



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

Révision du PDU – Avis de la FFMC31

Responsabilité	Nom - Fonction	Date
Rédaction	Cécile LARROUTIS Christophe DELONCLE Daniel SAINT-BLANCAT Florent CELMA	26/10/2009
Validation	CA FFMC31	06/11/2009



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

Sommaire :

I.	Préambule.....	3
II.	Réflexion sur l'aménagement des infrastructures routières (mobilier urbain).....	3
1.	Ronds-points	3
2.	Passages piétons.....	5
3.	Obstacles fixes	6
III.	Partage de la route	7
1.	Sensibilisation des autres usagers	7
2.	Validation des réaménagements.....	7
3.	Expérimentation de circulation	7
IV.	L'incitation des 2RM à l'utilisation des transports en commun	8
1.	Le pratique	8
2.	Le pécuniaire.....	8
V.	Conclusion	9
VI.	Annexe et bibliographie	10



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

I. Préambule

La FFM31 remercie les personnes en charge de ce dossier, de l'avoir convié à émettre un avis concernant cette étude en tant que personne publique et plus particulièrement en tant que représentant des usagers de Deux Roues Motorisés (2RM).

Après lecture du dossier, nous avons relevé trois points qu'il serait intéressant de développer :

- La réflexion sur un aménagement « cohérent » des infrastructures routières.
- Le partage de la route.
- L'incitation des Deux Roues Motorisés (2RM) à l'utilisation des transports en commun.

II. Réflexion sur l'aménagement des infrastructures routières (mobilier urbain)

L'augmentation du nombre de 2RM circulant en milieu urbain ces dernières années met en exergue la nécessité de mieux prendre en compte les spécificités de ce mode de déplacement afin de leur assurer des conditions de sécurité satisfaisantes et contribuer à un meilleur partage de la voirie et de l'espace public par ses différents usagers.

Nous souhaiterions pour cela, suite à un travail de concertation et d'échanges, mettre en place une *Charte des 2RM* avec la ville de Toulouse et les différents intervenants.

Ce travail permettrait d'identifier et d'améliorer les infrastructures et les mobiliers urbains pouvant présenter un danger pour la circulation des 2RM, puis de tester et de mettre en œuvre de nouveaux dispositifs. Son objectif serait de mieux faire connaître les spécificités et les contraintes de circulation des 2RM et de s'assurer de leur prise en compte par les aménageurs et les gestionnaires de l'espace public communautaire.

Comme le montrent les différentes photos ci-dessous, il faut parfois peu de choses pour éviter bon nombre d'accidents.

1. Ronds-points



Les rochers placés au milieu du rond-point représentent un risque de lésions majeures voire mortelles en cas de glissade et / ou d'éjection d'un pilote de moto ou de cyclomoteur. Le rocher n'a en effet aucune souplesse d'absorption des chocs. C'est donc l'organisme du pilote qui se prend toutes les ondes de choc et les lésions qui en découlent.



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr



Pourquoi des bandes de béton en surépaisseur de quelques centimètres par rapport à la chaussée ?
Chacun sait que les voitures ou les camions coupent les ronds-points. Si la moto se trouve sur la voie intérieure, en étant donc penchée, que se passe-t'il ? Et s'il y a chute, la bordure à angle droit augmentée des décorations bien râpeuses du dessus auront raison du pilote, quel que soit son équipement.



Ce rond-point est « idéal » par bien des aspects. La visibilité d'approche y est excellente, il n'y a pas de sculptures ou de rochers au milieu, la voie centrale est de bonne adhérence, pas de bouche d'égout autour, une bordure en pente douce, le passage piéton est parfaitement bien visible...



Des bordures idéales en pente douce supprimant tout risque de choc violent, frontal, et favorisant la glisse en cas de chute. A reproduire partout où c'est possible.



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

2. Passages piétons



Les pavés rendent ces passages piétons peu visibles la nuit et par temps de pluie. Leur lisibilité ainsi que l'exige la circulaire N°96-55 du 1^{er} juillet 1996 est plus qu'aléatoire. Ils sont glissants par temps de pluie.



Voilà deux passages piétons relativement conformes à la norme et à la circulaire citée précédemment. Ils sont parfaitement visibles et lisibles en toutes circonstances, jour et nuit.





<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

3. Obstacles fixes



« Sur un peu plus de 3000 personnes qui se tuent chaque année sur des obstacles fixes, 1100 se tuent en ville, 1900 dans la circulation inter urbaine. Dont 1225 (65%) sur des obstacles fixes ponctuels et 665 sur des obstacles linéaires ou continus ».

Cet extrait du rapport Guyot de Mai 2002 montre bien le danger des obstacles latéraux pour les deux roues.

Ce même rapport préconise d'éloigner les obstacles latéraux jusqu'à 4m de la chaussée pour avoir un nombre de victimes nettement moins importants. « Les experts considèrent que le traitement de ces obstacles permet en moyenne un gain de vies de 80% entre 0 et 2m, 50% entre 2 et 4m, 30% au-delà. » Soit un total de 700 vies sauvées environ.

Or en ville l'éloignement d'obstacles latéraux est souvent impossible. Mais il faut aussi arrêter d'installer des obstacles trop durs, trop rigides comme les potelets, qui vont stopper net une glissade et provoquer des lésions très importantes et souvent mortelles.

Il existe aujourd'hui plusieurs solutions nouvelles, plusieurs matériels jouant les mêmes rôles (éviter le stationnement sauvage, par exemple), mais conçus pour amortir les chocs voire pour se plier en cas d'impact. C'est le cas pour les potelets, et où le coût des nouveaux produits est égal et parfois même inférieur aux potelets en fonte, acier, aluminium, tels qu'on les voit sur ces photos.



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

III. Partage de la route

Il est important de sensibiliser les usagers, les professionnels ainsi que les pouvoirs publics à une utilisation « collaborative » de la route. En effet les structures existantes ne prennent généralement pas en compte les spécificités des 2RM (visibilité, absence de carrosserie, etc.)

1. Sensibilisation des autres usagers

Si de manière générale, une meilleure sensibilisation des automobilistes lors du passage du permis serait nécessaire, elle est d'autant plus importante pour les professionnels de la route notamment pour les conducteurs de bus.

Cette sensibilisation peut passer par l'intégration au plan de formation de la société Tisséo de formations spécifiques en moto école, de prises en main 125, afin de leur faire prendre conscience de la vulnérabilité des usagers de 2RM.

Une autre alternative consisterait à leur proposer des « stages » en partenariat avec la FFMC, dans l'esprit de nos opérations « motards d'un jour » qui sont proposées aux élus.

Cette opération consiste en une promenade touristique, au cours de laquelle les bénévoles de la FFMC, motards expérimentés, prennent en charge un passager afin de le sensibiliser à la conduite d'un 2RM et de leur donner un aperçu de leurs vulnérabilités aux conducteurs de TC. .

2. Validation des réaménagements

Certains grands axes de Toulouse et son agglomération sont extrêmement accidentogènes, voire mortels telle l'avenue des Etats Unis ou l'Avenue de Grande Bretagne.

Lors de réaménagements de ces axes et en partenariat avec les intervenants concernés, nous proposons de mettre en place un test grandeur nature sur un des grands axes Toulousain à fort taux d'accidents, et devant être réaménagé lors de la révision du PDU.

Ce test pourrait se faire sur la façon d'utiliser la route par les différents usagers, mais également sur les infrastructures à mettre en place.

3. Expérimentation de circulation

A titre expérimental, la FFMC31 propose de tester sur *un* axe à définir, la circulation des 2RM dans le couloir normalement réservé à la circulation des bus.

A l'issue de la durée de cette expérimentation, la FFMC31 propose d'analyser les résultats observés.



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

IV. L'incitation des 2RM à l'utilisation des transports en commun

Pour que les 2RM soient incités à recourir à l'utilisation des différents transports en commun (TC), il peut être envisagé de développer deux axes : le pratique et le pécuniaire.

1. Le pratique

Il est parfois difficile pour un 2RM de stationner à proximité des stations de métro, bus ..., ainsi nous vous proposons de développer des parkings 2RM, proches des stations des TC ou à l'intérieur des enceintes dédiées au parking auto.

Vous trouverez en annexe des exemples de mobilier urbain pour le stationnement des 2RM, ainsi que les normes d'aménagement.

Les guides du CERTU :

- PRISE EN COMPTE DES MOTOCYCLISTES DANS L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DES INFRASTRUCTURES
- STATIONNEMENT DES CYCLOMOTEURS ET DES MOTOCYCLETTES EN AGGLOMÉRATION (LE)

sont des outils précieux concernant ces aménagements.

Ces parkings doivent être identifiables sans controverse par les usagers.

Pour exemple, une grande enseigne d'hypermarché a mis en place sur ses parkings des emplacements réservés pour les femmes enceintes en les peignant en rose, ce qui évite toute méprise avec ceux prévus pour les handicapés, par exemple. Il faudrait en faire de même pour les 2RM de façon à pousser les conducteurs à utiliser ces stationnements plutôt que de faire du stationnement sauvage sur les trottoirs.

Le motard porte souvent un équipement encombrant : casque, blouson, gants, ...

Des consignes pourraient être mise en place dans les gares (métro, trains, etc..) pour pouvoir les y déposer.

2. Le pécuniaire

Une tarification calculée au plus juste pour les 2RM (abonnement à tarif réduit par ex.), les inciteraient à utiliser les différents TC.



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

V. Conclusion

La FFMC31 espère que sa contribution à l'élaboration de la révision du PDU sera jugée utile, et souhaite poursuivre sa participation par le biais de suivi d'informations et de mise en œuvre de ce projet qui concerne l'ensemble des usagers de la route.



<u>Siège social :</u>	Piste municipale de Candie Chemin de la Saudrune 31200 TOULOUSE
<u>Contact :</u>	e-mail : contact@ffmc31.asso.fr site internet : http://www.ffmc31.asso.fr

VI. Annexe et bibliographie

➤ Exemples de mobilier urbain pour le stationnement des 2RM :
Stationnement des 2RM exemples de mobilier.doc

➤ Normes d'aménagement :
amenagements du stationnement.pdf

➤ Guides du CERTU :
[PRISE EN COMPTE DES MOTOCYCLISTES DANS L'AMÉNAGEMENT ET LA GESTION DES INFRASTRUCTURES](#)

[STATIONNEMENT DES CYCLOMOTEURS ET DES MOTOCYCLETTES EN AGGLOMÉRATION \(LE\)](#)

Le coordinateur,

Le trésorier,

Le secrétaire,

Guy RANDRIAMIHAMISON

Florent CELMA

Christophe DELONCLE