



**CHARTRE RELATIVE À LA PRISE EN COMPTE  
DE LA THÉMATIQUE DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUE  
‘AUX “DEUX-ROUES MOTORISÉS”  
DANS L’AMÉNAGEMENT, L’ENTRETIEN  
ET L’EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER**

**Loire**  
LE DÉPARTEMENT



**FFMC 42**  
MOTARDS & CITOYENS LOIRE





# CHARTRE RELATIVE À LA PRISE EN COMPTE DE LA THÉMATIQUE DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUE AUX “DEUX-ROUES MOTORISÉS” DANS L'AMÉNAGEMENT, L'ENTRETIEN ET L'EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER

## ENTRE :

- **Le Département de la Loire**, représenté par son Président, dûment habilité par décision de la Commission permanente en date du 10 décembre 2018. Ci-après dénommé “le Département”.
- **L'État**, représenté par Monsieur le Préfet du département de la Loire. Ci-après dénommé “l'État”.
- **La Fédération Française des Motards en Colère**, représentée par le Coordinateur départemental de la Fédération Française des Motards en Colère de la Loire. Ci-après dénommée “la FFMC”.

## Préambule

Malgré une tendance à la baisse du parc de “**deux-roues motorisés**” (**2RM**) **des ménages depuis 2010, près de 8% des foyers français sont équipés d'au moins un 2RM**, motocyclettes majoritairement. Les particularités des 2RM mettent en exergue la nécessité de mieux prendre en compte les spécificités de ce mode de déplacement afin de leur assurer des conditions de sécurité satisfaisantes et de contribuer à un meilleur partage de la voirie et de l'espace public par les différents usagers.

Le but de la présente chartre est de mieux faire connaître les spécificités et les contraintes de circulation des “2RM” et de s'assurer de leur prise en compte par les **aménageurs**, les **gestionnaires** et les **exploitants** des routes du département, dans le respect de la réglementation et des normes en vigueur.

## Article 1 - Les enjeux de la chartre

### 1.1 Mobiliser les acteurs pour tenter de réduire le risque d'accident des “deux-roues motorisés” et leur gravité

Selon le bilan de l'**accidentalité de l'année 2017 publié par l'ONISR** parmi les 3 448 personnes décédées sur les routes de France métropolitaine, 786 (près de 23%) étaient en deux-roues motorisés.

En effet, les usagers de “deux-roues motorisés” qui sont des **usagers vulnérables** du fait de leur protection limitée, constituent un enjeu majeur et préoccupant. En 2017, à distance parcourue équivalente, le risque d'être tué est 22 fois plus important au guidon d'une moto qu'au volant d'une voiture. Ce facteur de sur-risque croît jusqu'à 27 pour un conducteur de moto de plus de 125 cm<sup>3</sup>.

En moyenne sur la période 2013-2017, la part de la mortalité des personnes tuées sur les routes de la Loire est de 17% pour les 2RM.

Depuis plus de dix ans, à la lumière des études en **accidentologie**, les **DGO** (document général d'orientation de sécurité routière) successifs du département de la Loire, élaborés par la Préfecture en concertation avec l'ensemble des partenaires de sécurité routière, ont montré que les actions contribuant directement à la prévention des accidents impliquant les conducteurs de “deux-roues motorisés” étaient une priorité. Il en est ainsi pour le DGO 2018-2022.

## 1.2 Les objectifs de la charte

L'objectif principal de la présente charte est l'amélioration de la sécurité des déplacements en "deux-roues motorisés" sur les routes du département de la Loire.

Sans préjuger du comportement et donc de la responsabilité des conducteurs de tels ou tels véhicules dans les accidents, l'amélioration de la situation existante consiste à agir sur plusieurs axes :

- des actions de prévention sur les comportements, pour réduire le nombre d'accidents,
- des interventions sur les obstacles latéraux, pour réduire la gravité des accidents,
- une vigilance accrue de la part des techniciens sur le respect des règles de l'art en matière d'aménagement, d'exploitation et d'entretien routiers.

La charte a essentiellement pour but de partager cet objectif d'amélioration des conditions de circulation avec les maîtres d'ouvrage et leurs représentants, les gestionnaires de voirie, et d'instaurer un dialogue permanent et constructif avec les utilisateurs de "deux-roues motorisés".

Elle vise aussi, par ricochet, à sensibiliser les entreprises qui interviennent ou réalisent des travaux sur le réseau routier.

## Article 2 - Les spécificités des déplacements en "deux-roues motorisés"

La prise en compte des motards dans l'infrastructure routière nécessite de bien appréhender un certain nombre de paramètres spécifiques à ce mode de déplacement.

### La vulnérabilité des 2RM

La seule protection des usagers de ces véhicules sans carrosserie réside dans leur casque et vêtements. Les motards sont particulièrement sensibles à la présence d'obstacles proches de la chaussée qui peuvent être des facteurs aggravants en cas de chute.

### Des trajectoires particulières

Les trajectoires de sécurité des motards sont différentes de celles des usagers à quatre roues et peuvent apparaître comme surprenantes alors qu'elles résultent de la typologie du véhicule, et du fait que le motard doit composer sans cesse avec l'état d'adhérence des chaussées, et un besoin augmenté de visibilité par rapport à un véhicule à quatre roues.

En courbe, le motard doit emprunter cette trajectoire de sécurité, et incliner son véhicule pour compenser la force centrifuge. Il est ainsi sujet à un risque de chute par manque d'adhérence si le sol devient subitement glissant ou dégradé (présence de gazole, peintures, pavés, boues, gravillons, plaques de réseaux, nids de poule, **ressuage**, engravures, surépaisseurs partielles et autres différences de niveau sur la couche de roulement, etc.)

### Un freinage délicat

Contrairement à celui d'une voiture, le freinage d'une moto est dissocié entre les roues avant et arrière et peut entraîner la chute par perte d'adhérence à la suite d'un blocage de la roue avant et/ou arrière particulièrement par temps de pluie. Cela nécessite une anticipation plus grande du pilote et une distance de freinage souvent plus importante.

Il convient donc de veiller d'une manière générale à la lisibilité de l'infrastructure afin d'éviter les manœuvres ou les changements de direction imprévus ou trop brusques.

## Article 3 - Un catalogue non exhaustif des aménagements potentiellement dangereux

Des aménagements routiers peuvent se révéler potentiellement dangereux si la spécificité des deux-roues n'est pas prise en compte lors de leur conception, réalisation et maintenance.

Parmi les plus importants, on peut citer :

- les carrefours giratoires,
- les ralentisseurs, coussins et plateaux,
- les glissières de sécurité,
- les tranchées longitudinales et transversales,

- tous les obstacles latéraux dont le mobilier urbain, potelets, bornes, dents de requin, bacs à fleurs etc,
- les bordures et îlots directionnels,
- les tampons sur chaussées, aussi leur positionnement que leur structure et mise en œuvre,
- la réfection des revêtements de chaussées : en particulier les rabotages longitudinaux et les **engravures**, les surépaisseurs partielles et autres irrégularités brutales de niveau du revêtement sur la couche de roulement, le gravillonnage,
- les plots réfléchissants et les clous de passages-piétons, utilisés dans certains aménagements sur chaussées,
- le marquage sur chaussées, passages piétons en particulier, etc.

Il est donc essentiel que les gestionnaires de voirie veillent au respect des normes techniques et des réglementations en vigueur aux différents stades d'élaboration des ouvrages susnommés : modalités d'emploi,

- conditions de réalisation,
- caractéristiques géométriques,
- entretien et maintenance.

Cette vigilance doit pouvoir s'exercer aussi bien au niveau des services directement concernés que dans les entreprises titulaires de marché lors de la mise en œuvre ainsi que de la part des bénéficiaires des **permissions de voirie**.

## Article 4 - Les engagements

Les partenaires, signataires de la charte s'engagent à :

### • 4.1 Le Département

#### **En matière de gestion du domaine public routier départemental**

- Veiller à la bonne application sur son réseau des prescriptions du règlement de voirie départementale relatives à la réalisation, au remblaiement, au compactage et au revêtement des tranchées sur chaussée, aussi bien par les bénéficiaires des autorisations de voirie que par les entreprises prestataires.

Le règlement de voirie départemental révisé, qui a pris effet par arrêté départemental du 11 juillet 2014, intègre en annexes des fiches techniques de remblayage des tranchées pour chaque type de chaussée.

Des permissions de voirie sont délivrées par les services territoriaux départementaux (STD) pour chaque demande d'occupation du domaine public routier, notamment pour les tranchées. Elles précisent les prescriptions à prendre en compte par le demandeur dans le respect des règles de l'art des travaux envisagés et elles comprennent en annexe une copie de la fiche technique de remblayage des tranchées par rapport au type de chaussée concernée.

- Alerter les communes par les "porter à connaissance" des documents d'urbanisme des éventuelles dispositions qui pourraient avoir un impact négatif sur les conditions de sécurité de la circulation.

Chaque "porter à connaissance" du Département concernant les PLU communaux et PLU intercommunaux précise en matière de recul des obstacles latéraux : *dans un objectif de sécurité, l'implantation des ouvrages en bordure de voie ne doit pas restreindre les conditions de visibilité sur l'itinéraire, et notamment dans les carrefours et ne doit pas constituer d'obstacle dangereux. Ainsi, en concertation avec les demandeurs, seront recherchées la ou les implantations la ou les plus éloignées possibles du bord de la chaussée et au-delà des fossés et/ou des équipements de sécurité.* Cette démarche est suivie des faits dans le cadre de la consultation du Département, par les services instructeurs des permis de construire, sur les demandes d'autorisations de constructions en bordure des routes départementales : le respect de la prescription de recul est vérifié par le gestionnaire de voirie à cette occasion.

- Mettre en place, en milieu urbain, une veille sur les aménagements urbains réalisés par les collectivités locales dans les traversées d'agglomération pouvant avoir un impact négatif sur les "deux roues". En particulier, cette vigilance portera sur :

- la pérennité des ouvrages des réseaux enterrés,
- l'implantation et la mise en œuvre des aménagements destinés à faire ralentir : chicanes, écluse, ralentisseurs dos d'âne ou trapézoïdaux, plateaux, coussins berlinois, bordures et obstacles divers.

Les travaux correspondants aux permissions de voirie délivrées font l'objet d'une vérification de conformité par les STD dans le cadre des patrouilles chargées de l'exploitation des routes départementales.

Tout projet d'occupation du domaine public routier départemental ayant pour finalité de modifier les conditions de circulation font l'objet, par le gestionnaire de voirie, d'une analyse en "commission d'examen de projets" de la compatibilité des aménagements envisagés avec les recommandations nationales en la matière. En cas de besoin, des suggestions sont faites aux occupants pour ajuster leurs projets, afin de prendre notamment en compte les préoccupations de sécurité routière.

### **En matière de travaux routiers départementaux**

- Prendre en compte au mieux les recommandations des règles de l'art et en particulier les préconisations relatives aux "deux-roues motorisés" lors de travaux neufs, si les conditions techniques, géométriques et financières le permettent.

Dans la mesure du possible, le guide des "*Recommandations pour la prise en compte des deux-roues motorisés - aménager et gérer les infrastructures*" du Certu est pris en compte.

Sont notamment traités dans ce document : la chaussée (état, marques sur chaussée), le traitement des abords de chaussée (zones de sécurité, dispositifs de retenue routiers, obstacles dans les aménagements, méthodes de traitement des obstacles) les virages, les carrefours, les séparateurs physiques de voirie urbaine (bourrelets sur chaussée, terre-pleins et îlots) les dispositifs modérateurs de vitesse en milieu urbain (chicanes, écluses, ralentisseurs, plateaux et coussins) les plantations, les chantiers sur voirie et signalisation temporaire, le stationnement des 2RM.

Dans les projets neufs, il est essayé, autant que faire se peut, de sortir les regards des voies de circulation, d'isoler ou de supprimer les obstacles latéraux, d'éviter la mise en place de glissières (ou alors intégrant les lisses "motards"), d'avoir des zones de rattrapage, etc.

- Poursuivre la mise en conformité progressive des **glissières de sécurité**, métallique ou bois, existantes en zone de virage ou en échangeur.

Environ 1 km de lisses sont posées chaque année en équipement neufs selon les critères suivants : virages < 250 m sur routes bidirectionnelles et dans les bretelles d'échangeurs avec dénivellation. Tous les sites répondants à ces critères sont pris en considération et pas seulement sur les sites d'accidents.

- S'assurer de la bonne exécution des travaux dans le respect de la technique, des règles de l'art et de la mise en place de la signalisation adaptée sur les chantiers de gravillonnage.

### **En matière de communication**

- Examiner les réclamations des usagers en matière de défaillance de voirie et les informer des décisions prises le cas échéant et des actions réalisées.

Une boîte de messagerie électronique dédiée aux réclamations des usagers a été créée au niveau du Département et la FFMC a parallèlement créée une adresse électronique spécifique dénommée "pointsnoirs@ffmc42.fr" par laquelle la FFMC communique la synthèse des réclamations des motards sous forme de fiche synthétique. Chaque signalement de problème constaté sur route départementale fait l'objet d'une analyse par les services et d'une réponse dans les meilleurs délais à l'adresse de la FFMC qui peuvent être prises par le gestionnaire le cas échéant.

- Assurer la diffusion de la présente charte et de ces engagements auprès de l'ensemble des partenaires du Département, en particulier entreprises mandataires et collectivités avec lesquelles le département s'engage contractuellement (contrat territorial de développement, contrat communal d'aménagement, contrat communal simplifié).

La charte a fait l'objet d'une diffusion et a été présentée en COTITA, club métier regroupant les services de l'État (dont le CEREMA) et des représentants des services gestionnaires de voirie des principales collectivités territoriales du quart Sud-Est de la France.

### **En matière d'exploitation et d'information à l'utilisateur**

- Rechercher, dans la mesure du possible, une amélioration de la **pré-signalisation** des chantiers de revêtement de chaussée suffisamment en amont sur l'itinéraire, au point de bifurcation le plus approprié, pour donner la possibilité, en particulier aux usagers de deux roues, d'emprunter des itinéraires alternatifs.

Des panneaux d'information de chantier sont installés la semaine précédant les travaux pour informer les usagers. Pendant les travaux, aux carrefours encadrant le chantier, des panneaux informant du risque de projection de gravillons à tant de km et la longueur de route impactée sont placés sur le réseau RD de façon à laisser aux usagers la possibilité de s'orienter vers un itinéraire alternatif. La signalisation réglementaire de chantier est quant à elle mise en place toute la durée du chantier jusqu'à l'aspiration des gravillons résiduels.

Les chantiers d'enduits programmés dans les 10 jours ou réalisés mais non encore "balayés" sont signalés sur le site inforoutes 42 accessible à l'adresse suivante : <http://www.inforoute42.fr/>.

- Rechercher les possibilités de communiquer la programmation des chantiers de revêtements de chaussée sur internet.

#### • 4.2 La FFMC

- Participer à une cellule de veille pilotée par l'État et le Département et contribuer à l'alimenter avec comme objectif de :
  - recenser les dangers ressentis liés aux équipements et signalisations en place sur la voie publique,
  - informer les signataires de la charte des dysfonctionnements et des difficultés rencontrés,
  - répondre, si nécessaire, aux sollicitations et interrogations des exploitants de voirie sur les nouveaux chantiers ou sur les aménagements ou amélioration des réseaux existants,
  - promouvoir et faire vivre la présente Charte et assurer sa diffusion auprès des autres collectivités territoriales compétentes de la Loire pour une prise en compte sur l'ensemble du réseau routier du département.

#### • 4.3 L'État

- Apportera son soutien aux partenaires de la charte à travers la prise en compte de la problématique des deux-roues motorisés dans les divers documents de planification de la sécurité routière réalisés par la Préfecture en concertation avec l'ensemble des services en charge de ce sujet.

- Favorisera la diffusion aux gestionnaires de voirie des règles de l'art, normes et l'information des derniers ouvrages édités par le réseau scientifique et technique (**CEREMA**).

- Assurera à travers la **CCUSR**, le relai des informations remontées par les usagers motards ou par la FFMC auprès des services gestionnaires compétents.

- Contribuera à diffuser aux auto-écoles et aux candidats au permis de conduire moto, les messages de sécurité routière propres à l'exercice de leur activité.

### Article 5 - Suivi, évaluation et durée de la charte

La présente charte, qui remplace la précédente, est signée pour une durée d'un an, reconduite par tacite reconduction chaque année.

Chaque partie conserve, le cas échéant, la possibilité de dénoncer la présente charte.

Une fois par an, les signataires se concerteront pour réaliser le bilan de fonctionnement de la charte et examiner les amendements éventuels nécessaires à son évolution.

**Pour le Département  
de la Loire**

Le Président

**Pour l'État**

Le Préfet

**Pour la FFMC**

Le Coordinateur départemental  
De la fédération française  
des motards en colère  
de la Loire





# ANNEXE

## GLOSSAIRE

<b>Accidentalité</b>	Quantification des données d'accidents de la route permettant d'évaluer la fréquence des accidents. L'accidentalité permet de déterminer le niveau d'insécurité routière.
<b>Accidentologie</b>	Étude des accidents occasionnés par des véhicules automobiles, tant du point de vue de leurs causes que de leurs effets.
<b>AIVF</b>	Association des Ingénieurs des Villes de France.
<b>Aménageur</b>	Terme générique des services ayant en charge la construction et l'aménagement du réseau routier.
<b>CCUSR</b>	Commission consultative des usagers sur la signalisation routière.
<b>CERTU - CETUR</b>	Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les CERTU - CETUR constructions publiques, dont l'ancienne dénomination était le centre d'études technique urbain (CETUR). Le CERTU appartient au réseau scientifique du Ministère des Transports.
<b>CETE</b>	Centre d'études techniques de l'équipement. Implantés régionalement, les CETE appartiennent au réseau scientifique du ministère des transports.
<b>CEREMA</b>	Fusion, à partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2014 des différents services du réseau scientifique et techniques : CETE, CERTU, SETRA...
<b>Deux roues (2RM)</b>	Catégorie générique de véhicules regroupant les cyclomoteurs, les scooters (de toutes cylindrées, y compris ceux à 3 roues), les motocyclettes et les side-cars.
<b>DGO</b>	Document général d'orientation de sécurité routière : le DGO est un document pluriannuel de planification en matière de sécurité routière, rédigé par la Préfecture et servant de référence à l'élaboration annuelle du plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).
<b>Engravure</b>	Technique de raccordement de deux sections de revêtement routier, consistant à effectuer en limite de la partie conservée une saignée biseautée longitudinale et/ou transversale par rabotage.
<b>Exploitant</b>	Terme générique des services qui assurent l'exploitation de la route telle que la viabilité hivernale, la signalisation des chantiers, les interventions d'urgence et de maintenance relatives au traitement des incidents : détérioration ponctuelle de la chaussée, accidents de la route, maintien en état de la signalisation...

<b>FFMC</b>	Fédération Française des Motards en Colère, association créée en 1980. La FFMC fédère les usagers des véhicules motorisés à deux (ou trois) roues. Son objectif est de développer la pratique de ce moyen de transport et de défendre ses utilisateurs. Elle agit dans le domaine de la sécurité routière en initiant des actions de communication, de prévention et de formation...
<b>Gestionnaire de voirie</b>	Terme générique des services ayant en charge l'entretien, l'exploitation et la gestion administrative de la route ; le gestionnaire de voirie instruit et délivre le cas échéant les permissions de voirie aux demandeurs qui les sollicitent.
<b>Glissières de sécurité</b>	Dispositif de retenue le plus couramment utilisé pour isoler un obstacle en bordure de chaussée et éviter la sortie de route des véhicules. Les glissières métalliques ou en bois sont composées d'éléments de glissement maintenus à hauteur de portière des véhicules légers (70-80 cm) par des supports implantés tous les 2 ou 4 m en fonction de la typologie de l'équipement. Une glissière doit être, dans les cas définis précisément par les règles de l'art (virages serrés, bretelles d'échangeurs...) systématiquement équipée d'un élément bas de glissement anti-encastrement, appelé communément "écran moto".
<b>ONISR</b>	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière. L'ONISR publie notamment chaque année les données détaillées des accidents corporels de la circulation.
<b>Permission de voirie</b>	Acte administratif autorisant de manière précaire et révoquant l'occupation du domaine public routier par un tiers, généralement pour y réaliser des travaux relatifs à la création d'un accès, aux passages de réseaux, busage de fossé au droit d'un accès, tranchée transversale ou longitudinale, équipements des points d'arrêt d'autocar, entrée de station service...
<b>Présignalisation</b>	Signalisation implantée suffisamment en amont d'un événement routier, permettant d'alerter les usagers suffisamment à l'avance pour qu'ils puissent réaliser en toute sécurité les mesures adaptées à la nature de l'évènement : ralentir, s'arrêter, changer de direction...
<b>Ressuage</b>	Phénomène survenant sur les enduits gravillonnés, au cours duquel le liant (goudron) a tendance à fondre sous l'action de la chaleur et à percoler à travers le revêtement de chaussée. Le revêtement perd de sa stabilité en surface et de nombreux gravillons se détachent, on assiste parfois à un décollage plus ou moins complet de l'ensemble de la couche superficielle du revêtement routier.
<b>SETRA</b>	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements, appartenant au réseau scientifique du Ministère des Transports.
<b>Usagers vulnérables</b>	Les piétons, les cyclistes et les usagers des deux roues motorisés constituent les usagers de la route dits vulnérables, car ils se trouvent en contact corporel direct avec les obstacles rencontrés en cas de chocs ou de chute. La plupart des accidents de la circulation avec un usager vulnérable impliqué donne lieu à des traumatismes corporels importants...



**CHARTRE RELATIVE À LA PRISE EN COMPTE  
DE LA THÉMATIQUE DE SÉCURITÉ SPÉCIFIQUE  
AUX “DEUX-ROUES MOTORISÉS”  
DANS L’AMÉNAGEMENT, L’ENTRETIEN  
ET L’EXPLOITATION DU RÉSEAU ROUTIER**

**Loire**  
LE DÉPARTEMENT



**FFMC** **42**  
MOTARDS & CITOYENS LOIRE