
- accepter que le succès ne soit pas garanti (prise de risque) et la nécessité d'adaptation éventuelle en cours de définition de l'expérimentation ;
- prendre de la distance par rapport à l'expérimentation pour aboutir à une méthode réelle opérationnelle – l'objectif étant différent entre le travail sur la méthodologie, et l'obtention de résultats sur un site expérimental ;
- travailler dans un contexte de confiance et d'humilité .

L'intérêt de la méthode « connaître pour agir » :

Cette méthode basée sur la connaissance des enjeux avant de faire des choix stratégiques est utilisée dans de nombreux domaines d'études dont en sécurité routière. L'intérêt de l'appliquer à la problématique du stationnement des deux-roues motorisés est de dresser un état des lieux précis des aménagements existants et de mieux cerner les besoins et les pratiques des usagers deux-roues motorisés. Ainsi, la collectivité pourra prendre des décisions, justifiées en fonction de ses réels besoins et assurer un suivi dans le temps, en fonction de sa politique en matière de stationnement des deux-roues motorisés, et de l'évolution de la mobilité des usagers deux-roues motorisés.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : CETE de LYON

POUR EN SAVOIR PLUS...

Grand Lyon
Direction de la Voirie
Christelle FAMY
cfamy@grandlyon.org

CERTU
Département Déplacements Durables
Danièle VULLIET
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Montage d'une expérimentation pour la sécurité des deux-roues motorisés

De nombreux sujets portant sur les deux-roues motorisés (2RM) restent l'objet de polémiques ou de controverses. Ceci est lié au fait que peu d'expérimentations scientifiques ont été menées sur le sujet permettant d'arriver à des conclusions sur une meilleure prise en compte de la sécurité des usagers 2RM et de leur prise en compte dans la circulation en milieu urbain.

Le montage de telles expérimentations est l'occasion pour les services techniques, les scientifiques et les usagers 2RM de travailler ensemble et ainsi de mieux se connaître et de partager sur leurs différents objectifs ou contraintes.

Exemple du marquage de files à Paris

Dans le cadre de sa charte deux-roues motorisés, la mairie de Paris (direction voirie déplacement) a testé en 2005, le marquage des files voitures, sur trois sections de voies de la capitale (rue de Rivoli, boulevard Sébastopol, quais de la Mégisserie et de Gesvres).

Cette expérimentation à Paris a été l'occasion de faire vivre la charte de Paris, même si dans un premier temps les résultats qualitatifs demandent à être approfondis.

Le but de cette expérimentation était d'observer si ce nouveau marquage améliorerait le confort de conduite des deux-roues motorisés sans dégrader leur sécurité, et celle des autres usagers, notamment s'il incitait les automobilistes à se serrer de part et d'autre des deux-roues motorisés qui circulent entre deux files.

Des mesures de vitesses et de débits ainsi que des images vidéos ont été réalisées avant et après marquage. Un bilan qualitatif a complété cette évaluation, avec la réalisation d'une enquête d'opinion auprès de motards.

1. Une demande issue du groupe de travail deux-roues motorisés

Dans le cadre de la charte 2RM la direction voirie déplacement de la mairie de Paris a testé le marquage des files voitures sur des chaussées à comportant plusieurs files de circulation.

L'idée de faire des tests de marquage fait suite aux réflexions du groupe de travail de la charte deux-roues motorisés. Le thème récurrent du partage de l'espace entre usagers était particulièrement revendiqué par les motards qui se plaignaient du manque d'espace qui leur était attribué. La circulation entre files, fortement pratiquée à Paris, bien qu'interdite par le Code de la Route, a été la base de cette réflexion. Le marquage de files n'est pas généralisé sur les voies de Paris. En règle générale, en milieu urbain, le marquage de files n'est pas recommandé, car cette « canalisation » induite conduit à des vitesses plus élevées. Les motards ont donc demandé de faire des tests de marquage, pour mieux organiser le positionnement des véhicules dans l'espace.

La mairie de Paris (direction voirie déplacement) a profité de la charte sur les deux-roues motorisés pour initialiser une expérimentation, en prenant en compte les demandes des motards tout en évaluant l'impact d'une telle mesure sur le confort et la sécurité des usagers. Il ne s'agissait pas de réaliser un marquage spécifique pour les deux-roues motorisés mais de réaliser un marquage réglementaire entre files de circulation (lignes blanches discontinues et voie de circulation de 3 mètres et surlargeur éventuelle sur la voie de gauche pour faciliter le passage des deux-roues motorisés).

Des mesures après marquages ont été réalisées par la ville de Paris pour évaluer l'impact de ces aménagements et restituer les résultats au groupe de travail sur les deux-roues motorisés (débits et

Certu 2009/73



vitesse des véhicules, positionnement des véhicules avec tournage d'images vidéos durant quatre jours).



Rue de Rivoli, après marquage : les files de voitures sont alignées facilitant le passage des deux-roues motorisés.

Les résultats de cette 1^{re} série de tests n'ont pas été décisifs et sont variables en fonction des sites étudiés (augmentation ou diminution des niveaux de débits et de vitesses). De la même manière, l'analyse des images ne montre rien de probant, hormis un meilleur positionnement des voitures dans leur file, facilitant ainsi la circulation des deux-roues motorisés. Cette expérimentation n'a pas non plus permis d'établir un bilan sur la problématique de la sécurité pour les 2RM et les autres usagers.

L'évaluation n'a pas permis d'établir une stratégie générale en matière de marquage mais a montré l'intérêt des échanges entre techniciens et usagers deux-roues motorisés, pour adapter au mieux une analyse sur site. L'intérêt vient également de l'enquête d'opinion qui a suivi l'expérimentation et qui a mis en évidence, un assentiment des usagers 2RM et automobilistes questionnés au sujet du marquage des files voitures.

2. Une enquête d'opinion auprès de motards

2.1 Méthode de travail avec les usagers deux-roues motorisés

Seule une enquête d'opinion a été très positive, avec la participation active de motards et un retour très favorable de l'expérimentation (dont un meilleur positionnement des automobilistes dans leur file).

Trois tables rondes d'environ deux heures chacune ont été organisées en 2006, réunissant à la fois des utilisateurs de deux roues motorisés de petites cylindrées (50 à 125 cm³) ne possédant pas le permis moto, des motards de cylindrées plus élevées avec permis moto dédié (125 cm³+), quelques automobilistes (dont un chauffeur de taxi) et des coursiers motos.

Toutes les personnes interrogées roulent dans Paris intra-muros au minimum 3 à 4 fois par semaine, et empruntent régulièrement un ou plusieurs des axes sur lesquels le marquage au sol pilote a été testé (quais de Gesvres et Mégisserie, rue de Rivoli, boulevard de Sébastopol).

Les discussions se sont organisées autour de trois thèmes principaux : la circulation dans Paris en général (état des lieux, enjeux pour les motards et les automobilistes, etc.), la circulation des deux-roues motorisés entre files et les solutions spontanées proposées par les participants (définitions des besoins et attentes), réactions et critiques au marquage expérimenté par la Ville (perception, évaluation, compréhension, suggestions, etc.).

2.2 L'intérêt des échanges avec les motards

Les motards se sont montrés ravis d'avoir pris part à un débat dont ils se sont souvent sentis exclus. En effet, tous les propriétaires de deux-roues motorisés rencontrés dans le cadre de cette intervention ont exprimé leur perplexité face à la situation qu'ils estiment paradoxale et qu'ils ont de plus en plus de mal à comprendre et admettre : alors qu'ils trouvent que le nombre de deux-roues motorisés ne cesse d'augmenter dans la capitale au fil des ans, leur perception est que les besoins des conducteurs de ces deux-roues motorisés ne sont pas pris en compte et que la politique générale d'aménagement intègre mal leurs revendications ou plus généralement leurs besoins et spécificités.

Ces réunions auront eu plusieurs mérites : permettre aux conducteurs de deux-roues motorisés de manifester leurs attentes et besoins quant aux conditions de déplacement dans Paris et les faire réagir à certaines mesures qui pourraient être prises pour améliorer celles-ci. Enfin, ces réunions ont traduit pour beaucoup de motards une volonté politique d'avancer dans le sens d'une plus grande reconnaissance de leurs besoins.

Les motards ont mis en évidence un grand nombre d'enjeux qui rendent leur cohabitation avec les automobilistes à la fois difficile, pénalisante et dangereuse. Outre leur vulnérabilité et leurs souhaits spécifiques (circulation entre files de voitures lorsque celles-ci avancent au ralenti ou sont à l'arrêt) et leur besoins particuliers (position décalée par rapport aux voitures pour une visibilité et une capacité d'anticipation optimales, trajectoire qui intègre les disparités au sol ou changements de revêtements, etc.), ce qui semble causer le plus problème pour les motards est la non compréhension et le non respect de ces besoins par les automobilistes.

3 . Une expérimentation partagée

Les réactions au marquage expérimenté par la ville de Paris sont unanimes et partagées par l'ensemble des personnes interrogées qu'ont été les usagers 2RM et automobilistes (les cyclistes et piétons eux, n'ont pas été interrogés) : cette mesure basée sur le simple marquage des files de circulation est très bien perçue mais elle ne traduit aucune disposition forte et affirmée à l'égard des deux-roues motorisés. Ce marquage n'est en aucun cas explicitement destiné aux motards.

Le marquage expérimenté présente toutefois un certain nombre d'avantages pour la circulation des 2RM : organiser le positionnement théorique des voitures en files, libérant un espace plus ou moins large, éviter les changements de file intempestifs des automobilistes puisque l'espace est désormais plus structuré, rendre plus naturel pour l'automobiliste l'usage du clignotant pour marquer le changement de file puisque les files sont désormais plus tranchées.

Ainsi les bénéfices de ce marquage au sol pour le conducteur du deux-roues motorisé sont avant tout une meilleure anticipation (davantage de clignotants, moins de changements impulsifs de file de la part de l'automobiliste) et donc une plus grande sécurité. En aucun cas, ce marquage simple n'est perçu comme permettant une plus grande ouverture de passage pour circuler entre les files de voitures puisque le positionnement des voitures dans chaque file demeure au bon vouloir et à l'appréciation de chaque automobiliste. Aucun motard n'a perçu cette proposition de marquage comme un dispositif pris à l'égard des deux-roues motorisés puisqu'il ne vise, de façon directe, que les automobilistes.

Cette mesure ne facilite pas la circulation des deux-roues motorisés entre files de façon systématique puisque rien dans le marquage proposé ne la rend légitime ou n'y fait même allusion. Elle ne présente, seule, que peu d'intérêt quant à la résolution des problèmes de circulation entre files. Elle est en revanche perçue par les motards comme un moyen de gagner en prévisibilité et donc en sécurité mais elle ne répond pas à la vocation de simplification de la circulation des deux-roues motorisés entre les files de voitures.

Ce premier volet expérimental, n'a pas permis de conclure sur l'accidentologie, et sur l'évolution des vitesses. C'est pourquoi la Ville de Paris, s'est lancée dans une expérimentation structurée dans le cadre du projet européen eSUM.

L'expérimentation européenne eSUM :

L'expérimentation de marquage de files de la ville de Paris est reprise et approfondie sur un autre site dans le cadre d'un projet européen « eSUM ». Ce projet européen regroupe des villes européennes afin d'identifier, développer et présenter les mesures qui permettront d'améliorer à court, moyen et long termes, la sécurité des usagers de deux-roues motorisés en milieu urbain. Le principal objectif de l'expérimentation menée sur Paris est de ne pas dégrader la sécurité des usagers (deux-roues motorisés et autres usagers) tout en essayant d'améliorer le confort de circulation.

Les différents partenaires sont Barcelone (leader du projet aidée d'Altran-DSD), Londres (TfL), Rome (ATAC), Paris (DVD), Madrid (DGT Spain), les universités de Florence et d'Athènes, les constructeurs Piaggio et BMW, et l'ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles). Le CERTU intervient comme expert extérieur.

Expérimentation :

Il existe deux types d'expérimentation en sécurité routière :

- le premier consiste à un usage inhabituel, mais dans le cadre réglementaire d'un dispositif existant. Même s'il ne demande pas d'autorisation, afin de pouvoir tirer des enseignements, il est souhaitable de mettre en place un dispositif d'évaluation ;
- le deuxième consiste à déroger avec l'IISR (Instruction interministérielle de la signalisation routière, il est cependant impossible de déroger au code de la route), en demandant à la DSCR la possibilité de recourir à un dispositif non réglementaire.

Pour cela, le gestionnaire de voirie doit adresser à la DSCR, un courrier présentant l'objectif, la description de l'expérimentation, les gains attendus, etc.

La DSCR, assistée par son réseau technique, évalue l'opportunité de réaliser cette expérimentation :

- si l'opportunité n'est pas confirmée, la DSCR n'autorise pas l'expérimentation ;
- si l'opportunité est confirmée, la DSCR autorise le gestionnaire à réaliser l'expérimentation, dans le cadre de l'article 14-1 de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

L'accord offre une couverture juridique pour l'expérimentation dans la mesure où le protocole est respecté.

Contact DSCR

DSCR@developpement-durable.gouv.fr

Points clés :

Dans ce contexte d'une étude sur un sujet prêtant à controverse et polémique, il est important d'associer les usagers 2RM très en amont de la démarche, afin que les résultats de l'étude soient mieux reconnus et acceptés.

La prise en compte des observations des usagers 2RM sur le déroulement de l'étude permet pour des non-spécialistes des 2RM, d'adapter le processus expérimental aux spécificités de ce mode de déplacement.

Pour que l'expérimentation permette de conclure quantitativement, il est nécessaire de penser un processus expérimental en amont c'est à dire de réaliser des observations avant-après marquage: observation des vitesses, du trafic 2RM, véhicules légers, analyse des accidents et également, mise en place de ces études après réalisation du marquage.

Il est intéressant d'étudier l'incidence que peut avoir une telle expérimentation sur les autres usagers : exemple dans le cas présent des piétons en traversée, etc.

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Ville de Paris

POUR EN SAVOIR PLUS...

Ville de Paris

Direction de la Voirie

Colette PIBAULT

colette.pibault@paris.fr

CERTU

Département Voirie, espaces publics

Hélène de SOLERE

helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Organisation d'animations sur les circuits

La pratique sportive du deux-roues motorisés (2RM) ne doit en aucun cas se dérouler sur la voie publique ouverte à la circulation où des conditions de sécurité adéquates ne peuvent être assurées.

De nombreux circuits sont également utilisés pour mener des actions de sensibilisation, d'éducation, de formation et de prévention. Ces actions sont souvent le résultat d'actions partenariales entre des associations d'usagers 2RM et des collectivités, ou en partenariat avec le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

Certaines collectivités territoriales se sont même lancées dans la construction et l'animation de circuits :

Exemple de la piste Candie à Toulouse



La création de la piste Candie remonte à plus de 30 ans, pour mettre fin aux rodéos sauvages entre motards. Une concertation entre la Police et la mairie de Toulouse a permis de monter ce projet ambitieux. Cette piste gratuite est ouverte à tous les motards en proposant différents types de circuits : la vitesse, le super motard, le motocross, le trial, l'éducation routière.

La mairie de Toulouse, en partenariat avec la Police nationale, la Fédération française de motocyclisme, la Fédération française de motards en colère (FFMC 31), et la Prévention routière, offre aux pilotes débutants et confirmés la possibilité de pratiquer leur passion en toute sécurité. Ces partenaires ont travaillé conjointement à chaque création de pistes afin de garantir un niveau de sécurité optimal (tracé du circuit, choix des matériaux, files d'insertion sur l'anneau de vitesse, etc.).

Certu 2009/75



1. Mode de fonctionnement

Candie est une piste municipale dont le fonctionnement est partagé entre la Ville de Toulouse et la Police. L'objectif est de l'ouvrir à un maximum de motards, en respectant les valeurs suivantes : la gratuité pour tous à condition d'être assuré ou de posséder une licence sportive, l'accès à tous les deux-roues motorisés (sauf quad et mini-motos bien qu'à l'étude), de larges plages horaires et une ouverture sur toute l'année (fermeture 3 jours par an), un choix important de disciplines.

Les circuits de vitesse, de moto cross et le terrain de trial, sont gérés par la Ville de Toulouse et ouverts gratuitement à tous les publics :

- du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 14 h à 18 h ;
- le vendredi de 18 h 30 à 1 h 30 du matin ;
- le samedi de 14 h à 0 h 30 ;
- le dimanche et les jours fériés de 13 h à 20 h .

La piste d'éducation routière est gérée et placée sous la responsabilité de la Police nationale et ouverte aux scolaires, centres de loisirs et associations, du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 14 h à 18 h.

2. Une forte attractivité

La piste s'est adaptée à l'évolution des disciplines et bénéficie d'un encadrement de qualité. Elle est devenue au fil des ans, un lieu d'échanges et de rencontres incontournables pour les motards, avec une fréquentation de plus de 300 motos le week-end.

Les circuits ouverts aux motards fonctionnent de manière indépendante et sont entièrement gratuits. Chaque circuit est adapté à une discipline particulière :

- un circuit de vitesse d'une longueur de 1 150 m, et d'une largeur de 8 m ;
- un circuit de super motard d'une longueur de 2 015 m, combinaison des tracés vitesse et moto-cross ;
- un terrain de motocross de 1 155 m sécurisé par une structure en terre végétale ;
- un terrain de trial d'une superficie de 4 550 m² .

La dynamique de ce point de rencontre motards est complétée par la mise à disposition de salles de réunions, utilisables le week-end et l'organisation de nombreuses manifestations (opérations commerciales, Noël des motards avec expositions de concessionnaires, etc.). Le calendrier est géré par un conseil d'administration, présidé par un élu de la ville de Toulouse.



3. Une mission de sensibilisation à la sécurité routière

Le point fort de la piste Candie est d'attirer un nombre important de motards et répondant à des profils types très différents, en leur imposant un minimum de contraintes.

Le respect des règles de sécurité (plus particulièrement sur la piste de vitesse) fait partie des règles d'utilisation de cette piste.

La mission est assurée le week-end par des agents de la ville de Toulouse (vérification de l'assurance et des équipements de sécurité dont casque, gants, blouson). En semaine, l'application des règles de sécurité est gérée par la Police qui est chargée de vérifier les équipements et l'assurance à l'entrée des circuits. Les entrées sont également régulées sur la piste de vitesse, selon la catégorie et la cylindrée des motos.

Une piste d'éducation routière d'une superficie de 4 000 m², gérée par la Police nationale, est destinée à l'apprentissage du vélo, pour les élèves des écoles primaires. Elle permet la mise en situation dans un environnement réaliste (marquages au sol, feux tricolores, carrefours, passages piétons, et plus de 100 panneaux de signalisation).

Le poids financier de la structure générale de la piste Candie est totalement supporté par la ville de Toulouse (hormis quelques subventions du conseil général 31 et de l'Europe). Cette implication lui permet de travailler en collaboration avec la Police y compris pour le suivi du personnel, assurant les missions de prévention et de sensibilisation à la sécurité routière.



Autres exemples d'animations sur circuits de vitesse : « l'opération Portes Ouvertes des Circuits »

Pour la cinquième année consécutive, la Fédération française de motocyclisme a organisé l'opération « Portes ouvertes des circuits », en partenariat avec le ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative, le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, la Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR).

En ouvrant plus largement l'accès aux circuits de vitesse, les utilisateurs de « deux-roues motorisés » ont découvert le roulage sur piste. Conseillés par des éducateurs diplômés d'État, ils ont appréhendé plus facilement le comportement de leur machine, ont mieux mesuré leurs réactions au guidon dans un cadre sécurisé et ont amélioré ainsi leur conduite.

L'opération de 2008 a été particulièrement réussie avec plus de 2 500 participants, sur 26 dates et 16 circuits différents au niveau national. Une enquête de satisfaction montre que

97 % des interventions des moniteurs sont jugées intéressantes et 60 % des participants déclarent vouloir changer leur conduite sur la route suite à cette journée.

Pour la saison 2009, l'opération « Portes Ouvertes des Circuits » est lancée et rencontre déjà un franc succès. Parmi, les nouveautés, cette année la FFM propose les « Portes Ouvertes des Circuits Formule Plus » (POC+). Cette série est réservée aux personnes ayant déjà participé aux portes ouvertes. Les conseils sont plus approfondis pour ces motocyclistes, ayant déjà eu une première approche de la piste. La session de roulage sur la piste est encadrée par un « ouvreur » breveté d'État de renom.

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

Tél. : 04 72 74 58 00

Fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr

© 2009 Certu

La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Points clés :

- faire en sorte d'éviter que se développe des pratiques sportives « sauvages ». Pour cela, ouvrir des pistes ou des circuits. Ces Pistes pourraient être construits dans le cadre de partenariats locaux où les entreprises d'assurance ont un rôle à jouer ;
- utiliser des pistes comme un vecteur de prévention, de sensibilisation et de formation ;
- renforcer le rôle à jouer des associations d'utilisateurs 2RM dans l'animation de ces circuits ;
- respecter un minimum de règles sur ces circuits : équipements de sécurité, assurance, etc.;
- évaluer l'impact de ces circuits sur le comportement des usagers.
- Mettre en œuvre des actions pour définir au mieux les animations à mettre en place.

Rédaction : Corine PIN – Lignes de Conduite

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies et image « piste Candie » : Source – Grand Toulouse,

Image « portes ouvertes circuits » : source FFM

POUR EN SAVOIR PLUS...

Grand Toulouse
Service Circulation transports
Dominique MICHEL
dominique.michel@grandtoulouse.fr

CERTU
Département Voirie, espace public
Hélène de SOLERE
helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr
Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Communication sécurité routière relative aux deux-roues motorisés

Plusieurs collectivités mènent des actions de communication en sécurité routière. Pour être efficaces, de telles actions doivent être un savant dosage entre rappels des règles, explication du pourquoi de ces règles.

Ces campagnes de communication sont un moyen intéressant pour valoriser la politique menée par les collectivités afin d'améliorer la sécurité des usagers deux-roues motorisés, ou dans le cadre de lancement de campagnes de prévention.

Les cibles de ces campagnes sont nombreuses et variées (diversité des usagers deux-roues motorisés, autres usagers : automobilistes, cyclistes, piétons, etc.). Réaliser une l'évaluation de l'impact de ces campagnes est important.

Exemple de la stratégie du Grand Lyon

L'enquête ménage déplacements réalisée par le Grand Lyon a souligné que les deux-roues motorisés ne représentent qu'une très faible part des déplacements dans l'agglomération lyonnaise.

Pourtant 28 % des accidents impliquent un de leurs conducteurs, souvent **jeunes** et par conséquent peu ou inexpérimentés. Si les comportements à risques existent, la responsabilité est partagée. Les **automobilistes** doivent davantage prendre en compte les deux roues motorisés dans leurs réflexes de conduite.

Ce constat est issu de l'analyse des données d'accidentologie réalisée par le Grand Lyon, sur son territoire.

La base de ces échanges s'est construite grâce à la présence de l'interlocutrice du Grand Lyon, chargée de la sécurité routière.

1. Un mode de fonctionnement favorisant les échanges

Le Grand Lyon a mis en place une organisation particulière pour traiter la sécurité routière, en travaillant de façon transversale, les aspects liés aux aménagements de voirie, à la communication et à la veille technologique.

Un chef de projet « sécurité routière et accessibilité » assure ainsi l'interface entre les techniciens

(services internes au Grand Lyon et relations externes), les élus du Grand Lyon, les associations dont celles des motards.

Cette position d'intermédiaire entre les élus et les techniciens permet une meilleure prise en compte par les uns et les autres d'un sujet transversal tel que la sécurité routière.

D'autre part, l'axe de communication en sécurité routière, « fil rouge » des actions de communication du Grand Lyon est le « Partage de la Rue ». Le Grand Lyon décline ce fil rouge au travers de plusieurs actions :

- la réalisation d'un guide pour faire connaître les actions du Grand Lyon en matière de sécurité routière ;
- partager ces connaissances en matière d'accidentologie ;
- la réalisation de campagnes de communication très ciblées ;
- la mise en place d'une grande manifestation pour sensibiliser le public .

Ce mode de fonctionnement et ce portage ont naturellement impliqué les associations de motards dans une démarche plus globale, d'échanges et de réflexions sur les deux-roues motorisés. De plus, ils permettent de traiter ces sujets de façon transversale et ne se limitent pas à une approche modale des deux-roues motorisés.

Certu 2009/76



2. Une sensibilisation nécessaire

Des échanges entre le Grand Lyon et la FFMC 69 (Fédération française des motards en colère) ont été mis en place, sur le thème de l'accidentologie des deux-roues motorisés.

Les motards transmettent régulièrement des anomalies constatées sur la voirie (fiches de dysfonctionnements jugés ponctuels ou urgents), pour être analysées, dans les services concernés du Grand Lyon.

Le Grand Lyon et la FFMC 69 ont partagé le constat d'une réelle nécessité de sensibiliser deux cibles d'usagers : les jeunes conducteurs de deux-roues motorisés et les automobilistes.

Ces deux sensibilisations ont été réalisées d'une manière conjointe afin de faire comprendre aux automobilistes et deux-roues motorisés qu'ils sont tous concernés sur le besoin d'améliorer leur comportement, pour faire baisser l'accidentologie.

2.1 Sensibilisation des automobilistes

Il existe un problème de cohabitation entre les deux-roues motorisés et les automobilistes. Les automobilistes ne sont pas encore suffisamment habitués à prendre en compte le déplacement des deux-roues motorisés, dans leurs réflexes quotidiens de conduite.

Il est nécessaire de sensibiliser les automobilistes (de la même manière que la campagne de communication réalisée en Belgique).

Exemples de messages à diffuser :

- « je n'oublie pas de mettre mon clignotant »
- « je contrôle dans le rétroviseur »

De plus, même si la multiplication des cyclistes sur les rues et les routes incite les automobilistes lyonnais à faire plus attention à leur présence, l'attitude à adopter n'est pas la même vis-à-vis des deux-roues motorisés. En effet, les deux-roues motorisés circulent plus vite ; il est donc plus difficile d'observer ou d'anticiper leur présence.

Par conséquent, il est préférable de faire une communication ciblée (différente du partage de la voirie en général), car elle a pour but de répondre au problème spécifique d'éducation des automobilistes à la présence des deux-roues motorisés sur la route ou dans les rues (réflexes à avoir).

2.2 Sensibilisation des jeunes conducteurs de deux-roues motorisés

L'accidentologie des deux-roues motorisés est plus importante chez les jeunes conducteurs ; en effet, ceux-ci ont plus tendance à adopter des comportements à risques et à ne pas respecter le code de la route. Par conséquent, un second message est à délivrer à leur attention.

Exemples de messages à diffuser :

- « je ne zigzague pas entre les files de voitures »
- « rapport entre fiction et réalité »

Le Grand Lyon a souhaité mettre en place cette communication, en concertation avec la FFMC afin de diffuser des messages qui correspondent bien à la réalité du terrain (problèmes observés par les utilisateurs de deux-roues motorisés) et qui pourraient les toucher directement (messages à délivrer auprès des jeunes utilisateurs).

De son côté, la FFMC a encouragé cette initiative en participant à sa réalisation. Elle relatera également cette campagne de communication auprès de ses partenaires.

3. La mise en place d'une campagne de communication radio

Pour sensibiliser les jeunes conducteurs de ces deux-roues motorisés et les automobilistes, le Grand Lyon a choisi de réaliser une campagne de communication radio.

Les messages qui ont été diffusés sur les ondes radios de l'agglomération, ont été définis avec la FFMC 69, suite à plusieurs réunions pour se mettre d'accord sur les cibles et les types de message à diffuser. Deux spots radios ont donc été créés en 2007 et une campagne d'affichage est prévue pour relayer ces messages.

Ces messages peuvent être consultés sur les sites du Grand Lyon – Info trafic et du Périhérique Nord. Ils insistent sur des messages ciblés pour les jeunes conducteurs de deux-roues motorisés :

- « Léo, je t'ai vu arriver en scooter, tu as doublé à droite, - c'est pas grave..
- si, c'est grave. Tu sais qu'en ville, 65 % des conducteurs de deux-roues motorisés accidentés ont moins de 30 ans ?
- c'est aux voitures de faire attention !
- non ! C'est d'abord à toi : signale tes dépassements, porte un casque, ne zigzague pas dans la circulation. Tu veux rester entier ? Alors, respecte le code de la route ! »

4. La journée sécurité des déplacements à Bellecour

Le Grand Lyon organise chaque année une grande journée sécurité des déplacements permettant de sensibiliser l'ensemble des usagers aux déplacements et au partage de la rue. De nombreuses animations se concentrent Place Bellecour, regroupant de multiples intervenants (30 stands au total dont : Grand Lyon, Préfecture, Département du Rhône, Inrets, FFMC 69, etc.)

Les deux-roues motorisés sont largement concernés par cette manifestation, avec des stands spécifiques, à ce mode de déplacement :

- stand FFMC 69 : sensibilisation aux risques de la pratique du deux-roues motorisé ainsi qu'à la nécessité de s'équiper. Les animateurs de la FFMC insistent également sur le besoin d'être attentif à l'environnement général, lors des déplacements en deux-roues motorisé ;
- stand PERCIGONES : parcours en scooter avec sensibilisation sur les règles de sécurité en deux-roues motorisés ;
- stand Préfecture : simulateur moto avec sensibilisation à la conduite spécifique des deux-roues motorisés .



Programme des animations

En clôture de la Semaine de la Sécurité Routière, le Grand Lyon organise, pour la 3^{ème} édition, en collaboration avec le Périphérique Nord, la Préfecture du Rhône et la Ville de Lyon, une grande manifestation **le samedi 18 octobre, de 10 h à 18 h, Place Bellecour.**

L'objectif de cette journée est de sensibiliser le public, qu'il soit piéton, cycliste, automobiliste ou en deux-roues motorisé, à la sécurité des déplacements en milieu urbain.

Tous les partenaires de la sécurité routière vous invitent à venir tester vos connaissances durant cette journée.

De nombreuses animations, pour tous les âges, vous sont proposées sur le village, parmi lesquelles :

- ▷ Vélo en ville**
Tous les bons conseils pour la pratique du vélo en milieu urbain. C'est aussi l'occasion de faire passer un contrôle technique à votre vélo.
- ▷ Sensations fortes**
Constatez l'impact d'un tonneau ou d'un choc frontal à 10 km/h et l'importance du port de la ceinture de sécurité.
- ▷ Initiation à la conduite**
Initiez-vous au pilotage et à la maîtrise d'un scooter, tout en intégrant les règles élémentaires de sécurité.

Un jeu pour tous !
Un jeu pour petits et grands est organisé par le Périphérique Nord et le Grand Lyon. Venez participer et gagner de nombreux lots !

Un invité surprise !
La Compagnie des Zonzons est présente sur le village pour la première fois avec un invité de marque qui fête son bicentenaire cette année : Guignol. Pour petits et grands, Guignol et son compagnon Gnafron viennent prodiguer quelques bons conseils durant 3 représentations (14h, 15h30 et 17h). Apprendre en s'amusant, c'est possible !

SEMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE

Partageons la ville
Protégeons la vie !

Samedi 18 octobre 2008
Place Bellecour

Venez apprendre les codes de bonne conduite

A pied, à vélo, en scooter, en voiture, pour cohabiter en ville, il faut apprendre les codes de bonne conduite !

En clôture de la semaine de la Sécurité Routière, nous vous invitons à rencontrer tous les acteurs de la sécurité et de la prévention réunis pour mieux vous informer et mieux agir, autour de nombreuses animations.

RFM | PÉRIPHÉRIQUE NORD | VILLE DE LYON | GRAND LYON

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

Tél. : 04 72 74 58 00

Fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr

© 2009 Certu

La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Points clés :

- mener une action de communication pour sensibiliser le public à un changement de comportement, pour améliorer la sécurité de tous les usagers ;
- faire de la coordination avec les usagers deux-roues motorisés, pour la pertinence du message – associer différents partenaires ;
- définir les personnes à toucher par la campagne de communication et adapter le média correspondant ;
- mettre en place un suivi et une évaluation de ces actions de communication.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Images : Grand Lyon

POUR EN SAVOIR PLUS...

Grand Lyon

Direction de la Voirie

Christelle FAMY

cfamy@grandlyon.org

CERTU

Département Voirie, espaces publics

Hélène de SOLERE

helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Action sécurité routière dans le milieu professionnel

Certaines professions sont plus exposées que d'autres au risque routier. La part des accidents de la circulation est importante dans les accidents du travail.

Certaines collectivités sensibilisées par cette problématique mettent en place en collaboration avec différents partenaires des actions de sécurité routière vis-à-vis des usagers professionnels deux-roues motorisés.

Exemple d'actions de sécurité pour les coursiers en deux-roues motorisés à Paris à partir d'une étude de sécurité

L'implication de la ville de Paris pour réduire l'accidentologie des coursiers circulant en deux-roues motorisés remonte à 1998, avec une première étude sur les accidents impliquant les coursiers. Cette première approche a conclu au besoin de réaliser une campagne de communication qui s'est concrétisée, lors de la mise en œuvre du Plan départemental de sécurité routière (PDSR) de 1998.

Ces actions se sont renforcées en 2001/2002, avec la réalisation d'une étude plus approfondie des accidents impliquant les coursiers (diagnostic détaillé avec lecture des procès-verbaux d'accidents) et la mise en place d'un partenariat avec le milieu professionnel pour cibler des actions de sensibilisation.

1. Des enjeux sécurité importants

Le nombre de coursiers circulant à Paris et en Petite Couronne était estimé en 1998 à environ 6 000 (et 2 000 de plus si l'on inclut ceux employés dans la restauration rapide).

Une étude sur les accidents corporels des coursiers à Paris, réalisée par l'Observatoire des déplacements de la mairie de Paris, à partir des données fournies par la préfecture de Police et le fichier municipal des accidents (base : données 1995) a montré que :

- à Paris, 1 coursier sur 10 est impliqué dans un accident chaque année ;
- les coursiers représentent 9 % du total des accidents à Paris (821 accidents corporels en une année). D'autres usagers sont aussi accidentés dans les accidents de coursiers, notamment les piétons (143 piétons dont 7 blessés graves et 1 tué) ;
- le conflit essentiel des coursiers se produit avec des voitures : 68 % ; avec des piétons 18 % ; 8 % des accidents des coursiers ont lieu sans choc avec un autre véhicule ou avec un piéton (pertes de contrôle, chutes) ;
- les responsabilités sont partagées également entre les coursiers et les autres usagers. Principale infraction : percussions de l'arrière de véhicules par les coursiers, 20 % du total des accidents (mauvaise maîtrise du véhicule, vitesse) .

Certu 2009/77



L'étude plus détaillée de 2001 a permis d'actualiser les données, de compléter l'analyse avec la lecture des procès-verbaux afin de mieux cibler la campagne de communication, avec les professionnels :

- 670 accidents corporels de la circulation ont impliqué des coursiers et livreurs en 2001 à Paris, soit 13 % des accidents des 2 roues motorisés et 7 % du total des accidents de Paris ;
- ces accidents se déroulent plus fréquemment en sections courantes (56 %) ;
- globalement, les responsabilités des accidents sont partagées (coursiers 49 % - autres usagers 51 %), comme c'était déjà le cas pour l'année 1995 (étude précédente).

Les principales causes des accidents en 2001 sont :

• en section courante

- les véhicules changent de voie ou de direction sans précaution (9 % du total des accidents des coursiers et livreurs à Paris, contre 5 % en 1995) ;
- les piétons traversent la section courante en dehors des passages pour piétons (8 %) ;
- les coursiers font seuls une chute (8 %, contre 5 % en 1995) ;
- les coursiers percutent l'arrière des véhicules (6 %)

Il est à noter qu'entre 1995 et 2001, le nombre d'infractions élémentaires des coursiers est en augmentation : en 2001, 3 % circulent sur des trottoirs, couloirs de bus, passages piétons, à contresens, etc. contre 1 % en 1995.

• en carrefour

- les véhicules ne respectent pas la priorité à droite des coursiers (8 % du total des accidents des coursiers et livreurs à Paris) ;
- les coursiers ne respectent pas la priorité à droite des véhicules (7 %).

2. Un travail d'équipe initialisé dans le cadre d'un PDASR

En 1998, la mairie de Paris et la préfecture de police ont réalisé des documents de sensibilisation à la sécurité routière pour les coursiers, leurs employeurs et les donneurs d'ordre.

Le financement a été assuré par la mairie de Paris et la préfecture de Police (crédits PDASR). Ces documents, rédigés dans un style simple et attrayant (illustrés de dessins humoristiques) visaient un public jeune (20-25 ans).

Ils ont été élaborés par un groupe de travail organisé par la direction de la voirie et des déplacements de la mairie de Paris, composé de représentants de l'État (chargé de mission sécurité routière), de la préfecture de Police, de la CRAMIF., des associations (Automobile club de l'Ouest, la Prévention routière), des assurances (Axa prévention, GMF, Assurance mutuelle des motards, et des représentants de la profession (Syndicat national des entreprises de transports légers et de services rapides) et de coursiers eux-mêmes.

- au cours du mois d'octobre 1998 :

des affichettes « Client, employeur, coursier : une course ne vaut pas une vie » ont été adressées à 11 400 donneurs d'ordre, choisis parmi les clients les plus fréquents des sociétés de courses (administrations, chaînes de télévision, radios, journaux, agences de publicités, productions de films, imprimeurs, banques, assurances, experts-comptables, avocats, traiteurs, bijoutiers, secteurs de la mode, prothésistes dentaires). Un courrier, signé par l'adjoint au maire de Paris chargé de la voirie, et par le préfet de Police, demande aux donneurs d'ordre d'apposer ces affichettes dans les locaux des entreprises et de réfléchir sur les conséquences des délais trop courts sur la vie des coursiers.

15 000 autocollants « Coursier : un métier, respectons-nous », 10 000 dépliants jeu-concours et des affichettes ont été également envoyés à 580 entreprises de courses de Paris et de la proche banlieue. Tous les documents ont également été accompagnés de courriers, signés par l'adjoint au maire de Paris chargé de la voirie, et par le préfet de Police. pour inciter les coursiers à découvrir les conseils de sécurité.

Les dépliants comportaient un jeu-concours, le questionnaire du jeu renvoyant au texte des dépliants.

- le mardi 16 février 1999 :

des lots seront offerts par monsieur le maire de Paris et monsieur le préfet de police aux 58 coursiers gagnants du jeu-concours, en présence de leurs employeurs.

- au cours de l'année 1999 :

10 000 « mémentos du coursier », comportant des conseils de sécurité, seront adressés dans un second temps aux sociétés de courses.

L'URGENCE AMÈNE AUX URGENCES!!



VITE À L'HOSTO !

Coursier et livreur "à la bourre" utilisent tous les trucs pour gagner du temps... tout est bon pour battre des records... et pour se précipiter aux urgences !

- X en changeant brutalement de direction,
- X en se faufilant entre les voitures,
- X en remontant les files de véhicules,
- X en collant les voitures,
- X en freinant au dernier moment au risque de bloquer ses roues

S'AMUSER AU SAMU !

Trop confiant et trop pressé, coursier et livreur ne prévoient pas les comportements dangereux des autres usagers, clé de la sécurité sur un deux roues :

- X le piéton sur le bord du trottoir va-t-il traverser ?
- X le véhicule qui vous précède n'a pas vu un passage piéton, va-t-il freiner brusquement ?
- X le cycliste qui vient de griller un feu va-t-il tourner ?
- X le camion qui vous dépasse pour tourner à droite va-t-il vous laisser passer ?
- X Le feu est vert... En profitez-vous pour passer "les yeux fermés" alors que des véhicules prioritaires (pompiers, SAMU, Police) peuvent vous couper la route, ou un enfant traverser brusquement ?

Modérez votre vitesse et soyez vigilant ! Rien n'est assez urgent pour vous faire atterrir aux urgences !



DISTANCES D'ARRÊT

	total pour m'arrêter il me faut :	dont le temps de réaction de 1 seconde, durant lequel on parcourt :	dont la distance de freinage elle-même :
à 50 km/h	sur chaussée sèche	28 mètres	14 mètres
	sur chaussée humide	42 mètres	25 mètres
à 80 km/h	sur chaussée sèche	70 mètres	45 mètres
	sur chaussée humide	115 mètres	90 mètres
à 130 km/h	sur chaussée sèche	129 mètres	93 mètres
	sur chaussée humide	222 mètres	166 mètres

3. Une nouvelle campagne de sensibilisation, élaborée en partenariat avec les professionnels

Un nouveau groupe de travail « coursiers » a vu le jour en 2002, dans le but de relancer une campagne de sensibilisation dans le milieu professionnel des coursiers; ce groupe élargi a réuni les techniciens et élus de la ville de Paris, la Préfecture, la CRAMIF, les représentants de syndicats patronaux et ouvriers coursiers, des syndicats de la restauration livrée (dont livreurs de pizzas), des médecins du travail, l'inspection du travail, Moto zen, des représentants de marques de motos, etc. Trois réunions de travail ont été nécessaires pour élaborer ce partenariat.

Dès la première réunion du groupe de travail, un tour de table très fructueux s'est engagé entre les participants, dépassant largement le thème de la sécurité routière. Les conditions de travail des coursiers professionnels et des livreurs (restauration rapide) ont été abordées, notamment au travers des conventions collectives en cours de négociation, de la rémunération, de l'assurance, du temps de travail, de la formation).

La ville de Paris a proposé aux participants d'adresser une contribution écrite portant sur deux points :

- en prévision du lancement d'une nouvelle action de sensibilisation des coursiers, de leurs employeurs et des donneurs d'ordre à Paris : la campagne de 1998-1999 doit-elle être modifiée? Si oui, que faut-il y ajouter?

- quelles sont les actions demandées à la mairie de Paris concernant la sécurité routière des coursiers?

Une deuxième réunion de travail du groupe « coursiers » a été l'occasion de demander l'avis des participants (professionnels) sur :

- les documents réalisés pour la précédente campagne de sensibilisation des coursiers, de leurs employeurs et des donneurs d'ordre ont été présentés aux participants. Leur avis a été sollicité en vue de l'actualisation : d'un mémento, d'une affiche, d'un autocollant. La réalisation d'un carnet de note a été également évoquée ;

- une proposition de cahier des charges a été présentée aux participants. La participation financière des organismes représentés au groupe de travail est sollicitée pour la réalisation de la campagne ;

- les textes (et leurs résumés) des informations adressées à la mairie de Paris par certains participants du groupe de travail coursiers .

Enfin, une troisième réunion a permis de finaliser le projet, avant son lancement pour la semaine de la sécurité routière en octobre 2002 :

- les participants ont donné leur avis sur les slogans de la campagne, proposés par les agences de communication consultées par la mairie de Paris.

- une réunion a pu être programmée, avec les organismes désireux d'être partenaires de la campagne. Le partenariat n'est pas forcément financier. Il peut consister à prêter un fichier de donneurs d'ordre, etc.

Cette nouvelle campagne de communication en faveur des coursiers en deux-roues motorisés a été diffusée par mailing à des milliers de professionnels utilisant les services de coursiers (lettres signées conjointement par la mairie et la préfecture). Le nombre d'accidents de coursiers a diminué depuis cette campagne de 2002. Une étude détaillée est en cours de réalisation sur les cinq dernières années.

Certu

Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

Tél. : 04 72 74 58 00

Fax : 04 72 74 59 00

www.certu.fr

© 2009 Certu

La reproduction
totale ou partielle du
document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu.

Points clés :

- associer les différents partenaires : ville, police, coursiers, syndicats, employeurs, clients, compagnies d'assurance, etc...
- disposer d'une étude de sécurité objective pour cibler les objectifs de sécurité et adapter la prévention à l'insécurité ;
- réitérer ces actions dans le temps ;
- mettre en place une évaluation et un suivi.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : Source - Ville de Paris

POUR EN SAVOIR PLUS...

Ville de Paris

Direction de la Voirie
Colette PIBAULT
colette.pibault@paris.fr

CERTU

Département Voirie, espaces publics
Hélène de SOLERE
helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr
Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Certu

centre d'Études
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
9, rue Juliette
Récamier
69456 Lyon
Cedex 06
téléphone :
04 72 74 58 00
télécopie :
04 72 74 59 00
www.certu.fr

La série de fiches « Deux-roues motorisés » présente des actions menées par des collectivités. Cette série de documents a pour seule vocation de constituer un recueil d'expériences. Ce document ne peut pas engager la responsabilité de l'Administration.

Ces fiches sont disponibles en téléchargement sur le site :
<http://www.certu.fr/catalogue>

Sur le même thème :

- Le stationnement des cyclomoteurs et des motocyclettes en agglomération
Certu - 2007
- Fiches « Savoirs de base en sécurité routière » :
 - La réglementation concernant les caractéristiques techniques des deux-roues motorisés et des quads, leurs équipements et leurs conditions de conduite - Fiche n°15
 - La prise en compte des deux-roues motorisés dans l'aménagement - Fiche n°16
- Prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures
Certu - Setra - 2000 (en cours de révision)

VOS CONTACTS AU CERTU

Hélène de Solère
☎ 04 72 74 58 73

Helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr

Secrétariat : ☎ 04 72 74 59 61

Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**