

Saint-Mandé, débat public sur le bruit des deux roues motorisés

Article créé le lundi 07 juillet 2003



M. Justier, Eroukmanoff et Vidal (de gche à dte)

En clôture du colloque consacré à la gestion du bruit dans la commune, qui s'est tenu le 24 juin dernier à la Mairie de Saint-Mandé, un débat public a permis aux habitants de Saint-Mandé de faire entendre leurs préoccupations quant au rassemblement de motards qui se tient tous les vendredis soirs sur l'esplanade du Château de Vincennes.

Modéré par le maire adjoint M. Jean Eroukmanoff, ce débat a permis de

confronter les points de vue de la Préfecture de police de Paris et de la Fédération française des motards en colère. M. Justier, chef du deuxième district à la direction de l'ordre public et de la circulation de la Préfecture de police de Paris, plus spécialement chargé des manifestations et des rassemblements, s'est exprimé sur l'action de la Préfecture et les perspectives d'amélioration de la situation. M. Vidal, représentant de la Fédération française des motards en colère, a, quant à lui, fait part de ses propositions pour minimiser les nuisances occasionnées par ce rassemblement (FFMC).

LE POINT DE VUE « TERRAIN » DE LA PRÉFECTURE DE POLICE

La gestion du rassemblement par les forces de l'ordre repose sur une présence constante, un caractère répressif modéré, les règles se fixant par l'usage : interventions ponctuelles mais répétitives, persuasion, contacts par l'intermédiaire des motards de la police. Deux objectifs président : la sécurité (usagers de la route, piétons) et la tranquillité des riverains (Val de Marne et Paris). Précisant tout d'abord que cet événement est totalement spontané et ne fait donc l'objet d'aucune déclaration à la Préfecture de police, et qu'en l'occurrence il n'y a aucun comité organisateur pouvant servir d'interlocuteur, M. Justier a souhaité rappeler les chiffres concernant la fréquentation de cette manifestation : 24 500 motos sont passées sur le site en 2000, contre 17 300 en 2002, soit une diminution de 30 pour cent en deux ans ; le 6 juin, 1200 motos et 2000 motards ont été dénombrés ; le 13 juin, 700 motos et 1100 motards ; le 20 juin, 600 motos et 900 motards. Une zone de stationnement a été délimitée afin de ménager un accès à la caserne (Carnot) et de séparer les motards des voies de circulation, qui sont assez mal éclairées sur cette partie de l'esplanade. Les cônes, barrières et Rubalise® utilisées initialement laissent aujourd'hui place à une signalisation apposée par la Mairie de Paris. Certains comportements particulièrement bruyants (« burn », rupture, etc.), désormais très résiduelles et le fait de cas isolés, ont justifié des interventions ponctuelles. A force d'habitude et par accord tacite mutuel – rien n'est formalisé –, la préfecture a tenté de faire respecter des horaires « raisonnables » : rassemblement prenant fin à 23h00 en hiver, à minuit à la mi-saison, et à 1h00 aux beaux jours. Le rassemblement proprement dit posant à l'heure actuelle moins de problème, une surveillance périphérique des abords du site est aujourd'hui effectuée. De manière systématique, des effectifs équipés de radars ou de sonomètres, installés au beau milieu de la route, interviennent, essentiellement pour éviter les courses de scooter. Du point de vue de l'ordre public, le rassemblement se déroule d'une manière correcte : ni commerce illicite, ni musique, ni marché de pièces détachées de motos. Aucune course de motos – dans le secteur d'observation de la préfecture de Police de Paris tout du moins –, ni

d'accident spécifiquement lié au rassemblement, n'a été constaté. Concernant les nuisances sonores, s'est tenue le 25 avril dernier une réunion tripartite entre les élus locaux, les représentants des services administratifs concernés par le sujet et les représentants de la FFMC. A l'issue de cette réunion se sont dégagés deux axes de réflexion : délocalisation future du site de rassemblement ; amélioration du déroulement actuel du rassemblement, notamment concernant les itinéraires d'accès et sur le comportement des motards. Concernant les itinéraires d'arrivée et de retour, 11% des participants sont originaires de Paris, 54% de la petite couronne, et 35% de la Grande Couronne. Les axes empruntés pour se rendre sur le lieu de rassemblement sont relativement bien répartis : l'avenue Daumesnil est le principal axe d'arrivée, à hauteur de 40%, suivi du cours des Maréchaux (30%) et de la route de la Pyramide (30%). Départs : 65% par l'avenue Daumesnil, 20% par le Cours des Maréchaux et 15% pour le cours de la Pyramide. Il convient d'imaginer maintenant quels seraient les itinéraires les plus pratiques pour les motards et les moins pénalisants pour les riverains – par exemple, l'avenue de la Pyramide n'est bordée d'aucune habitation – tout en prenant soin de ne pas reporter les nuisances sur les autres communes. Une autre piste de réflexion repose sur l'amélioration des comportements, par la concertation. Les motards du rassemblement circulent généralement à allure normale, mais il suffit d'un motard qui pousserai trop ses régimes pour réveiller à lui seul toute une avenue. Des mesures de bruit ont été demandées à la préfecture de police, afin de disposer des chiffres exacts concernant l'impact sonore d'une automobile, d'une moto circulant à allure normale et d'une moto conduite de manière bruyante. De plus, il est prévu d'obtenir une estimation précise du nombre de motards inciviques. Ces données chiffrées ont vocation à servir d'argument pédagogique pour les individus récalcitrants, ainsi que de base pour apprécier l'évolution dans les mois qui viennent. Pour faire progresser ce dossier, la préfecture compte sur l'appui de la FFMC pour intervenir sur un plan pédagogique auprès des motards.

L'OPINION DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE

Pour M. Vidal, représentant de La FFMC, un des points de satisfaction concerne l'évolution de la réglementation sur les émissions polluantes des deux-roues motorisés. Depuis le 1er avril 2003, les nouveaux véhicules sont soumis à la norme européenne antipollution Euro 2, qui fixe à 1 g/km les émissions d'oxyde de carbone et à 1,2 celles d'hydrocarbures et de monoxyde d'azote. Pour mémoire, rappelons que la norme Euro 1 fixait ces valeurs respectivement à 6 et 3 g/km. Cette plus grande sévérité des normes antipollution est, pour M. Vidal, synonyme de moindres émissions sonores. La nouvelle législation européenne visant à réduire les émissions polluantes des motos dans les quatre prochaines années a pour principal objectif d'harmoniser les rejets de polluants des nouvelles motos sur ceux des automobiles (à partir de 2006, les nouvelles motos seront soumises à la norme Euro 3). D'autre part, le parc moto étant beaucoup plus souvent renouvelé que le parc voitures (en moyenne, tous les 4 ans), les nouvelles normes antipollution devraient se répercuter assez rapidement sur le parc moto. A la suite de la réunion du 25 avril, les motards, non réduits à la seule FFMC, ont souhaité faire la démonstration de leur souhait de se conduire en citoyens et de se mobiliser pour réduire les nuisances sonores. La FFMC a écrit aux maires de Vincennes et Saint-Mandé, ainsi qu'à la préfecture de police, afin de leur faire part de leur souhait d'accélérer la discussion sur le choix d'itinéraires moins gênants, bien desservis par les voies rapides mais à moindre densité de population. Il a été proposé d'éditer une plaquette à l'attention des motards, pour leur communiquer des recommandations d'itinéraires et les sensibiliser à la conduite responsable (ne pas pousser les régimes permet de diminuer considérablement les nuisances sonores des véhicules). M. Vidal a insisté sur la raison d'un tel rassemblement : lieu de rencontre entre motards, il constitue une opportunité pour les jeunes motards d'obtenir de précieux conseils de prévention et d'équipement auprès de motards plus chevronnés. Cette nécessité pour le motard débutant de sécuriser sa conduite aux contacts des anciens est d'ailleurs rappelée dans le Code Rousseau de la route (permis moto). Conscients de la gêne occasionnée, les membres de la FFMC souhaitent tout mettre en oeuvre pour la faire diminuer. La présence, en très faible proportion toutefois, de pots d'échappement non homologués, s'explique par la croyance qu'un engin bruyant est un facteur supplémentaire de sécurité. Pour M. Vidal, cette croyance, certes erronée, explique pourquoi ce n'est pas la répression qui permettra de progresser sur ce plan. M. Vidal, au contraire, préconise de mieux communiquer sur les moyens d'augmenter la sécurité : par exemple, en s'efforçant de croiser le regard de l'automobiliste dans le rétroviseur, ou en donnant, si c'est nécessaire, un léger coup d'avertisseur sonore. Quant aux pots non homologués, il faut, pour M. Vidal, agir au niveau des constructeurs pour qu'ils arrêtent de les diffuser. Les fabricants d'accessoires, quant à eux, se seraient mis d'accord pour arrêter de commercialiser ces pots, qui devraient donc rapidement

disparaître du marché. Pour la FFMC, la préfecture emploierait mieux ses efforts et effectifs à communiquer sur l'inutilité de tels pots, plutôt que de verbaliser.