

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.

- 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.

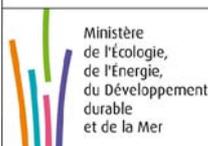
1. La participation active des associations

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

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 ;

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