

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

© 2009 Certu

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