

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<sup>re</sup> 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 cm<sup>3</sup>) ne possédant pas le permis moto, des motards de cylindrées plus élevées avec permis moto dédié (125 cm<sup>3</sup>+), 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](mailto: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](mailto:colette.pibault@paris.fr)

CERTU

Département Voirie, espaces publics

Hélène de SOLERE

[helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr](mailto:helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr)

[Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr)