

MAIRIE DE PARIS



CHARTRE

DES 2 ROUES MOTORISÉS

A PARIS

HÔTEL DE VILLE

19 mars 2007

SOMMAIRE

- Préambule page 3

Les signataires s'engagent à :

- Article 1 : diffuser et à porter à la connaissance page 5
- Article 2 : faire connaître aux autres usagers les spécificités liées aux 2 roues motorisés page 5
- Article 3 : préconiser certaines attitudes aux usagers de 2R motorisés et aux autres usagers pour améliorer le partage de l'espace page 8
- Article 4 : préconiser aux usagers de 2R motorisés des modalités de stationnement page 13
- Article 5 : préconiser :
 - le choix d'un véhicule 2R motorisé adapté à la ville et une attitude responsable de son conducteur page 15
 - le port d'une tenue adaptée pour les utilisateurs des 2R motorisés page 17
- Article 6 : assurer le suivi et l'évaluation de la Charte page 18

PREAMBULE

En conclusion de la Journée technique nationale 2R motorisés du 29 avril 2004 organisée par la Ville de Paris, M. Denis Baupin a proposé à l'ensemble des acteurs l'élaboration d'une Charte des 2RM à Paris.

Le nombre de 2R motorisés a augmenté de façon très importante ces dernières années à Paris (+ 42% depuis 1997). Les 2RM ont toute leur place dans la ville, et il est indispensable qu'ils puissent circuler dans des conditions de sécurité satisfaisantes pour eux mêmes comme pour les autres usagers de l'espace public. En effet, les usagers des 2R motorisés représentent 50% du total des victimes dans les accidents corporels en 2005, pour une part de 12% du trafic de surface dans Paris intra-muros (5,5% sur le boulevard périphérique).

L'utilisation du deux roues motorisé peut participer d'un choix de vie, d'une passion, C'est aussi un véhicule permettant de minimiser les contraintes liées à l'encombrement des villes, de respecter plus facilement des horaires contraignants et son coût reste modéré.

Prendre en compte aujourd'hui la place des 2RM dans la ville nécessite une reconnaissance réelle de leurs spécificités de circulation et de leurs droits. Pour cela les pouvoirs publics et les constructeurs doivent faire des efforts. Cette reconnaissance implique aussi des devoirs pour les usagers des 2 roues motorisés : leur respect contribue à un partage responsable de l'espace public, et améliore la sécurité des déplacements pour tous.

Dans ce cadre la Mairie de Paris a donc proposé aux organismes et associations concernés (C.E.R.T.U.¹, Préfecture de Police, C.G.T. des Coursiers, F.F.M., F.F.M.C.- P.P.C., C.N.P.A., A.C.O. IdF, Moto-Zen) l'élaboration d'une Charte des 2R motorisés. La concertation et les travaux réalisés dans le cadre du Comité technique 2R motorisé ont abouti à la rédaction de la présente Charte.

Cette Charte des 2R motorisés à Paris a pour objectif :

- de mieux faire connaître aux autres usagers de la voie publique les utilisateurs des 2R motorisés et leur spécificités.
- d'inciter les autres usagers à faciliter l'insertion du 2RM dans un esprit de partage responsable de l'espace.
- d'adresser aux utilisateurs de 2RM des préconisations en vue d'une meilleure adaptation à la ville.
- de préciser les engagements de la Ville de Paris en faveur des usagers des 2R motorisés.

Il s'agit au final d'énoncer les bonnes pratiques et de permettre la compréhension entre les 2R motorisés et les autres usagers de l'espace public en vue d'améliorer l'anticipation des comportements. La recherche d'une plus grande sécurité et la pacification des comportements sont au cœur de cette démarche partenariale.

C'est pourquoi, en parallèle à cette Charte, un guide des bonnes pratiques, abondamment illustré, sera largement diffusé par les pouvoirs publics et les associations de 2R motorisés.

¹ C.E.R.T.U. : Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques,
 F.F.M. : Fédération Française de Motocyclisme,
 F.F.M.C. - P. P.C. : Fédération Française des Motards en Colère - Paris - Petite Couronne,
 C.N.P.A. : Conseil National des Professions Automobiles - Branche Motocycle,
 A.C.O. IdF : Automobile Club de l'Ouest - Ile-de-France.

Cette charte est une première étape pour une meilleure insertion des 2R motorisés dans la Ville. Plusieurs chantiers importants, dont certains de niveau national, doivent venir compléter les propositions de cette charte.

Citons :

- la formation - des usagers 2R motorisés mais aussi des autres conducteurs
- la détectabilité des 2R motorisés par les autres usagers (automobilistes et piétons)
- la prise en compte des pratiques de circulation des 2RM dans les nouvelles infrastructures routières
 - poursuivre les efforts sur la sécurisation de l'espace public existant
 - les professionnels devront également poursuivre leurs efforts pour produire et mettre en vente des véhicules 2R motorisés encore moins polluants et plus silencieux, de cylindrée appropriée à la ville, ce qui sera un gage supplémentaire d'insertion apaisée dans le tissu urbain
 - enfin l'évolution de la réglementation, pour une meilleure prise en compte du développement des 2R motorisés en milieu urbain.

Les signataires s'engagent à :

ARTICLE 1 : DIFFUSER ET A PORTER A LA CONNAISSANCE

des parisiennes et des parisiens, de leurs adhérents, lecteurs, acheteurs, souscripteurs d'assurance et des usagers de la voie publique :

- la présente Charte des 2R motorisés
- le Guide des bonnes pratiques des 2 roues motorisés, figurant en annexe.

ARTICLE 2 : FAIRE CONNAITRE AUX AUTRES USAGERS LES SPECIFICITES LIEES AU 2 ROUES MOTORISE

Ces particularités tiennent essentiellement en trois points : le choix de ce mode de déplacement, la circulation, le stationnement.

En effet les piétons ont des trottoirs, les cyclistes des bandes cyclables, les bus et les taxis ont des couloirs réservés mais il n'y a pas de place définie pour les 2R motorisés dans la circulation des grandes villes. Les 2R motorisés ont le sentiment de ne pas être pris en compte. Or, ils ne souhaitent pas de place réservée mais une meilleure intégration dans la circulation, dont ils sont acteurs à part entière. Leur fragilité fait que les autres usagers doivent absolument les reconnaître et les intégrer, connaître leurs spécificités. Les comportements des conducteurs de 2 roues motorisés découlent plus des spécificités des véhicules que d'une volonté délibérée de s'affranchir des règles au détriment des autres usagers.

De plus ils utilisent quelques signes gestuels, se substituant à un langage oral rendu souvent impossible, qui leur permet de communiquer. La connaissance par les autres usagers de ce langage est un gage de meilleure compréhension et de dialogue.

Transmis naturellement de motard à motard et peu connus des autres usagers on relève parmi eux : le "V" du salut amical entre usagers 2RM, la jambe tendue pointe de pied relevée dirigée vers un autre véhicule en signe de remerciement, totalement dénué d'agressivité - mais souvent mal compris, le hochement de tête, ou enfin le remerciement de la main, qui n'est pas recommandé car il oblige le motard à lâcher les commandes de sa moto.

Les utilisateurs des 2R motorisés ont souhaité s'adresser aux autres usagers de la Ville - les piétons, les cyclistes, les automobilistes, ... pour leur présenter leurs particularités, telle la circulation entre les files, leur "langage" gestuel spécifique ... et aussi s'engager, devant ces autres usagers, au respect d'un certain nombre de devoirs (ne pas circuler sur les trottoirs, faire attention aux piétons, circuler à allure apaisée, ...).

En échange ils demandent à être reconnus dans leur spécificité et intégrés dans la circulation.

Ils font des demandes dans ce sens aux autres usagers (mettre leur clignotant, regarder dans l'angle mort avant de tourner, s'écarter lors de la circulation entre files, ne pas traverser n'importe comment pour les piétons, ...).

Voici ce qu'ils ont tenu à faire connaître aux autres usagers :

● " POURQUOI AVONS-NOUS CHOISI LE 2R MOTORISE ?

Il s'agit souvent du choix raisonné d'un mode de déplacement en ville. Le 2 roues à moteur apporte une solution à la mobilité, permet de respecter des horaires, de ne pas passer son temps à « tourner en rond », parce que l'on trouve plus facilement un stationnement, pour le plaisir et parce que l'on a une certaine conception de la liberté (laquelle, de temps en temps, vous amène à sortir de la ville). Il permet de circuler dans des lieux étroits, encombrés ou denses, il facilite l'utilisation des interstices de la ville.

Des facilités d'accès et de visualisation du 2 roues motorisé permettent une vérification rapide des éléments de sécurité (câbles, freins etc. ...). Il procure enfin une sensation de liberté et de plaisir.

Ce peut être aussi un choix motivé par des raisons économiques : le prix d'achat attractif, l'entretien facile et économique des faibles ou moyennes cylindrées notamment rendent le véhicule accessible au plus grand nombre. Cet aspect a incité nombre de ménages à préférer son achat à celui d'une deuxième automobile - ce qui concourt à la mobilité de tous.

● POURQUOI CIRCULONS-NOUS COMME NOUS LE FAISONS ?

Les 2R motorisés sont vulnérables. La dimension réduite des 2R motorisés, par rapport aux automobiles, ne leur permet pas d'occuper toute la largeur des voies de circulation. Cela les oblige à circuler de front avec des usagers quatre roues parfois peu conscients de leur fragilité.

Pourtant ces véhicules sans carrosserie sont vulnérables, à l'instar des piétons ou des cyclistes qui bénéficient eux d'espaces dédiés. La seule protection des usagers des 2R motorisés réside dans leur habillement et leur casque.

Les 2R motorisés sont mal identifiés par les autres usagers et a fortiori dans un milieu dense. A allure égale, les 2R motorisés donnent aux automobilistes et aussi aux piétons la fausse impression qu'ils vont plus vite. L'œil ne les repère pas de loin (à la différence d'un camion par exemple), cela en raison du gabarit réduit des 2R motorisés. Des problèmes de visualisation, d'estimation de trajectoires et de vitesse embarrassent donc les autres usagers.

Les 2R motorisés circulent en position décalée par rapport aux voitures.

Cela leur permet, dans la file, une meilleure visibilité et d'anticiper.

Les 2R motorisés circulent entre deux files. Cela, le plus souvent, lorsque les automobilistes sont ralentis.

Car arrêtés à l'arrière immédiat des véhicules dans les files, en particulier sur le boulevard périphérique, les 2R motorisés sont dangereusement exposés. Leur faible protection les rend vulnérables aux chocs, de plus, tous les modèles ne possèdent pas de warning. Par ailleurs l'avancement d'un trafic saturé s'effectue "en accordéon" et induit des arrêts fréquents et une recherche d'équilibre quasi permanente à chaque redémarrage. En effet le 2 roues motorisé doit conserver une vitesse minimum pour maintenir son équilibre.

Il vaut donc mieux circuler entre les véhicules. Cette trajectoire est très visible. Elle évite l'effet de surprise, elle est identifiable par l'automobiliste.

La circulation entre file se différencie nettement du changement de file et du "slalom". Elle s'écarte ainsi de la mise en danger de soi-même et d'autrui en raison de la faible énergie déployée (parce que pratiquée uniquement en cas de circulation dégradée), qui neutralise tout sur risque.

Cette pratique de la circulation entre file n'est pas définie par le Code de la Route. En effet il régleme le changement de file de tout conducteur et stipule que les dépassements doivent s'effectuer à gauche. Deux cas font toutefois exception et permettent le dépassement par la droite (lors du changement de direction à gauche effectué par un véhicule tiers ; lorsque la circulation s'est établie en file ininterrompue : le fait que les véhicules d'une file circulent plus vite que les véhicules d'une autre file n'est pas considéré comme un dépassement - tout en se maintenant dans leur voie de circulation sans être autorisé à changer de file).

Le freinage est encore plus délicat par chaussée humide. Il impose une anticipation plus grande du conducteur. D'une manière plus générale l'équilibre particulier du 2 roues motorisé rend délicate toute manœuvre imprévue (par exemple évitement d'un véhicule changeant de direction brusquement). Dès lors, toute situation d'urgence, à laquelle peuvent se combiner des conditions météorologiques particulières voire des éléments glissants de l'infrastructure, produit un contexte très délicat pour le 2 roues motorisé. Enfin, le risque constitué par la roue avant qui se dérobo, entraînant la chute est élevé, particulièrement par temps de pluie.

Leur trajectoire n'est pas toujours rectiligne. La trajectoire d'un 2R motorisé peut paraître inconséquente : en réalité, il est beaucoup plus sensible qu'un 4 roues aux changements de revêtements, plaques métalliques, pavés, rainures peinture. Il effectue des écarts pour les éviter. Avant un virage, il ralentit, etc ...

Il doit tenir compte de ces éléments, ce qui explique très souvent son placement sur la chaussée, qui n'est pas celui d'un 4 roues. Ce contexte réclame une grande vigilance et une attention spécifiques à la conduite du 2 RM pouvant rendre certains des conducteurs de 2 roues motorisés moins réceptifs aux contraintes des autres conducteurs.

Dans leur "bulle", les usagers du quatre roues ne sont pas en prise directe avec ces éléments.

En outre, dans un "quatre roues" l'attention des conducteurs est parfois dérangée par des équipements de plus en plus perfectionnés (chargeur CD, GPS, téléphone, climatisation), pouvant les soustraire aux éléments extérieurs.

Le port du casque peut influencer la conduite. L'absence d'essuie glace complique l'utilisation du casque par temps de pluie (avec la présence possible de buée), modifiant les pratiques de conduite du 2 roues motorisé.

Ils ont un "langage" gestuel spécifique. Les usagers des 2R motorisés effectuent des mouvements des pieds, des jambes, des mains, des hochements de tête. Il ne s'agit pas là d'insultes à l'encontre des automobilistes, mais bien de remerciements.

● **COMMENT STATIONNONS-NOUS ?**

Un mode de stationnement particulier. L'absence de carrosserie et de pare-chocs oblige à choisir avec discernement l'emplacement. Il s'agit, d'une part d'éviter toute percussion (par exemple lorsqu'une automobile réalise un "créneau"), et d'autre part d'éviter toute chute liée aux instabilités de position pour les 2 roues motorisés.

La recherche des places "au plus près". Un des avantages, pour l'utilisateur de 2R motorisé, est la notion de "porte à porte". Ce dernier aura donc toujours tendance à vouloir stationner au plus près de son point d'arrivée. En outre les utilisateurs dédaignent parfois les emplacements situés dans les petites rues par crainte du vol, préférant se stationner dans les rues plus passantes.

Par ailleurs les usagers des 2R motorisés accrochent parfois leurs véhicules au mobilier urbain, aux barrières, ...

Des difficultés de cohabitation avec les piétons. Les 2RM ont des difficultés pour se stationner sur la chaussée, liées au manque de place, ce qui les conduit à la recherche d'un stationnement sur trottoir.

Cela amène les usagers des 2R motorisés à parfois porter préjudice aux piétons - arrêts sur les passages piétons, envahissement des trottoirs étroits, 2RM garés le long des façades d'immeuble, pour lesquels pourtant le trottoir est l'espace naturel de déplacement.

On constate également qu'un certain nombre de 2R motorisés roulent sur les trottoirs, ce qui ne va pas dans le sens d'une compréhension mutuelle avec les piétons. Pourtant les usagers des 2RM sont aussi eux-mêmes des piétons : le partage de l'espace est important.

ARTICLE 3 : PRECONISER CERTAINES ATTITUDES AUX USAGERS DE 2R MOTORISES ET AUX AUTRES USAGERS POUR AMELIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE

VIVRE ENSEMBLE, C'EST AUSSI PARTAGER LA RUE

3-1 CONCERNANT LES RAPPORTS PIETONS / 2R MOTORISES

3-1-1 A recommander aux usagers des 2R motorisés :

La prudence à l'approche des carrefours. A l'approche d'un carrefour mettre en œuvre cette mesure de sécurité élémentaire : ralentir. Evaluer en même temps vos moyens de freinage et l'état de la chaussée.

Toujours penser à s'arrêter pour laisser passer les piétons pour tourner à gauche ou à droite en carrefour.

Contourner avec prudence les véhicules arrêtés devant.

Ils peuvent cacher par exemple un passage pour piéton ou la traversée imprévue d'une personne âgée.

Ne jamais oublier qu'en ville il y a des usagers fragiles (enfants, personnes âgées, handicapés). Même dans les rues rectilignes et semblant dégagées, ne jamais oublier que les enfants notamment, peuvent brusquement surgir d'entre deux véhicules stationnés.

Et cela pas seulement dans les rues où il y a des écoles. Un enfant de 8-10 ans n'est pas plus haut qu'une voiture en stationnement : le risque existe de ne pas le voir. Et l'enfant peut oublier toute prudence si une boutique "tentante" se trouve de l'autre côté de la chaussée, si un ballon lui échappe ... Cette prudence sera, en cas de choc, de nature à réduire la gravité des lésions.

Se rappeler que les piétons perçoivent mal les 2R motorisés.

Les piétons, même les adultes, ont du mal à évaluer correctement la vitesse des 2R motorisés, en raison du gabarit réduit de ceux-ci.

Adopter une allure apaisée en ville. C'est à dire conduire avec souplesse, en douceur.

C'est éviter de se placer en situation de manœuvre d'urgence : à 50 km/h, il faut 28 mètres en moyenne pour s'arrêter ...

C'est prendre conscience que la ville n'est pas un circuit et donc s'imposer une vitesse appropriée aux circonstances et à l'environnement, car tout conducteur doit rester constamment maître de sa vitesse et la régler en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation et des obstacles.

Cela permet aussi de prolonger la vie de son véhicule et de maintenir ses performances de tenue de route - freinage - pollution sonore, etc. ...

De ne jamais circuler sur les trottoirs. C'est le domaine des piétons et il doit le rester.

3-1-2 A recommander aux piétons :

D'éviter les traversées "sauvages" (hors des passages piétons proches) **en pleine voie**, en diagonale, sans regarder, voire en courant.

Elles induisent des réactions réflexes chez les 2R motorisés et installent une situation d'urgence. Dès lors, en particulier lorsqu'il pleut, les manœuvres de freinage perdent une grande partie de leur efficacité et accroissent le risque de glissance : le motard peut dérapier.

D'être prudent dans les carrefours sans feux. Regarder d'abord à gauche et à droite pour être sûr de pouvoir s'engager sans risque. Si des quatre roues sont arrêtés, vérifier si des 2R motorisés ne surviennent pas.

De marquer un temps d'arrêt aux carrefours situés en virage avant de traverser.

Un 2R motorisé peut arriver en tournant, sans que le piéton l'ait aperçu. S'il y a doute, patienter.

Au feu, de s'engager uniquement au moment du feu vert de la figurine piéton.

Lorsque la chaussée est divisée en plusieurs parties s'engager successivement par refuge ou terre-pleins. Ne plus s'engager si la figurine vient de passer au rouge.

Se rappeler qu'ils perçoivent mal les 2R motorisés. Ces véhicules sont plus petits et moins visibles de loin qu'un bus par exemple. De même, un poteau, voire un abri bus peuvent facilement cacher un 2RM.

Lorsqu'ils souhaitent traverser sur un passage piéton en pleine voie (hors carrefour) et en l'absence de feu tricolore : même si d'autres véhicules sont arrêtés, vérifier bien que le conducteur du 2R motorisé qui arrive au loin a vu le piéton.

3-2 CONCERNANT LES RAPPORTS CYCLISTES / 2R MOTORISÉS

3-2-1 A recommander aux usagers des 2R motorisés :

De prendre en compte la vulnérabilité des cyclistes. Un cycliste est vulnérable, en particulier au démarrage, plus délicat et pénible que celui d'un 2R motorisé.

De maintenir une distance avec le vélo. Laisser un mètre d'espace entre lui et le 2RM et réduire sa vitesse.

Dans la circulation le cycliste est sensible au déplacement de l'air généré par les mouvements des autres véhicules, en particulier effectués à allure rapide, qui peut le déstabiliser dangereusement. La distance de sécurité est importante ainsi qu'en carrefour lors des redémarrages au feu et lors des montées de côtes (le cycle peut chasser).

De ne pas circuler sur les aménagements cyclables. Ne pas les utiliser.

Il est très désagréable pour le cycliste de subir le changement brusque de direction d'un 2R motorisé, de se faire doubler par la droite par exemple, lorsqu'il aborde une bande cyclable.

3-2-2 A recommander aux cyclistes :

De faire attention lorsqu'ils s'insèrent dans la circulation. Le cycliste qui cherche à s'insérer dans la circulation, en venant d'un trottoir par exemple, n'a pas la priorité. Attendre les "trous" dans le flot des véhicules.

Toujours circuler à droite de la chaussée, sauf aménagements particuliers.

Ne jamais rouler à plus de deux de front.

Prendre des précautions avant de tourner.

Penser à bien indiquer avec le bras le sens de la direction retenue, tout en regardant les conducteurs (sur les côtés du vélo et derrière). Serrer à droite si c'est vers la droite. Serrer l'axe médian ou la gauche de la chaussée à sens unique, si c'est vers la gauche. En cas de doute quant à l'approche d'un 2R motorisé stopper la manœuvre, afin d'éviter toute situation d'urgence.

Respecter la signalisation, notamment les feux et les sens de circulation.

Etre visible. Notamment au lever du jour et à la tombée de la nuit. Avoir, si possible, une tenue et des accessoires de sécurité, voyants, perceptibles à plusieurs dizaines de mètres.

3-3 CONCERNANT LES RAPPORTS 2R MOTORISÉS / 4 ROUES

3-3-1 A recommander aux usagers des 2R motorisés :

La pratique de la circulation entre files en ville dans les meilleures conditions de sécurité possibles. Aujourd'hui non définie par le code de la route, la circulation entre files est une pratique courante des 2 roues motorisés en ville. Pour qu'elle soit pratiquée dans de bonnes conditions, il convient de respecter les recommandations suivantes :

- circuler entre files uniquement lorsque la circulation est dégradée, c'est à dire lorsque les véhicules automobiles sont à l'arrêt ou très ralentis, circulant en files ininterrompues.
- se positionner entre les deux voies les plus à gauche.
- ensuite, s'interdire les changements de direction intempestifs ("slalom").
- être vigilant. Cela permettra d'anticiper les déboîtements inattendus des autres véhicules. Se maintenir constamment dans la même entre file. Se méfier des ralentissements soudains.
- rouler à une allure lente, à équivalence d'une marche rapide (bien plus lentement que le marathonnier), allure calée sur la file la plus lente, en maintenant un écart faible de vitesse avec cette file.
Cela va permettre à l'automobiliste - qui, on le rappelle, perçoit très mal les 2R motorisés, d'avoir le temps de les voir arriver. De plus une vitesse réduite laissera le temps d'anticiper une erreur. La période la plus délicate est comprise entre les ralentissements et les redémarrages.
- s'assurer qu'une largeur suffisante existe entre les files de véhicules (entre un et deux mètres).
- maintenir également une bonne distance de sécurité avec un autre 2R motorisé circulant devant lui, entre files, de l'ordre de la longueur d'une machine, à peu près (cela dépend de la vitesse).
- en remerciant, par le langage spécifique du 2RM, les automobilistes qui s'écartent pour laisser passer le 2RM.
C'est important, cela valorise le conducteur du 4 roues et l'incite à recommencer à se serrer. Il est mieux de saluer avec la tête (hochement). C'est mieux qu'avec la main droite (qui lâche l'accélérateur) ; le pied qui bouge est déconseillé aussi (ne pas aller jusqu'à la chute pour remercier).
- ne pas être agressif avec les conducteurs qui ne laissent pas passer, restant au milieu de leur voie, le 2RM.
C'est un privilège, pas un dû. Se rappeler que les automobilistes ne comprennent pas toujours le langage motocycliste : certains le prennent comme une incivilité.
- en cas de remontée des files de voitures jusqu'au feu rouge, ne pas stationner sur les passages piétons. S'arrêter avant.
- intégrer le flux automobile sans le dépasser si le flux roule à 20 km/h et plus. Rester dans sa file.

Sur le boulevard périphérique, il est recommandé d'appliquer les conseils suivants :

- circuler entre les deux voies les plus à gauche, uniquement lorsque le périphérique est saturé et que les autres véhicules sont à l'arrêt ou très ralentis.
- le dépassement sur l'extrême gauche est formellement déconseillé.
Risque d'être coincé entre une voiture et le muret.
- l'allure de la remontée doit être lente, dans les mêmes conditions que décrites pour Paris intra-muros.
On constate des différentiels de vitesse irresponsables, dangereux, du fait de certains 2R motorisés (couramment 40km/h de plus que les autres véhicules). Il faut rappeler que 40 km/h, cela représente 11 m/s et pour s'arrêter, il faudra environ 22 mètres. On rappelle aussi que sur le boulevard périphérique les motos sont impliquées dans plus des deux tiers (67%) des accidents corporels alors qu'elles représentent 5% du trafic.
- en arrivant derrière un automobiliste qui a mis son clignotant pour se rabattre : le laisser passer.
Cela prend quelques secondes et permet de sécuriser sa manœuvre.
- arrêter de circuler entre les files lorsque le trafic auto redevient fluide, dès qu'une file se fractionne et laisse l'espace nécessaire. Reprendre sa file et y rester.

La Mairie de Paris expérimente le marquage des files voitures sur trois voies de la capitale. Le but de cette expérimentation est d'observer si ce marquage améliore le confort de conduite des 2R motorisés. Notamment s'il incite les automobilistes à se serrer de part et d'autre des 2R motorisés qui circulent entre deux files. Si le test est concluant, les files seront progressivement marquées sur les voies larges de la capitale.

L'expérimentation a débuté à l'automne 2005, rue de Rivoli (entre la place Baudoyer et le bd de Sébastopol), bd de Sébastopol (entre la rue de Rivoli et la rue Réaumur) et sur les quais de la Mégisserie et de Gesvres (entre le Pont Neuf et la place de l'Hôtel de Ville).

Il ne s'agit pas d'un marquage spécifique de type voie 2RM, mais du marquage des files voitures. Ce marquage, qui était peu réalisé jusqu'à maintenant, a été mis en place de façon réglementaire sur la base de lignes blanches discontinues. Les voies de circulation ainsi délimitées ont une largeur d'environ 3 mètres. Une sur largeur a pu être envisagée, en fonction des configurations locales, sur la voie de gauche.

D'une manière générale :

Se dire en permanence que les 2RM ne sont pas vus par les automobilistes.

Lorsqu'un accident survient entre une auto et un 2R motorisé, fréquemment la voiture n'a pas vu le 2RM : vous devez donc toujours vous comporter comme si vous n'aviez pas été vu !

Etre prudent aux intersections, même en ayant la priorité.

Les autres usagers arrivant sur l'intersection peuvent ne pas voir le 2RM (qui n'a pas de carrosserie). Il ne sert à rien de mourir dans "son droit !"

Etre prudent également dans les voies à une seule file, à sens unique : seul le dépassement à gauche s'applique (pas de "slalom" entre les véhicules).

Prudence aussi dans les cas de dépassement à gauche, dans les voies à double sens avec une seule voie dans la direction. Faire très prudemment le dépassement par la gauche sans franchir la ligne continue.

Il y aurait dans ce cas danger de percussio n avec le véhicule venant d'en face ou avec un piéton effectuant une "traversée sauvage".

Ne pas circuler en passant de l'autre côté des bornes hautes en carrefour (les bornes qui délimitent les feux rouges ou les passages pour piétons).

Il y a aussi un risque de percussio n du piéton engagé, qui ne s'attend pas à être confronté à la présence d'un véhicule à contre sens.

Ne pas rouler sur les zébras du boulevard périphérique ni sur les sur-largeurs de la chaussée qui forment des bandes dérasées entre la voie et l'accotement.

Les automobilistes ne s'attendent pas à voir un véhicule y circuler.

Rappel : Il n'y a pas de bandes d'arrêt d'urgence sur le boulevard périphérique.

Ne pas circuler en « pleins phares ».

Cela aveugle ceux qui regardent dans leur rétroviseur. C'est aussi faire prendre un risque à ceux qui suivent. C'est éblouir les usagers qui cherchent à détecter les 2RM dans le trafic. C'est prendre le risque de voir des usagers dérégler leurs rétroviseurs pour ne plus être éblouis.

Avoir une position de conduite adaptée. Les mains doivent « tomber » naturellement sur les poignées du guidon ; les jambes ne doivent pas être trop repliées.

Une position trop en appui sur les mains sera vite engourdissante voire douloureuse. Des jambes recroquevillées provoqueront une mauvaise circulation à long terme. Au contraire un axe le plus vertical possible, passant des repose pieds par le bassin et la colonne vertébrale, sera le garant d'une bonne position et d'un amortissement par les jambes des éventuels chocs de la route. A contrario la position pieds en avant ne permet pas ce soulagement de la colonne vertébrale et ne pourra être utilisée que pour les petits parcours ou les déplacements urbains.

3-3-2 A recommander aux passagers des 2R motorisés :

Ne jamais monter sur un 2R motorisé sans casque et sans l'avoir attaché.

Porter un casque, des vêtements adaptés - dont un blouson, un pantalon, des chaussures montantes et plates et des gants. Y compris lorsqu'il fait chaud !

Pour sa sécurité, le passager a les mêmes contraintes vestimentaires que le conducteur.

Se tenir fermement, soit au conducteur, soit aux poignées de la moto.

Dans l'ignorance, demander au conducteur de vous expliquer comment se tenir sur le véhicule.

3-3-3 A recommander aux usagers des "4 roues" :

Faciliter la circulation entre files aux 2R motorisés.

- Ne pas oublier que les 2R motorisés circulent souvent entre les files lorsque les automobiles sont ralenties.
- Vérifier les évolutions des 2RM dans vos rétroviseurs. Leur faciliter la tâche en s'écartant à l'opposé de la voie où s'effectue l'entre files. Le véhicule le plus à gauche doit se serrer à gauche pour mieux laisser passer le 2RM à sa droite. Le véhicule situé à la droite du 2RM doit au contraire se serrer à droite. Cette pratique assure la sécurité des 2RM.
- Laisser de la place entre les deux files les plus à gauche, quand les files ne sont pas matérialisées.
- Maintenir une trajectoire rectiligne.
- Si un utilisateur de 2RM fait un signe avec le pied, la main ou la tête ne pas le prendre comme une agression : au contraire il vous remercie d'avoir pris soin de sa sécurité.

D'une manière générale, en ville :

Se souvenir de la fragilité des 2R motorisés. Ces usagers n'ont pas la protection d'une carrosserie.

Dans le cas d'un accident avec un véhicule "4 roues", leur risque d'être blessé est bien supérieur. A Paris les usagers des 2RM représentent près de la moitié des victimes des accidents (48%), pour une part de 9% du trafic (Paris intra-muros + B.P.).

Prendre en compte que les automobilistes identifient mal les 2R motorisés.

Les études de sécurité montrent qu'une des causes principales des accidents des 2R motorisés repose sur le fait qu'ils ne sont pas perçus par les automobilistes : ils ne "voient" pas les motards. Lorsqu'un accident survient entre une auto et un 2R motorisé, souvent la voiture n'a pas vu le 2RM : penser à leur présence éventuelle.

C'est important notamment sur le boulevard périphérique où les motos sont impliquées dans plus des deux tiers des accidents corporels, alors que les véhicules à deux roues y sont pourtant faiblement représentés dans la circulation (5,5% du trafic).

Toujours penser au clignotant lors du changement de direction. Après avoir pris le temps de contrôler dans les rétroviseurs, s'assurer qu'aucun 2R motorisé circulant entre les files ne survient sur vos arrières ou sur les côtés de votre véhicule : cela peut lui sauver la vie.

Dans les rues à sens unique laisser aux deux roues motorisés un peu de place.

Faire en sorte qu'ils passent plutôt sur votre gauche, ce qui permettra de bien les voir.

Penser au temps qu'il faut pour réagir en cas d'urgence.

Le temps de réaction d'un conducteur par rapport à un obstacle situé devant lui est de 1".

En conséquence, à 40 km/h, ce conducteur va parcourir à peu près 10 mètres avant de prendre la décision de freiner. Attention, en zone urbaine où, compte tenu de l'environnement complexe l'attention est diffuse, le temps de réaction peut être porté à 2".

Ne pas utiliser son téléphone en conduisant.

Cela nuit à la vigilance et entraîne des mouvements brusques pouvant conduire à l'accident, notamment avec un 2R motorisé.

Ne jamais oublier la présence éventuelle d'un 2R motorisé à proximité.

Assurer de façon générale une conduite "coulée", prévisible (c'est à dire sans à coups), **sans déboîtements.**

Elle permettra aux 2R motorisés d'anticiper plus facilement les manœuvres des "4 roues".

Etre très attentif en ouvrant sa portière. Veiller à ce que vos passagers le soient également.

Faire régulièrement contrôler sa vue afin de réduire les risques pour soi et pour les autres usagers.

L'Association Nationale pour l'Amélioration de la Vue (ASNAV) estime que 30% des personnes souffrant d'une anomalie ou d'un défaut visuel l'ignorent ou sont mal corrigées.

ARTICLE 4 : PRECONISER AUX USAGERS DE 2R MOTORISES DES MODALITES DE STATIONNEMENT

*USAGER DU 2R A MOTEUR, VOUS REVENDIQUEZ LE RESPECT DE VOTRE MOBILITE,
ALORS RESPECTEZ LA MOBILITE DES AUTRES ET NOTAMMENT DES PIETONS*

4-1 LE STATIONNEMENT DES 2 ROUES MOTORISES SUR LA CHAUSSEE

Le stationnement doit se faire dans la mesure du possible sur les espaces réservés à cet usage sur la chaussée.

Stationner de préférence de manière à ressortir en marche avant sur ces espaces réservés.

Privilégier l'arrêt sur la chaussée pour des stationnements de courte durée. Ceci pour les livraisons, dépôt de courrier, achats rapides ... Ne pas se mettre sur un emplacement de bus !

Ne pas oublier qu'un 2RM béquillé n'est pas toujours très stable. Eviter de le stationner trop près d'autres véhicules ou près de passages utilisés par d'autres usagers (sortie de poubelles, par exemple). Attention au revêtement, le bitume peut devenir instable par grande chaleur et il peut y avoir des trous entre les pavés.

On dénombre à la fin 2005 plus de 28 000 places de stationnement pour les 2 roues (vélos et 2RM) à Paris. La Ville est consciente de l'insuffisance de ce nombre.

C'est pourquoi :

afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des 2R motorisés, la Mairie a expérimenté un modèle, inédit en France, pour le stationnement des 2R motorisés sur chaussées. Le test a été réalisé en 2003 rue Théophile Roussel, dans le 12^{ème} arrondissement de Paris, en concertation avec les organismes et associations. Ce modèle prend en compte les spécificités des véhicules 2R motorisés et prévoit un mobilier d'accrochage. Il différencie pour la première fois le stationnement vélos de celui des 2RM,

- **la Mairie de Paris poursuivra son programme annuel de création de 1 000 places de stationnement par an sur chaussées** avec dispositifs d'accroche pour les 2R motorisés (modèle dit "Roussel"),

- en complément au programme annuel évoqué ci-dessus, **la Mairie de Paris va développer un programme ambitieux de création de places sur chaussée, avec un simple marquage au sol et sans mobilier d'accroche** : dès 2006, ce nouveau modèle pour le stationnement des 2 roues motorisés sera mis en oeuvre aux endroits où les besoins sont les plus criants.

4-2 LE STATIONNEMENT DES 2R MOTORISES SUR LES TROTTOIRS

● **Selon le code de la route, le stationnement des 2R motorisés sur trottoir n'est permis que sur les emplacements marqués.**

Néanmoins, à défaut d'emplacements disponibles, les signataires de la Charte recommandent aux usagers des 2RM de suivre les indications suivantes, ceci afin de respecter les autres usagers, notamment les piétons pour lesquels le trottoir est l'espace de déplacement.

Il conviendrait que le contrôle du stationnement des 2 roues motorisés sur trottoir soit effectué avec discernement et que les sanctions soient prioritairement appliquées en cas de manquement à ces principes :

- **Ne pas stationner sur les trottoirs étroits.**

En effet les trottoirs doivent assurer le cheminement des piétons et notamment des personnes en fauteuil roulant, en tenant compte de l'occupation des trottoirs par le mobilier urbain (armoires de signalisation, poteaux, arbres, ...).

Privilégier les trottoirs larges.

- Privilégier le stationnement côté bordure de trottoir (plutôt qu'au pied des immeubles) en raison des pratiques de déplacements des non voyants.

Les personnes mal voyantes se servent souvent des façades comme guide de cheminement, balayant l'espace de droite et de gauche avec leur canne. Stationné le long de la façade, le 2R motorisé devient un obstacle, qui peut être dangereux (le problème est le même avec les vélos).

Sans compter qu'il est désagréable, pour les occupants de rez-de-chaussée, d'avoir un véhicule devant leurs fenêtres (cela est valable aussi pour les vitrines).

- Eviter de se positionner trop près des passages piétons ou des entrées et sorties d'immeubles et des bâtiments publics notamment des monuments historiques, des cinémas, théâtres, etc.

- Ne pas stationner sur un trottoir face à un distributeur bancaire.

Cela est lié à la sécurité des convoyeurs de fonds.

- Eviter le stationnement sur les bouches d'incendie. Et d'une manière générale sur tout accès à des installations en sous-sol.

- Pour aller stationner, réduire au minimum votre cheminement sur le trottoir.

L'image du motocycliste s'en trouvera restaurée, notamment auprès des personnes âgées effrayées par le bruit et la masse plus imposante des grosses cylindrées.

Là où des besoins avérés ne pourraient être satisfaits par la création de stationnement sur chaussée, le stationnement des 2RM pourra être exceptionnellement organisé par la ville sur quelques trottoirs larges de plus de 6,50 m.

Ceci dans le respect des normes pompiers (voies échelles), du cheminement des piétons et personnes à mobilité réduite, des non-voyants et des transports de fonds. L'accès (et la sortie) vers ces emplacements s'effectuera par le passage pour porte cochère ou le bateau pavé. La roue des 2RM ne devra pas dépasser de l'emplacement du marquage (côté trottoir).

La Mairie a testé une emprise de stationnement sur trottoir pour les 2R motorisés, suite à une concertation avec la Préfecture de Police et les associations concernées.

Le test a été effectué au n° 91 bd Haussmann Paris 8^{ème} durant l'automne-hiver 2004. Outre le recueil de l'avis des usagers des 2R motorisés, une enquête d'opinion auprès de 455 piétons a été réalisée les 19 et 20 octobre 2004. L'association des Paralysés de France ainsi que l'association de non-voyants Avvi (Après la vue, la vie internationale) ont été également invitées à donner leurs observations.

Le bilan du test fait apparaître globalement de bons résultats, y compris auprès des piétons interrogés, des non-voyants et des personnes à mobilité réduite.

Une réserve a été toutefois émise par l'association Avvi et concerne le fait que bd Haussmann la roue d'une moto dépassait du marquage au sol sur le lieu du test. De fait, un non-voyant pouvait buter dessus².

² Cette remarque a été transcrite dans la présente Charte, à titre de conseil aux usagers des 2R motorisés.

- ARTICLE 5 : - PRECONISER LE CHOIX D'UN VEHICULE 2R MOTORISE ADAPTE A LA VILLE ET UNE ATTITUDE RESPONSABLE DE SON CONDUCTEUR
- PRECONISER LE PORT D'UNE TENUE ADAPTEE POUR LES UTILISATEURS DES 2R MOTORISES

5 - 1 PRECONISER LE CHOIX D'UN VEHICULE 2R MOTORISE ADAPTE A LA VILLE ET UNE ATTITUDE RESPONSABLE DE SON CONDUCTEUR

5-1-1 LE CHOIX D'UN VEHICULE 2R MOTORISE

Adapté au type du trajet. Pour la ville, adopter de préférence le cyclomoteur ou le scooter.

Pour les déplacements en ville et en suburbain une machine de capacité moyenne est à privilégier (125 cm³, 250 cm³) de taille et puissance moyennes (dotée d'accélération et de freinage corrects), peu lourde et ne demandant qu'un petit entretien.

Conforme à la norme Euro la plus récente, pour limiter la pollution en ville. De nouvelles normes sont en train d'entrer en vigueur (passage à la norme Euro 3 en 2006).

Il faut en tenir compte lors de l'achat du véhicule : vérifiez qu'il est à la dernière norme. Maintenez votre véhicule en état, notamment assurez-vous du bon entretien de votre système de carburation.

Avec un coffre de taille adapté.

Prendre toutes les précautions utiles pour arrimer un coffre de chargement de poids et de dimensions appropriés aux conditions de sécurité de soi-même et d'autrui³.

Non surchargé. Le poids dans le "top case" remonte le centre de gravité et joue sur la stabilité. *Attention aux sacoches latérales qui dépassent en circulation urbaine et au poids excessif à l'intérieur des sacoches.*

Adapté au poids, à la taille et à l'expérience du conducteur du 2R motorisé. L'achat d'un 2 roues doit correspondre non seulement à l'utilisation qui en sera faite mais aussi à l'expérience en 2 roues de l'acheteur.

Aujourd'hui la réglementation permet un accès progressif à la conduite des 2 roues motorisés. D'une manière générale, il convient de débiter avec des petites cylindrées, puis au fur et à mesure de l'acquisition d'expérience on peut passer à des véhicules de capacités supérieures. L'obtention du permis de conduire permet d'acquérir seulement les bases de la conduite, pas de se prétendre pilote.

5-1-2 L'ATTITUDE DE L'UTILISATEUR DU 2R MOTORISE

Etre particulièrement prudent s'il conduit une machine depuis moins de six mois. Il est plus exposé aux risques.

Prendre le temps d'assimiler le comportement de ce nouveau véhicule.

S'il veut changer de machine pour une machine de catégorie supérieure, **il privilégiera une montée progressive en cylindrée.**

Faire particulièrement attention lors du changement de machine : les statistiques, notamment celles sur les accidents mortels, montrent que ces moments de transition sont aussi parfois les plus délicats.

³ La législation n'apporte pas d'élément juridique visant le chargement des 2 roues motorisés. Seuls deux articles du Code de la Route font référence à la notion de « dimensionnement ». L'article R.312-16 est relatif à la hauteur maximum des motocyclettes et cyclomoteurs et l'article R.312-19 traite, quant à lui, des précautions utiles en matière de chargement mais s'éloigne de la problématique intéressant les 2 roues motorisés.

Ne pas surestimer ses compétences. D'une cylindrée à l'autre et d'un type de 2R motorisé à l'autre, les paramètres changent.

Ne pas hésiter à prendre conseil auprès d'un professionnel : il est toujours possible de s'adresser à une moto école pour une remise à niveau ou une formation supplémentaire. En région parisienne le Circuit CAROLE permet la pratique sportive en sécurité (car la ville n'a jamais été un circuit).

Veiller à l'entretien correct du véhicule. En général les conducteurs de 2RM entretiennent avec soin leur véhicule. Surveillance des pneumatiques (50% des accidents dus à l'entretien proviennent de là !). Surveiller l'usure du système de freinage – niveaux – système d'amortissement, transmission, éclairage.

Les préconisations des constructeurs sont : visite d'entretien tous les 4 000 km ou 6 000 km pour les petites cylindrées et tous les 6 000 ou 10 000 km pour les grosses. Préférer, plutôt que les accessoires ou "options" se montant sur le 2 roues, des équipements vendus par le constructeur ou par un fabricant de réputation, qui seuls peuvent garantir une notice de montage claire, un montage adapté à chaque 2 roues et un suivi des pièces de rechange.

Le débridage étant interdit, il faut acheter une machine dont le fonctionnement est, dès l'origine, adapté à toutes les conditions de circulation.

De plus **ne pas pratiquer des réglages** (ou des dérèglages ...) **qui peuvent modifier les caractéristiques de votre machine** et notamment tout ce qui touche à sa sécurité et finalement à votre sécurité. Seul un professionnel peut être habilité à le faire.

Les adolescents n'ont pas toujours reçu la formation suffisante pour conduire un 2RM et à fortiori un véhicule débridé.

Ces pratiques sont interdites : les manquements à la loi, notamment par les professionnels, sont maintenant passibles de lourdes peines (condamnations et amendes).

Se rappeler aussi qu'en cas d'accident, s'il est prouvé que le véhicule était débridé, il n'y aura pas de couverture par l'assurance.

Eviter le bruit.

L'usage de pots d'échappement non homologués, voire modifiés, est une des causes principales de ces nuisances. Ainsi en pratiquant des dépassements de régime un peu trop appuyés (type "vroum", "vroum" la nuit), c'est l'image de marque des 2R motorisés qui en "prend un coup". Plus il fait de bruit, moins le 2R motorisé défend sa cause : éviter de monter dans les tours afin de respecter les riverains.

Immatriculer son cyclomoteur. Les professionnels sont dans l'obligation d'immatriculer les véhicules neufs de moins de 50 cc.

L'immatriculation reste facultative pour les véhicules d'occasion jusqu'au 1er janvier 2009. Le choix est laissé au propriétaire de véhicules d'occasion jusqu'à cette date.

Privilégier les nouvelles technologies lors de l'achat du véhicule, notamment les scooters électriques pour la ville. Le futur acheteur ou utilisateur de 2RM doit prendre en compte les conséquences sur l'environnement en portant de préférence son choix sur des modèles " plus propres " : norme Euro 3 et nouvelles technologies.

Parmi celles ci les plus connues sont l'injection électronique et le pot catalytique mais aussi le système " stop and go " qui coupe le moteur après un arrêt de quelques secondes (au feu rouge par exemple) et le redémarre automatiquement dès que l'on tourne la poignée de gaz. La politique actuelle des grandes agglomérations doit encourager les constructeurs dans le sens de l'utilisation des énergies et des technologies limitant les émissions de polluants.

La Mairie de Paris participe à une étude sur la pollution des 2R motorisés à Paris réalisée par un organisme indépendant (l'ADEME). *Les organismes et associations des 2R motorisés ont été associés à la définition du cahier des charges. Une des originalités de cette étude est que les particularités de conduite des 2RM sont prises en compte (parcours réalisé en condition de trafic réel dans Paris). Seront évaluées les émissions respectives des polluants émis par les 2RM et les automobiles, à ancienneté comparable des véhicules sur le territoire parisien. L'objectif de cette étude est d'arriver au final à ce que tous les partenaires utilisent des termes communs et partagent les résultats.*

5 - 2 : PRECONISER LE PORT D'UNE TENUE ADAPTEE POUR LES UTILISATEURS DES 2R MOTORISES

A recommander aux usagers des 2R motorisés une tenue couvrant tout le corps comportant, outre le casque (obligatoire), le port de gants, blouson, pantalon et bottes ou bottines. Et ceci même en été. Ces conseils valent aussi pour le passager.

Porter toujours un casque homologué et attaché, changé dès qu'il a subi un choc ou que les mousses sont tassées. En privilégiant des couleurs claires ou voyantes.

Ses caractéristiques se dégradent avec le temps et l'usure. Il faut en changer régulièrement dès que les mousses sont fatiguées ou dès qu'il y a eu choc. Eviter les casques « fantaisie » ("au bol" par exemple). Il doit être entretenu, notamment au niveau de la clarté de la visière. Attention aux visières trop teintées en hiver, le soir ou dans les tunnels. Attacher correctement son casque avant tout déplacement. Veiller également à utiliser un casque homologué.

Une tenue couvrant l'ensemble du corps, comportant, outre le casque, un blouson, des gants, un pantalon, des chaussures montantes et plates. Si une tenue en cuir ou avec des protections sont un plus, le port d'un pantalon et d'un blouson en jean sont un minimum.

La tenue doit protéger avant tout, mais elle doit aussi offrir un confort d'utilisation suffisant. Elle doit être à la fois souple, légère, aérée, protéger du froid et de la pluie mais aussi des chocs et de l'abrasion c'est à dire résistante. Le cuir et certains matériaux de technologie récente remplissent parfaitement ces critères, mais à un coût n'étant pas à la portée de tous. Il faudra choisir un équipement qui permet de protéger les zones du corps les plus exposées aux chocs et à l'abrasion (mains-dos-avant-bras-coude-épaule-genoux-hanche-bassin-thorax et bien sûr la tête). Choisir de préférence des couleurs « voyantes » pour faciliter la détection par les autres usagers. Si on ne peut pas éviter le noir, choisir des vêtements surlignés de bandes de couleur fluo ou mieux rétro réfléchissantes.

En tout état de cause, le cuir reste la meilleure « peau » de protection, concernant gants, chaussures (ou plutôt bottes), pantalon et veste. On peut préférer les textiles anti abrasion type "cordura" ou "kevlar". Associer le "kevlar" à des doublures permettant une isolation thermique tout en « respirant ».

Revue de détail :

Toujours porter des gants spécifiques à l'usage du 2 RM. Le port de gants est indispensable.

Ils doivent protéger l'intérieur des mains ainsi que les phalanges. Choisir un produit équipé de renforts. Préférez le cuir, de bonne qualité et renforcé, la main étant souvent la première partie du corps à entrer en contact avec le sol. Veillez à ce qu'ils permettent un bon accès aux commandes.

Les gants de dernière génération ont une protection carbone et couches de haute absorption.

Un blouson adapté, de préférence à la veste de ville.

Aujourd'hui tous les fabricants proposent des vêtements avec protections (coudes et épaules). Privilégier les vêtements spécifiques à l'usage d'un 2RM. Vous disposerez de protections adaptées et le vêtement résistera bien mieux qu'un autre à l'abrasion.

Pour le blouson, la plaque de mousse souvent insérée est un renfort et non une réelle protection. Pour protéger votre dos, choisissez plutôt une plaque dorsale intégrée ou non.

Un pantalon avec des protections au genou.

Les membres inférieurs sont généralement touchés dans les accidents et trop souvent peu protégés. Choisir un pantalon équipé de protection avec des protections placées aux genoux et si possible aux hanches.

Des bottes ou bottines plutôt que des chaussures.

Pour les pieds prendre des chaussures protégeant la cheville, type bottines ou bottes avec semelles renforcées et anti dérapantes. Les bottes présenteront l'avantage de protéger également le tibia. En effet les blessures les plus nombreuses des 2RM se produisent aux jambes. Dans le pied, l'élément le plus important à protéger est l'articulation. C'est pourquoi il est préférable de choisir un produit ayant une protection de la malléole. On peut choisir les dernières techniques utilisant du carbone.

ARTICLE 6 : ASSURER LE SUIVI ET L'EVALUATION DE LA CHARTE

Le Comité Technique 2R motorisé de la Ville de Paris évaluera (au moins une fois par an) avec tous les partenaires le respect des engagements de chacun selon la présente Charte, aux moyens de bilans chiffrés, et proposera les éventuels amendements au texte de la charte, pour l'adapter aux évolutions de contexte et la faire évoluer dans la durée.

La Mairie de Paris s'engage à continuer le processus de concertation engagé avec les organismes et associations des 2R motorisés, dans le cadre du Comité Technique 2R motorisé.

Le Comité Technique 2R motorisé a été créé par la Mairie de Paris en mars 2003. Il a pour mission de mieux prendre en compte les spécificités de ce mode de déplacement (circulation, stationnement, sécurité, etc.). Il regroupe, selon les thèmes étudiés, les services de la Ville (D.V.D.), les organismes et associations d'usagers des 2R motorisés, la Préfecture de Police, le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme (Certu) et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (Inrets).

Outre l'élaboration de la présente Charte et du Guide des bonnes pratiques l'accompagnant, les travaux de ce Comité technique ont porté sur l'ergonomie des emplacements de stationnement sur chaussée et trottoir, sur l'organisation d'une Journée Technique Nationale "Quelle place pour le 2R à moteur en ville?" - qui a eu lieu le 29 avril 2004 à l'Hôtel de Ville de Paris. Trois opérations Motard d'1 Jour ont également été élaborées en octobre 2004, mai 2006, sur les thèmes du partage de l'espace (2R motorisés / autres usagers) et des nouvelles voies à Paris. Une nouvelle opération Motard d'1 Jour est prévue en 2007.



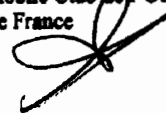
Bertrand DELANOË

Maire de Paris

Fait à Paris, le 19 mars 2007

Daniel QUERO

Président
Automobile Club de l'Ouest
Ile de France



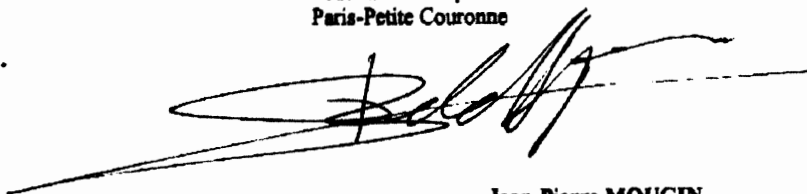
François THOMAS

Secrétaire général
CGT des Coursiers



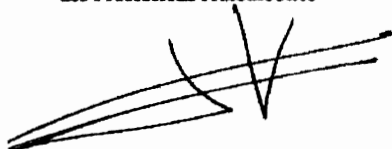
Jean-Marc BELOTTI

Membre du Bureau
Fédération Française des Motards en Colère
Paris-Petite Couronne



Luc FORESTIER

Responsable moto
Conseil National
des Professions Automobiles



Jean-Pierre MOUGIN

Président
Fédération Française
de Motocyclisme



Jasmine CRUYPENYNCK

Présidente
Moto-Zen

