



*Le projet eSUM
fournit des outils directement
applicables pour l'amélioration
de la sécurité de la circulation
routière dans les villes
européennes.*

Pour en savoir plus



L'inclusion des deux-roues motorisés: une réponse à moindre coût aux besoins de mobilité grandissants des voyageurs européens

Ces dix dernières années, l'utilisation des deux-roues motorisés (cyclomoteurs, scooters et motos) dans les villes européennes s'est accrue à un rythme significatif, de l'ordre de 34 %. Une croissance supérieure à celle de tout autre mode de transport.

Il faut dire que les deux-roues motorisés sont taillés pour la mobilité urbaine. Meilleur marché, plus propres et plus flexibles que les autres modes de transports, ils permettent également de désengorger la circulation dans les villes.

Toutefois, en comparaison avec les voitures particulières, le nombre d'accidents impliquant des deux-roues motorisés demeure disproportionné.



*Tirer profit des atouts qu'offre
la mobilité des deux-roues motorisés
dans les zones urbaines et réduire
les risques liés à la sécurité*

Pratiques et amusants... mais vulnérables

Tandis que le nombre d'accidents de la route impliquant des voitures a fortement diminué ces dernières années, la fréquence des collisions impliquant des deux-roues motorisés ne s'est, elle, réduite que très légèrement. C'est pourquoi, la Commission européenne a inclus les motocyclistes dans la catégorie des usagers de la route vulnérables, aux côtés des piétons et des cyclistes.

En comparaison avec les autres modes de transport, l'évolution des accidents mortels impliquant des deux-roues motorisés montre l'amélioration la plus faible avec une réduction de 18 %, alors que leur présence a augmenté de 17 % dans le parc de véhicules (la plus forte progression tous véhicules confondus) entre 2001 et 2009. En fait, si les accidents mortels de cette catégorie ont bien diminué en valeur absolue, à l'inverse, leur part a gonflé par rapport à celle des autres transports. Cela est dû notamment aux meilleurs résultats obtenus par les voitures.

Dans le cadre du projet eSUM (European Safer Urban Motorcycling — Plus de sécurité pour les motocyclistes dans les villes européennes), une analyse a été menée à partir des données relatives aux accidents en ville reprises dans l'étude MAIDS¹, avec les constatations suivantes:

- > La majorité des accidents étaient dus à des erreurs commises par d'autres conducteurs.
- > La qualité de la surface des routes, l'état des infrastructures et l'obstruction du champ de vision des motocyclistes ont eu une influence majeure sur les accidents en ville.
- > Les motocyclistes impliqués dans des accidents en ville avaient la plupart du temps suivi moins de formation officielle, maîtrisaient relativement mal leur véhicule et présentaient plus de lacunes en termes d'aptitudes que le motocycliste moyen.

1. MAIDS: Étude approfondie sur les accidents en motocycles — Cette étude reprend les données les plus exhaustives actuellement disponibles sur les accidents de véhicules à deux roues motorisés en Europe. Pour en savoir plus: <http://www.maids-study.eu/index.html>

Concrètement, quelles sont les mesures en place pour protéger la communauté urbaine des deux-roues motorisés en Europe?

eSUM est un projet collaboratif impliquant quatre des villes où les motos sont les plus présentes en Europe, l'industrie des deux-roues motorisés ainsi que des organismes universitaires et de recherche.

En abordant le problème sous tous ses angles (comportement de l'utilisateur, conception du véhicule et infrastructure routière), le projet a démontré qu'une réduction des collisions et accidents mortels de deux-roues motorisés est possible.

Les partenaires se sont en effet penchés sur les caractéristiques clés liées aux accidents, ont tenté des interventions pour rendre les routes plus sûres et ont testé des véhicules aux systèmes de sécurité renforcés. Dans le domaine de la sensibilisation des conducteurs, des campagnes de sécurité routière novatrices et des programmes de formation efficaces ont été mis sur pied.

Sensibilisation des conducteurs, conception des véhicules, entretien des routes et infrastructures: la clé de la sécurité

Des interventions concrètes pour des villes plus sûres à moto... à court, moyen et long terme

Voici quelques exemples des nombreuses initiatives entreprises par les quatre villes européennes participantes:

Formation et sensibilisation des conducteurs: S'inspirant du succès du programme de formation pour conducteurs Bikesafe, la ville de Londres a encouragé les conducteurs de deux-roues motorisés à suivre des cours de conduite en échange de places de parking gratuites et sécurisées sur leur lieu de travail.

Confrontée à une augmentation de 64 % d'utilisateurs de deux-roues motorisés depuis 1997, la ville de Paris a publié une charte intitulée: «Bien-vivre ensemble: les deux-roues motorisés en ville», qui met en exergue les avantages pour la sécurité du port d'une tenue appropriée.

Renforcement des mesures de sécurité: Les mesures de sécurité prennent une place de plus en plus importante, alors que les fabricants développent et appliquent de nouvelles technologies. Parmi celles-ci, on retrouve la structure protectrice du Concept BMW C1-E ou encore la configuration à trois roues du scooter MP3 Hybrid de Piaggio.

Infrastructures: L'ouverture des bandes de bus à la circulation des deux-roues motorisés a conduit à une diminution globale de 50,7 % des collisions de deux-roues motorisés. L'organisation Transport for London prolonge l'expérience pour une durée de 18 mois. Cette action a été menée conjointement à une importante campagne de sensibilisation.

Limitations de vitesse: À Barcelone, la création de zones 30 km/h a permis, en 2009, de réduire en moyenne le nombre d'accidents mensuels de deux-roues motorisés de 40,5 %.

Un kit d'information en ligne, disponible en plusieurs langues et prêt à l'emploi

Ce kit se compose d'un plan d'action et d'un guide de bonnes pratiques reprenant toutes les mesures identifiées par le projet eSUM.

Le plan d'action aide les autorités urbaines et les techniciens à analyser la situation de leur ville, à identifier les actions les plus appropriées et, enfin, à évaluer l'efficacité des mesures adoptées.

Le guide de bonnes pratiques s'adresse quant à lui aux ingénieurs, aux concepteurs de routes et autres professionnels de la sécurité routière. Il passe en revue plus de 200 projets à travers le monde, évaluant leur potentiel de réduction d'accidents de deux-roues motorisés.

Une mobilité véritablement durable n'est aujourd'hui possible qu'en intégrant les deux-roues motorisés à la politique des transports dans son ensemble.