

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

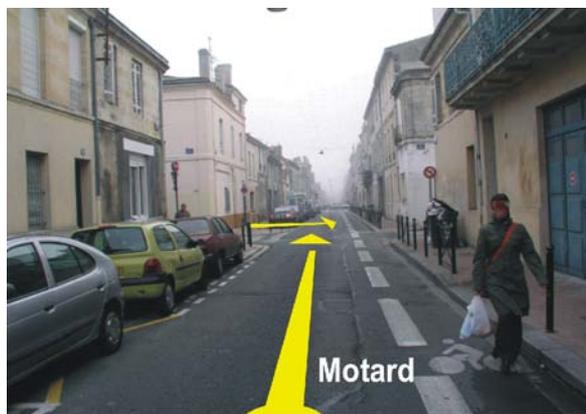
Centre d'Études
sur les réseaux,
les transports,
l'urbanisme et
les constructions
publiques

9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06

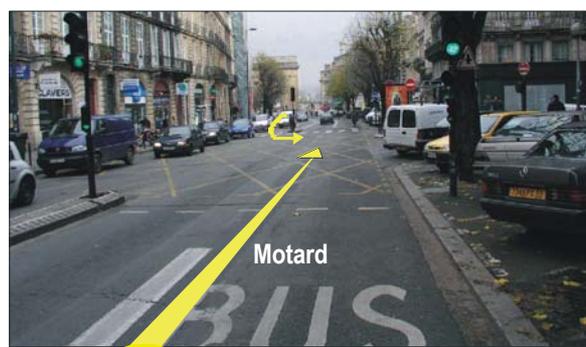
Tél. : 04 72 74 58 00

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.

© 2009 Certu

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

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