

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

A9 – Deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés constituent actuellement un mode de déplacement en pleine expansion en milieu urbain. A Paris par exemple, leur croissance a été de 8 % entre 2001 et 2002, mais cette croissance est inégale, l'augmentation du nombre des scooters et des petites cylindrées s'accompagnant d'une diminution du nombre des cyclomoteurs et des motos.

La France demeure encore peu touchée par l'expansion des deux-roues motorisés. A Paris, ville de France où leur présence est la plus forte, ils ne constituent que 2 % des déplacements, loin derrière la moyenne européenne de 6 %, de pays comme la Grèce où ils représentent 11 % des déplacements ou de villes comme Barcelone, qui compte 25 % de motocyclettes.

Peu de travaux ont été effectués en France sur l'intégration urbaine des deux-roues motorisés et sur leur cohabitation en sécurité avec l'ensemble des publics et usagers du milieu urbain. Cette annexe sera donc relativement courte, essentiellement centrée autour des constats et des recommandations permettant de poursuivre les actions et les réflexions.

Cyclomoteurs, scooters, motos

Rédaction avril 2005

Ces trois types de deux-roues motorisés ont été choisis pour illustrer la variété des deux-roues à moteur thermique¹ et la diversité de leurs utilisateurs.

Les cyclomoteurs

Avec une cylindrée inférieure à 50 cm³ et une vitesse ne pouvant dépasser les 45 km/h à la construction, les cyclomoteurs constituent le premier véhicule à moteur que l'on soit autorisé à conduire au cours de sa vie.

Se présentant sous forme de vélomoteurs, de mobylettes ou de scooters, les cyclomoteurs peuvent en effet être conduits par un jeune disposant d'une simple Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR)², dès l'âge de 14 ans.

Le nombre des cyclomoteurs est en constante diminution en France depuis trois décennies. De 6 200 000 en 1975, le parc français des cyclomoteurs est passé à la fin 2002 en dessous de la barre des 1 400 000. Les scooters de moins de 50 cm³ représentent aujourd'hui la moitié de ce parc.

Les principaux utilisateurs de cyclomoteurs sont les jeunes et les coursiers.

¹ Les deux-roues à moteur électrique, encore peu nombreux dans le parc, sont mentionnés dans l'annexe 8 "Déplacements non motorisés et modes doux".

² La capacité de conduire un cyclomoteur sur la simple possession d'une ASSR est fortement mise en doute par la Prévention Routière, car l'ASSR est délivrée à 98 % - 99 % des jeunes sans qu'elle soit accompagnée de formation. La Prévention Routière milite pour un véritable Brevet de Sécurité Routière accompagné d'au moins 12 heures de formation.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

De ce fait, le taux d'accident demeure très élevé parmi les cyclomotoristes, malgré une baisse significative depuis 2002. 39 % des cyclomotoristes tués sont des mineurs. A Paris, un coursier sur dix est impliqué chaque année dans un accident de la circulation.

Les scooters

Avec 52 % du parc des deux-roues motorisés, les scooters sont actuellement le type de deux-roues motorisés qui se développe le plus en ville. Du cyclomoteur à la grosse cylindrée, les scooters constituent en effet un mode de déplacement plus confortable que la moto et plus apte à se faufiler dans la circulation. Il permet davantage le transport d'objets.

Très peu de femmes utilisent des scooters, les utilisateurs de scooters étant à plus de 90 % des hommes. Ces hommes ont en majorité entre 25 et 45 ans, sont actifs et utilisent ce mode de transport pour les déplacements quotidiens domicile – travail (93 % des actifs) ou domicile – établissement scolaire (76 % des étudiants). Leur parcours moyen en région parisienne (7,3 km) est légèrement supérieur au parcours moyen en voiture particulière (6,4 km).

Les scooters posent un problème sérieux de stationnement sur les trottoirs, entravant notamment les cheminements des Personnes à Mobilité Réduite. Ce stationnement abusif n'est généralement pas réprimé, alors qu'il peut s'avérer pour elles relativement dangereux.

Les motos

Les motos sont de cylindrées variables, mais il est possible de distinguer les petites cylindrées, les 125 cm³ que l'on peut conduire avec un permis de conduire B de voiture, et que l'on appellera ici motocyclettes, des grosses cylindrées.

Prolongements naturels des cyclomoteurs, les motocyclettes représentent 16 % du parc des deux-roues motorisés et leur nombre est en expansion en France. Quelques mini-motocyclettes pliantes ont fait leur apparition sur le marché.

Les autres motos représentent 12,5 % du parc des deux-roues motorisés et leur nombre est en diminution (- 6 % entre 2002 et 2003).

Roulant souvent à des vitesses excessives³, les motards constituent un véritable danger pour les usagers vulnérables, les personnes âgées⁴, les enfants et les Personnes à Mobilité Réduite.

Par kilomètre parcouru, les motos sont 4,7 fois plus dangereuses pour les piétons que les voitures. Elles constituent aussi un danger important pour les cyclistes et les autres modes de déplacement non motorisés.

³ 2/3 des motards sont en infraction sur les limitations de vitesse.

⁴ Le renversement d'une personne âgée par une moto est la cause principale des fractures du col du fémur. Il en résulte généralement pour elle une mise en situation de dépendance de façon quasi définitive.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Intégration en ville des deux-roues motorisés

Rédaction avril 2005

Les avantages des deux-roues motorisés sont évidents pour leurs utilisateurs. Le deux-roues motorisé permet en effet d'effectuer des déplacements flexibles et confortables de porte à porte. Son coût d'achat est plus faible, sa consommation et son entretien sont plus économiques. Il est peu encombrant, occupe cinq fois moins de place qu'une voiture, s'insère facilement dans le trafic, permet d'aller plus vite et se gare encore gratuitement et à peu près n'importe où, particulièrement sur les trottoirs. Il peut se conduire dès 14 ans et ne nécessite pas de permis de conduire spécifique pour les petites cylindrées. S'affranchissant en général des règles, il véhicule une image jeune, sportive et dynamique d'indépendance et de liberté individuelle. Ces énormes avantages compensent largement aux yeux des utilisateurs la vulnérabilité et le risque accru d'accidents.

Les inconvénients des deux-roues motorisés se manifestent sur la collectivité tout entière et non sur les seuls utilisateurs. Ce sont essentiellement les accidents, le bruit, la pollution atmosphérique, les vitesses excessives, le stationnement anarchique, les comportements inciviques, la mauvaise cohabitation avec les autres usagers dont avant tout les Personnes à Mobilité Réduite, les piétons et les cyclistes, qui génèrent cette image particulièrement négative et hostile qu'ont les populations à l'égard des utilisateurs de deux-roues motorisés.

De façon plus approfondie, les conflits sur l'espace public naissent d'une mauvaise adéquation de la vitesse relative des deux-roues motorisés par rapport aux autres modes, du fait que les usagers de motos pratiquent une vitesse supérieure à celle des voitures, que la circulation soit fluide ou encombrée (remontées de file à vive allure). Les motards éprouvent la nécessité de dépasser les autres mobiles dès qu'ils le peuvent.

Le piéton en particulier a nécessairement une mauvaise perception du deux-roues motorisé. Il a du mal à percevoir ses accélérations au démarrage d'un feu ou simplement en section courante. **Les piétons éprouvent plus particulièrement le besoin d'être protégés contre les deux-roues motorisés.**

La cohabitation entre motards et cyclistes est également très difficile, tant dans la circulation en raison des différentiels de vitesse, qu'aux feux rouges ou en stationnement, les techniques et les matériels pour garer les vélos, les scooters et les motos étant peu compatibles entre eux (cf. photos ci-après).

En revanche, **pour les accidents entre motards et automobilistes,** où le motard est le véritable usager vulnérable, **la responsabilité incombe souvent à l'automobiliste dont la formation à la conduite ne porte pas sur la prise en compte des deux-roues** pour cohabiter avec eux sur la voie publique. Des progrès importants sont donc à faire dans ce domaine.

La question des **comportements des motards** français et italiens se pose également par rapport aux motards des autres pays d'Europe, qui ont un comportement raisonnable, une **culture de la cohabitation,** un **respect des autres usagers** encore inconnus en France et en Italie.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Dispositifs de stationnement spécifiques pour les vélos et pour les deux-roues motorisés⁵



Parc à vélos avec support d'attache roue avant et cadre



Parc à vélos avec support d'attache central



Parc à motos sans support d'attache



Parc à motos avec support d'attache

Le plan motos de Barcelone

Rédaction janvier 2005 à partir d'éléments fournis par Cristina POU, Ville de Barcelone, et par la Mairie de Paris

Avec une motocyclette pour 2,5 voitures, Barcelone a développé en 2003 un plan directeur pour les motos en collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés dont les conducteurs, les fabricants et les pouvoirs publics.

Pour son élaboration, ce plan directeur pour les motos a donc réuni les associations de motards, les associations d'usagers, les coursiers, les messagers, les livreurs de la restauration rapide, les fabricants de deux-roues motorisés, les compagnies d'assurance et les autorités publiques responsables de la circulation, de l'urbanisme, de l'éducation, de l'environnement, de la santé et, bien sûr, la police urbaine. L'approche a été systémique et centrée sur les dysfonctionnements.⁶

⁵ Photographies Jean-Charles POUTCHY-TIXIER

⁶ Cf. chapitre 2.1 "Approcher l'espace public comme un véritable système".

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Ce plan a débouché sur 20 mesures stratégiques concernant les conducteurs, les véhicules et les autorités municipales.

Parmi les mesures, on peut citer concernant l'espace public :

- **La transformation de 25 % des places de stationnement pour voitures sur voie publique en places de stationnement pour motos.**
- L'augmentation du nombre de places de stationnement pour motos sur l'espace public,⁷ avec **interdiction absolue aux deux-roues motorisés de stationner hors des emplacements réservés.**
- **La généralisation du stationnement payant sur voirie pour les deux-roues motorisés,** dans une deuxième phase (probablement 2006).
- **L'enlèvement et la mise en fourrière des motos garées illicitement sur les trottoirs.**
- **Le renforcement des sanctions** et de l'autorité de la police municipale vis-à-vis des motos.⁸
- La mise en place d'actions spécifiques concertées pour les coursiers, les messagers et les livreurs de la restauration rapide.
- **La modification des surfaces glissantes peintes au sol,** et notamment **l'instauration d'un nouveau marquage des passages piétons,** avec plus de vides et division des bandes, qui a permis de réduire de 50 % les accidents.
- La mise en place de **groupes de travail permanents** avec le Conseil Municipal **concernant la résolution des conflits** entre motos et autres modes de déplacements.
- La mise en place d'un groupe de travail sur la moto dans le cadre du "Pacte pour la mobilité" de Barcelone.
- Des campagnes d'information et de formation des citoyens et la lutte contre les publicités pour motos offrant des images d'agressivité et de vitesse.

La charte de comportement des motards aux Pays-Bas

Extrait du compte-rendu rédigé par la Mairie de Paris de la journée du 29 avril 2004 "Quelle place pour les deux-roues à moteur en ville ?", concernant l'intervention de M. Achille DAMEN, Président de la Commission Mobilité, Transport, Sécurité Routière et Affaires Publiques à la Fédération Internationale de Motocyclisme.

M. Achille DAMEN se présente comme un motard néerlandais qui s'occupe, pour la Fédération Internationale de Motocyclisme, de la sécurité routière. Professionnellement, il est magistrat. Il a souhaité, dans sa contribution, faire partager l'expérience de son pays.

Officiellement, la remontée de files aux Pays-Bas est interdite. Mais, dans la pratique, comme à Paris, depuis plusieurs années, les motocyclistes remontent les files et ils le font de différentes manières.

Pour éviter des discussions répétées sur la façon de dépasser et arriver à une sorte de règle acceptée par tous, des rencontres ont eu lieu entre les différentes organisations, la police nationale et des groupes de sécurité routière. Il en est résulté "un code de conduite" qui

⁷ La création de places de stationnement pour motos sur trottoir peut être envisagée à Barcelone dans certains cas si la largeur du trottoir est supérieure à 3 m.

⁸ Dont la lutte contre les modifications apportées aux moteurs.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

s'adresse aux motocyclistes mais également aux autres usagers de la route. Ce code est publié régulièrement sous forme de brochure, et dans les revues et journaux.

Ce code comporte de nombreuses règles, mais Achille DAMEN se concentre sur les trois plus importantes :

- Utiliser l'espace entre les files de voitures les plus à gauche. On doit toujours se dire qu'on n'a pas le droit d'utiliser cet espace mais que cela est toléré. En cas d'accident le motocycliste peut être tenu responsable, cela dépend de la situation et du comportement du motocycliste.
- La vitesse : on doit rouler à une vitesse appropriée le long de la file. On doit faire en sorte que la différence de vitesse entre la moto et la colonne de voitures ne soit pas supérieure à 10 km/h. Ainsi, on peut juger, voiture après voiture, s'il est prudent de dépasser. Il y a aussi une notion de vitesse maximum.
- On ne peut remonter la colonne de voitures que lorsque la vitesse est inférieure à 30-40 km/h. Au-delà, on doit circuler avec le reste du trafic, utiliser les clignotants et entrer dans la file.

Le code de conduite comporte également des règles à l'attention des automobilistes : ils doivent laisser la place aux motos pour leur permettre de remonter. En tant que magistrat, il n'a pas observé beaucoup de cas d'amendes. Le code de conduite est désormais une référence juridique puisque, l'an dernier, un juge l'a utilisé pour juger le cas d'un motard qui avait appliqué les règles du code et conduit prudemment. C'est l'automobiliste qui a été déclaré coupable.

Pour les autres règles, surtout sur la vitesse, il ne faut pas seulement former les motards et les automobilistes, il faut pouvoir sanctionner. Sur le périphérique d'Amsterdam, il y a de nombreuses cameras automatiques, des voitures de police classiques et des véhicules banalisés, et tout le monde respecte la limitation.

Achille DAMEN propose que Paris adopte le code de conduite.⁹

Conclusions et propositions sur les deux-roues motorisés

Au vu de cette rapide présentation des problèmes et de ces deux exemples européens, on ne peut que constater que le thème des deux-roues motorisés en agglomération mérite encore bien des recherches, des réflexions et des actions. C'est un thème sur lequel il est indispensable de poursuivre des travaux. C'est pourquoi une première recommandation est de **développer les réflexions et les actions expérimentales sur la prise en compte des deux-roues motorisés et sur leur cohabitation avec les autres publics et usagers.**

En raison des vitesses pratiquées, les deux-roues motorisés sont dangereux pour les autres usagers vulnérables, notamment pour les personnes âgées, les enfants, les personnes à mobilité réduite. Il convient donc d'**assurer en priorité la protection des piétons, des cyclistes et des utilisateurs de modes de déplacement non motorisés vis-à-vis des motos, scooters et autres deux-roues motorisés rapides.**

⁹ Il est à noter que la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) a jugé cette charte de comportement néerlandaise (qui existe depuis 2002) très intéressante et a estimé qu'elle pourrait être instituée en France avec l'ensemble des partenaires concernés.

Une voirie pour tous

Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage

Les deux-roues motorisés sont eux-mêmes des usagers vulnérables. Il convient donc aussi de **former les automobilistes à la prise en compte des deux-roues dans les flots de circulation**, à la fois dans des campagnes de sensibilisation et **dans les formations au code et à la conduite dispensées par les auto-écoles** pour l'examen du permis de conduire.

Les techniques et les matériels pour le stationnement des vélos sont différents pour les motos et scooters, les lieux et les dimensions des emplacements sont également différents. Il est donc souhaitable de **séparer les emplacements de stationnement pour les vélos et les emplacements de stationnement pour les motos et scooters**.

Il est souhaitable à cet effet de **généraliser le stationnement hors trottoir pour les deux-roues motorisés**. A l'instar de ce qui se pratique pour les voitures, il y a lieu de **généraliser le stationnement payant pour les deux-roues motorisés** afin de désencombrer l'espace public.

Au regard de la gêne occasionnée par le stationnement anarchique des deux-roues sur les cheminements piétonniers et cyclables, il conviendrait de **considérer le stationnement des deux-roues motorisés sur trottoir comme dangereux vis-à-vis des Personnes à Mobilité Réduite**, devant être puni d'une contravention de 4^{ème} classe avec possibilité de mise en fourrière. Cela nécessite de créer des places de stationnement pour les deux-roues motorisés et donc de **libérer des places de stationnement pour voitures au profit de places pour deux-roues motorisés** et de **mieux partager** le stationnement et les arrêts **entre les différents modes**. Il faut donc **prélever de l'espace automobile au profit des deux roues**. Et aussi développer les sas à deux-roues motorisés à l'instar de ce qui se pratique pour les sas à vélos.

Il demeure anormal qu'en France les sanctions des infractions ne soient toujours pas dépendantes de la masse et de la vitesse des véhicules. Il conviendrait de **différencier les cyclistes et les automobilistes pour l'application des sanctions** relatives aux infractions au Code de la Route, comme cela se pratique par exemple en Allemagne, et de **différencier les deux-roues motorisés** (motos et scooter) **des voitures dans le Code de la Route**.

A l'instar de ce qui se pratique par exemple aux Pays-Bas, il serait également souhaitable de **développer les chartes de comportement pour les conducteurs de deux-roues motorisés**, (par exemple pour les remontées de file, les vitesses relatives, les différentiels de vitesse, etc.)

La nécessité de respecter les règles conduit à **accroître la répression envers les deux-roues motorisés en infraction** (stationnement, vitesse, circulation sur des espaces non autorisés, etc.) **et à développer les fourrières à deux-roues motorisés**.

Pour la ville, il convient de **développer des types de deux-roues motorisés urbains à faible vitesse** de pointe (du type cyclomoteurs), à faible capacité d'accélération **et peu polluants**.

En cas d'insuffisance de telles mesures, ne pas hésiter à **instaurer des Zones 30 à Trafic Limité pour les deux-roues et les véhicules les plus agressifs, les plus rapides et les plus polluants**.

Pour terminer, une recommandation qui concerne à la fois la sécurité des deux-roues et les revêtements des chaussées est de **prévoir pour les deux-roues des chaussées et des peintures** sur chaussée drainantes, unies, à texture non lisse et **non glissantes**.