Sécurité des motocyclettes et cyclomoteurs en ville

Restitutions du projet européen eSUM

Cette fiche est destinée à donner une information rapide.

La contrepartie est le risque d'approximation et la non exhaustivité.

Pour plus de précision, il convient de consulter les ouvrages cités en référence.

Certu 2013 / 18

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES ET DU LOGEMENT

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

Introduction - Contexte

European Urban Safer Motorcycling project ***est un programme collaboratif qui a rassemblé plusieurs grandes villes européennes (Athènes, Barcelone, Florence, Londres, Madrid, Paris, Rome), des industriels (Piaggio, BMW), et l'ACEM (Association des constructeurs européens de motocycles), et des universitaires (université de Florence, Altran) dans le but d'améliorer la sécurité des deux-roues motorisés (2RM).***

Dans un contexte d'amélioration générale de la sécurité routière, la part des accidentés usagers deux-roues motorisés est paradoxalement en hausse.

Les objectifs de ce projet ont été d'identifier, de développer et de promouvoir des mesures pour améliorer la sécurité des déplacements en deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) dans les villes à court, moyen et long terme (synthèse des bonnes pratiques et des travaux réalisés dans le cadre du projet eSUM disponibles sur le site **http://www.esum.eu*).***

Ces mesures permettant d'améliorer la sécurité des usagers 2RM portent sur :

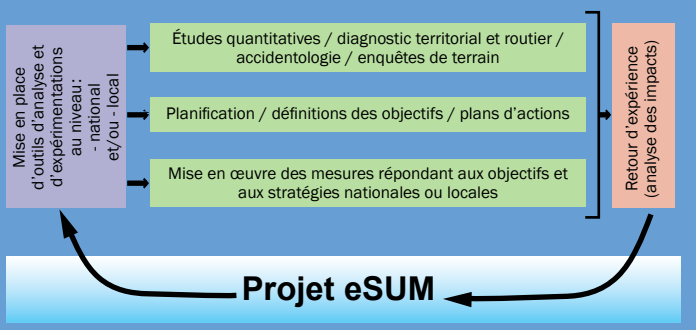
- ***la communication et la formation ;***
- ***l'infrastructure ;***
- ***le contrôle sanction ;***
- ***l'étude des risques et le traitement des points noirs ;***
- ***la réduction de la vulnérabilité des usagers 2RM : mesures de sécurité passive sur les véhicules et sur l'équipement ;***
- ***la réduction de la gravité des blessures par la mise en place d'objets plus « souples » lors de l'aménagement urbain.***

Le projet eSUM a également abouti à la réalisation d'un guide à destination des élus et des techniciens pour la réalisation d'un plan d'action afin d'améliorer la sécurité routière et plus particulièrement celle des usagers 2RM. Ce guide est accessible via le lien : **http://www.esum.eu/actionpack.html**

Outils d'analyse et schéma d'expérimentations

- Que ce soit au niveau national ou au niveau local, l'élaboration d'un guide stratégique sur les bonnes pratiques et les actions à mener poru atteindre les objectifs fixés par le projet eSUM ou par les autorités compétentes, est souvent la base de tout processus d'amélioration de la sécurité des 2RM.

- Cependant, il est possible que des actions concrètes soient expérimentées sans cadre stratégique préalable. Dans ce cas, la mesure est ciblée et ne s'inscrit pas dans une démarche de projet transversal visant à agir sur la prévention, la conception, la régulation et la correction (cf. projet eSUM). L'analyse de ces applications urbaines peut en revanche alimenter dans un second temps le projet eSUM ou d'autres directives stratégiques.



- Dans tous les cas de figure, le projet eSUM a largement favorisé l'utilisation de critères d'analyses quantitatifs, tant pour dresser un constat avant toute intervention des autorités compétentes, que pour faire le bilan des impacts des mesures mises en place. L'amélioration des conditions de circulation des 2RM tient en grande partie à ce principe inspiré par l'expérience britannique dans l'analyse des politiques publiques.

Éditions du Certu
Collection Essentiel

Recommandations relatives aux stratégies locales de sécurité routière, Royaume-Uni

eSUM, réf. BP2 018

Le Département des transports britannique (DfT) a publié une directive à destination des administrations publiques locales responsables de la mise au point de stratégies en matière de sécurité routière.

À travers la directive de 2009, le gouvernement britannique a clairement exprimé le souhait de responsabiliser les pouvoirs locaux et l'ensemble des acteurs de la conception quant à leur devoir de prévention et de réduction des risques d'accidents, en particulier chez les jeunes conducteurs ou passagers (17 à 24 ans), les motocyclistes et les piétons en zone urbaine.

Par ailleurs, le DfT impose légalement aux autorités locales de mettre en place une stratégie de sécurité routière en prenant soin de :

- ***baser leur analyse sur des données quantitative et qualitative (accidentologie et diagnostic urbain) ;***
- ***impliquer tous les acteurs et partenaires locaux de la sécurité routière ;***
- ***fixer des objectifs locaux de réduction des accidents renvoyant à des données cibles et à des applications concrètes explicitées ;***
- ***veiller à la mise en œuvre professionnelle et systématique des mesures préconisées ;***
- ***mettre en place un plan de financement ;***
- ***évaluer précisément les impacts à l'aide d'indicateurs objectifs.***

La directive insiste particulièrement sur l'utilisation constructive de données d'accidentologie pour la planification et l'évaluation de projets de réduction des accidents. Il est recommandé d'inclure deux objectifs clés pour chaque stratégie locale :

- ***le nombre de victimes d'accidents graves ou mortels ;***
- ***le nombre d'enfants et d'adolescents (0 à 17 ans) victimes d'accidents graves ou mortels.***

Données de suivi

Le suivi des performances des administrations locales des ponts et chaussées britanniques est assuré grâce aux données d'accidentologie, leur efficacité étant évaluée en fonction des objectifs nationaux. Les objectifs du Royaume-Uni devaient être atteints en 2010 et se fondaient sur les chiffres nationaux moyens relevés entre 1994 et 1998. Ces objectifs étaient les suivants :

- ***réduction de 40 % du nombre de victimes de blessures graves ou mortelles ;***
- ***réduction de 50 % du nombre d'enfants (de 0 à 16 ans) victimes de blessures graves ou mortelles.***

Les données d'accidentologie de 2008 indiquaient que le Royaume-Uni avait d'ores et déjà atteint les objectifs établis pour 2010.

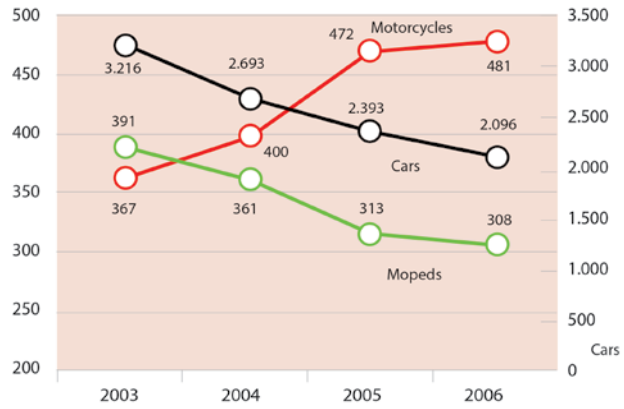
Pour en savoir plus

www.dft.gov.uk/pgr/roadsafety/laguidance/localroadsafetystrategies.pdf

Plan stratégique pour la sécurité routière des motocycles et des cyclomoteurs – Espagne

Début 2007, en réaction à l'augmentation des accidents impliquant des 2RM, la Direccion general de trafico (DGT) a constitué un groupe de travail intégrant des représentants des conducteurs, des professionnels de la sécurité routière et de la sécurité civile afin d'évoquer les solutions envisageables. L'augmentation de 53 % des accidents mortels impliquant des motocyclistes au cours de l'été 2007 a contribué à accroître l'intérêt porté au débat.

À l'époque, on observe une augmentation générale des accidents impliquant des 2RM malgré la tendance à la baisse de l'ensemble des accidents de la route.



eSUM, réf. BP2 017

Une analyse des données relatives aux accidents impliquant des 2RM survenus entre 2003 et 2007 a permis d'identifier les groupes d'utilisateurs, les lieux et les facteurs accidentogènes clés.

Les travaux du groupe ont notamment permis la création d'une stratégie nationale relative à la sécurité des 2RM qui circonscrit les problématiques constatées et propose des recommandations de solutions envisageables (**www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/union_europea/plan_sectorial006.pdf**).

L'une des principales problématiques identifiée d'après les données rassemblées est la disparité entre les

motocyclistes et les cyclomotoristes. Alors que les accidents mortels de cyclomotoristes ont chuté, le taux de mortalité des conducteurs de machines de plus grosse cylindrée a augmenté de manière significative.

Un plan stratégique a été constitué afin d'atteindre en priorité deux objectifs :

- ***inverser la tendance à la hausse des décès et des blessures graves.***
- ***favoriser la réduction durable du taux de mortalité pour 100 000 motocycles (à partir du chiffre actuel de 25 par an).***

Pour parvenir à ces objectifs, le plan retenu s'appuie sur l'analyse des données d'accidentologie pour identifier quatre domaines prioritaires :

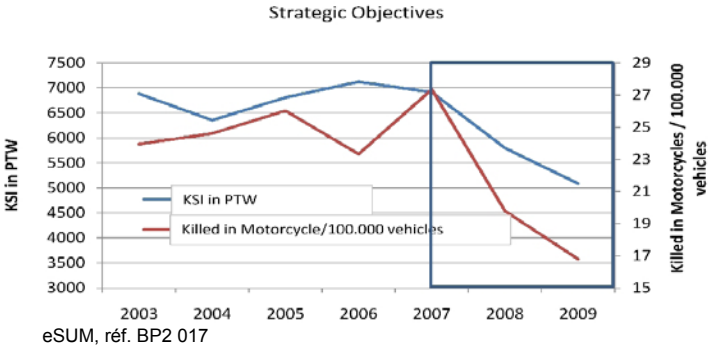
- ***améliorer la formation des conducteurs lors du passage du permis aussi bien qu'à l'occasion de formations complémentaires sur la sécurité routière ;***
- ***réduire les situations à haut risque affectant les 2RM ;***
- ***lutter contre les comportements à risque des motocyclistes et des cyclomotoristes ;***
- ***mettre en œuvre des mesures correctives permettant de réduire les conséquences des collisions.***

Mise en œuvre et données de suivi

Le plan identifie 36 mesures individuelles répondant à ces quatre axes de travail et met en avant 16 mesures, potentiellement plus efficaces, à considérer en priorité (amélioration de la visibilité des véhicules, augmentation de la verbalisation de la prise de risque, etc.). Ces mesures sont planifiées sur quatre ans via un diagramme de Gantt faisant office de programme.

Le plan décrit également la procédure de suivi et la fréquence des évaluations. Six indicateurs clés sont proposés mettant en évidence le nombre total de décès et de blessés en zone urbaine, rurale, touchant les motocyclistes, ainsi que le degré d'avancement de chacune des mesures du plan stratégique.

Après trois années d'application du plan, on constate une baisse importante du nombre de décès parmi les conducteurs de 2RM ainsi que du taux d'accidents mortels pour 100 000 km. Les deux objectifs prioritaires du plan ont clairement été atteints comme le montre le graphique ci-dessous (évolution des tendances à la baisse).



eSUM, réf. BP2 017

La mise en place d'une stratégie cohérente fondée sur une analyse des données a permis une amélioration significative des statistiques d'accidentologie.

Projets de comparaison

Plan d'action relatif aux motocycles et aux scooters d'Islington : *www.islington.gov.uk/DownloadableDocuments/TransportandStreets/Pdf/final_sustainable_transport_strategy/AppH_MandSActionPlan.pdf*

Charte des deux-roues motorisés, Paris

Plan stratégique relatif à la sécurité des motocycles « Positioned for Safety », publié par le conseil du motocyclisme de Nouvelle-Galles du Sud, Australie

Mesures visant à assurer une meilleure sécurité aux 2RM

Désencombrement de l'infrastructure routière, Royaume-Uni

Entre 2000 et 2003, le District royal de Kingston et Chelsea (Royal Borough of Kensington and Chelsea, RBKC) a mené un projet de désencombrement et d'amélioration du paysage urbain de Kensington High Street, dans l'ouest de Londres. Après avoir inventorié l'ensemble du mobilier urbain, les travaux suivants ont été entrepris :

- ***suppression de 700 m de garde-corps ;***
- ***remplacement des bornes lumineuses en plastique par des panneaux cerclés (avec dispositif d'éclairage par en dessous) ;***
- ***constructions de bordures abaissées en quart-de-rond afin d'éviter le recours aux éléments de dallage de petite taille ;***
- ***montage des feux et des panneaux de signalisation sur les poteaux de lampadaire dès que possible.***

À l'instar de plusieurs autres projets britanniques réalisés en milieu urbain ce projet n'a pas spécifiquement été mis en œuvre pour réduire les accidents impliquant les 2RM.

Cependant, la suppression des dangers et l'évolution globale du paysage urbain semblent avoir induit un effet positif sur les accidents impliquant des motocyclistes.

On constate une réduction de 38,3 % des accidents impliquant des 2RM au cours des trois années ayant suivi la mise en œuvre du projet. Comparé aux réductions des accidents impliquant des 2RM constatées pour l'ensemble de Londres et pour le district RBKC, respectivement de 14 % et de 25 %, ce résultat est positif.

Deux autres projets de désencombrement similaires, mis en œuvre dans d'autres quartiers du district, ont permis une réduction de 20 % des accidents impliquant des 2RM.

Il est impossible de conclure avec certitude que la réduction des accidents est directement liée au désencombrement de la rue. La municipalité pense cependant que les améliorations apportées à cet axe ont entraîné une évolution du comportement des usagers de la route. En raison de la présence de cyclistes et de piétons traversant la rue principale où bon leur semble,

Certu
Centre d'Etudes
sur les réseaux
les transports
l'urbanisme
et les constructions
publiques
2, rue Antoine Charial
69426 Lyon
Cedex 03
France
Tel : 04 72 74 58 00
Fax: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

© Certu 2013
La reproduction
totale ou partielle
du document doit être
soumise à l'accord
préalable du Certu

issn 2263-8725

Maquette et mise en page :
Société Clic'
Groupe UGUET
04 50 36 26 51
www.uguet.fr

les conducteurs de véhicules motorisés doivent faire preuve de plus de prudence. La suppression des barrières et le « désordre » urbain ont contribué à amener les conducteurs à prendre véritablement en compte la présence des autres usagers de la route. Dans certains cas, elle a même permis une amélioration de la visibilité.

Pour en savoir plus

www.rbkc.gov.uk/
www.cabe.org.uk/case-studies/kensington-high-street/evaluation

Autorisation d'accès des 2RM aux sas vélos Royaume-Uni, Madrid, Barcelone et Athènes

Des expérimentations sont en cours en Espagne, et des études ont déjà été réalisées au Royaume-Uni, afin d'évaluer les gains en sécurité routière liée à l'autorisation des deux-roues motorisés (2RM) à s'arrêter devant les autres véhicules aux feux de signalisation.

En réduisant les possibilités de conflit entre modes, l'accès des 2RM à ce positionnement en amont des autres véhicules devrait sécuriser leurs manœuvres.

Athènes, Madrid, Barcelone, le Transport Research Laboratory et le Transport for London (TfL) ont mené et continuent d'expérimenter sur l'autorisation d'accès des 2RM à une zone située devant la ligne d'effet des feux. Afin de réduire les risques de circulation en « zigzag » pour accéder à cette zone, les 2RM peuvent dans certains cas utiliser la voie réservée bus/moto/taxi en amont du carrefour.

Les résultats des études espagnoles ne sont pas encore connus mais il s'avère que les recherches sur les carrefours très fréquentés d'Athènes concluent à une possibilité d'amélioration des performances de ces carrefours grâce à une séparation des voitures et des 2RM. Par ailleurs, en l'absence de toute législation en vigueur, l'étude pilotée par le TfL a clairement démontré l'utilisation régulière des sas vélos par les 2RM et les autres véhicules.

Pour en savoir plus

www.munimadrid.es
www.motorcycleguidelines.org.uk/mg_04_4.htm

Circulation des deux-roues motorisés dans les couloirs bus – Royaume-Uni

Bien que ce type de mesure existe déjà dans plusieurs villes du pays et en Europe, TfL a entrepris plusieurs projets d'essai sur son réseau routier (Transport for London Road Network, TLRN) autorisant la circulation des 2RM dans les couloirs bus pendant leurs horaires d'exploitation.

Le principal objectif de l'étude était de mettre en évidence des éléments reliant l'autorisation de circulation dans les couloirs bus à une amélioration de la sécurité des conducteurs de 2RM. L'évaluation devait intégrer une comparaison des antécédents en matière d'accidents de l'ensemble des usagers vulnérables afin de s'assurer que la mesure n'entraîne pas de conséquences négatives sur les autres usagers de la route.

Les résultats de l'analyse des accidents survenus à Londres sont mitigés. Les 2RM sont davantage protégés par cette mesure, à l'inverse des piétons et cyclistes, devenus dans certains cas plus vulnérables. Cependant, une expérimentation similaire à Hull démontre que le nombre de collision n'a pas augmenté, que la part des cyclistes favorable à cette mesure est passée de 60 % à 77 % et que les conséquences sur le temps de trajet des bus sont insignifiantes.

Ainsi, eu égard aux retours d'expériences, il apparaît que le degré de légitimité de la circulation des 2RM dans les couloirs bus dépend des choix conceptuels mais aussi des conditions environnementales et sociales, culturelles, légales spécifiques à un site particulier et à un moment donné.

Pour en savoir plus

http://www.tfl.gov.uk/roadusers/finesandregulations/10151.aspx
www.hullcc.gov.uk
http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/trafficmanagement/trafficadvisoryleaflet207.pdf
http://www.mcia.co.uk/downloads_temp/189e054c-0e5b-45ac-883a-0bfaef951b7b_Imported_File.PDF
http://www.tfl.gov.uk/roadusers/finesandregulations/10151.aspx
http://www.dft.gov.uk/pgr/roads/tpm/tal/trafficmanagement/trafficadvisoryleaflet207.pdf

Rédaction
Société Clic' Groupe Huguet

Pilotage Certu
Hélène de Solère
Nicolas Wiplier

Votre contact au Certu
Marc Lanfranchi

Secrétariat : 04 72 74 59 61
voi.certu@developpement-durable.gouv.fr