

# LA CHARTE DES DEUX- ROUES MOTORISES

---

AMENAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC

# LA CHARTE DES DEUX-ROUES MOTORISES

## AMENAGEMENTS DE L'ESPACE PUBLIC

### SOMMAIRE

|                                                                                                    |              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>PREAMBULE .....</b>                                                                             | <b>3</b>     |
| <b>ARTICLE 1 – LES OBJECTIFS DE LA CHARTE.....</b>                                                 | <b>4</b>     |
| 1.1 Un risque d'accident grave élevé pour les deux-roues<br>motorisés.....                         | 4            |
| 1.2 Les objectifs de la charte .....                                                               | 4            |
| <b>ARTICLE 2 – LA CONCERTATION AVEC LES MOTARDS.....</b>                                           | <b>4</b>     |
| 2.1 Le groupe de travail « aménagements deux-roues motorisés » ..                                  | 4            |
| 2.2 Organisation des relations.....                                                                | 5            |
| <b>ARTICLE 3 – LES SPECIFICITES DES DEPLACEMENTS EN DEUX-<br/>ROUES MOTORISES.....</b>             | <b>6</b>     |
| 3.1 La vulnérabilité des deux-roues motorisés.....                                                 | 6            |
| 3.2 Des trajectoires particulières.....                                                            | 6            |
| 3.3 Un freinage délicat.....                                                                       | 6            |
| 3.4 Un stationnement particulier .....                                                             | 6            |
| <b>ARTICLE 4 – LE CATALOGUE DES INFRASTRUCTURES<br/>DANGEREUSES DE LA FPMC 44 .....</b>            | <b>7</b>     |
| 4.1 Les giratoires .....                                                                           | 7            |
| 4.2 Les ralentisseurs.....                                                                         | 7            |
| 4.3 Les passages piétons.....                                                                      | 7            |
| 4.4 Les revêtements de chaussées .....                                                             | 8            |
| 4.5 Les pastilles réfléchissantes et les clous sur chaussée.....                                   | 8            |
| 4.6 Les marquages sur chaussées.....                                                               | 8            |
| 4.7 Les glissières de sécurité .....                                                               | 8            |
| 4.8 Les plaques d'égouts et autres .....                                                           | 8            |
| 4.9 Les obstacles latéraux : potelets, bornes, dents de requins, bacs<br>à fleurs, etc.....        | 8            |
| 4.10 Les bordures et îlots directionnels.....                                                      | 8            |
| <b>ARTICLE 5 – LES DIRECTIVES D'AMENAGEMENTS DE<br/>L'INFRASTRUCTURE DE NANTES METROPOLE .....</b> | <b>9</b>     |
| 5.1 Typologie des interventions sur le Domaine Public .....                                        | 9            |
| 5.2 Constitution de guides d'aménagements prenant en compte les<br>motards.....                    | 9            |
| <b>ARTICLE 6 – AMELIORER LES COMPORTEMENTS.....</b>                                                | <b>12</b>    |
| <b>ARTICLE 7 – LE SUIVI ET L'EVALUATION DE LA CHARTE .....</b>                                     | <b>13</b>    |
| <b>ANNEXES.....</b>                                                                                | <b>.....</b> |
| Annexe 1 – L'accidentologie de 2001 à 2005 sur le territoire de Nantes-Métropole.....              | .....        |
| Annexe 2 – Références des textes réglementaires, normes et guides techniques applicables           | .....        |
| Annexe 3 – Notes techniques de Nantes Métropole applicables .....                                  | .....        |

## **PREAMBULE**

---

L'augmentation du nombre de deux roues motorisés circulant en milieu urbain ces dernières années met 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 ses différents usagers.

Cette Charte des Deux-Roues motorisés concrétise un travail de concertation et d'échanges engagé par Nantes-Métropole et la Fédération Française des Motards en Colère de Loire-Atlantique (F.F.M.C 44) depuis avril 2002 à la suite d'un accident mortel sur le pont Audibert.

Ce travail a notamment permis dans un premier temps de tester et de mettre en œuvre des nouveaux dispositifs de marquages et d'îlots franchissables qui avaient été mis en cause dans cet accident.

Les deux partenaires ont décidé de poursuivre cette démarche en vue d'identifier et d'améliorer les infrastructures et les mobiliers urbains pouvant présenter un danger pour la circulation des deux-roues motorisés.

La présente charte traduit ainsi l'engagement de la collectivité à mettre en œuvre les préconisations issues de ce travail de concertation engagé avec la Fédération Française des Motards en Colère de Loire-Atlantique.

Son objectif est de mieux faire connaître les spécificités et les contraintes de circulation des deux roues motorisés et de s'assurer de leur prise en compte par les aménageurs et les gestionnaires de l'espace public communautaire.

C'est pourquoi ce document s'intéresse plus spécifiquement à l'infrastructure en identifiant les sources de danger et d'inconfort pour les motards et les remèdes qui peuvent y être apportés.

Une large part est consacrée au rappel de la réglementation existante et au respect des préconisations nationales et des normes existantes dans ce domaine.

La charte est complétée par des guides techniques d'aménagements qui précisent les préconisations de Nantes-Métropole.

Dans le cadre de cette charte, Nantes-Métropole s'engage par ailleurs à associer la Fédération Française des Motards en Colère de Loire-Atlantique à l'élaboration de ces guides et à prendre en compte en particulier les spécificités de circulation des motards et les problèmes qu'ils peuvent rencontrer dans l'ensemble de ces guides.

---

## **ARTICLE 1 – LES OBJECTIFS DE LA CHARTE**

---

### *1.1 Un risque d'accident grave élevé pour les deux-roues motorisés*

L'analyse des accidents de circulation survenus sur le territoire de Nantes-Métropole (annexe 1) fait apparaître que les deux-roues motorisés (cyclomoteurs et motocyclettes) représentent les usagers les plus exposés au risque d'accident grave.

Ainsi, sur la période étudiée (2001-2005), ils ont représenté 44% du total des accidents corporels et entraîné 38 morts et 418 blessés hospitalisés.

Plusieurs causes sont à l'origine de ce risque élevé. On peut citer les caractéristiques propres à ce mode de déplacement plus exposé et plus vulnérable, le comportement des usagers et les difficultés de perception des deux-roues par les autres usagers routiers mais également le rôle joué par l'infrastructure notamment les phénomènes liés à la glissance ou à la présence d'obstacles constituant des facteurs aggravants en cas de chute.

Au vu de ces données, Nantes-Métropole a opté pour une association des représentants des usagers des deux-roues motorisés à l'élaboration de ses projets de voirie et d'espace public, puis à l'amélioration des infrastructures existantes recensées comme présentant un facteur aggravant en cas de perte de trajectoire.

### *1.2 Les objectifs de la charte*

L'objectif principal de la présente charte est l'amélioration de la sécurité des déplacements en deux-roue motorisées sur le territoire métropolitain.

Dans ce but, la charte s'attache à faire connaître les spécificités liées aux deux-roues motorisés, aux autres usagers mais également aux concepteurs et gestionnaires des infrastructures.

Dans ce cadre, la charte fixe les directives et prescriptions d'aménagements et de gestion de l'infrastructure adoptés par Nantes-Métropole et visant à mieux prendre en compte les motards.

En parallèle, la charte édicte des préconisations envers les deux roues motorisés et les autres usagers que les deux signataires s'engagent à faire connaître et à promouvoir dans le cadre de leurs actions propres afin de contribuer à l'amélioration des comportements dans ce domaine.

---

## **ARTICLE 2 – LA CONCERTATION AVEC LES MOTARDS**

---

### *2.1 Le groupe de travail « aménagements deux-roues motorisés »*

Dès les premiers contacts, en avril 2002, un groupe de travail associant des représentants de Nantes-Métropole et de la Fédération Française des Motards en Colère (Antenne de Loire-Atlantique) a été mis en place.

Ce groupe de travail constitue depuis lors un lieu privilégié d'écoute, d'échange et de débat sur les questions d'aménagement de l'espace public et de circulation des motards. A raison d'une réunion par trimestre, il permet d'aborder librement ces questions et de proposer des solutions.

En parallèle, il a eu le mérite d'identifier des interlocuteurs réguliers au sein de chacune des deux parties permettant d'établir des échanges permanents et informels sur ces questions.

Ce groupe de travail a permis également d'organiser des «sorties motos» par la FPMC 44 auxquelles ont été invités des élus de Nantes-Métropole et des techniciens des services contribuant ainsi à mieux comprendre les spécificités de ce mode de déplacement et être encore davantage sensibilisé à leur prise en compte dans le cadre des projets d'aménagement de l'espace public.

Les réunions de ce groupe de travail sont aussi l'occasion de présenter les projets d'aménagement de Nantes-Métropole et de recueillir de façon informelle l'avis des motards sur ces projets.

Enfin, ce groupe de travail permet également l'échange d'information et de s'inscrire dans le cadre des évolutions au niveau national sur ces questions aussi bien sur les plans de la réglementation que des évolutions techniques (travaux menés par le CERTU notamment).

## *2.2 Organisation des relations*

Les principes suivants sont arrêtés dans le cadre de la présente charte :

### **1. Aménagements Neufs**

Lors de la phase d'Avant-Projet, participation active de la FPMC 44 afin d'expliquer ce qu'elles ne souhaitent pas voir dans l'aménagement. Une sélection de projets doit être faite en amont.

### **2. Réaménagements**

Présentation du projet en précisant les contraintes techniques et en intégrant les recommandations formulées et normatives.

### **3. Suivi des aménagements neufs**

Assurer une veille afin d'éviter les erreurs d'aménagements et l'entretien de la voirie.

### **4. Entretien**

Informar la FPMC 44 du programme, de la nature des réparations envisagées et insister sur la mise en place d'une signalisation adéquate et bien anticipée.

### **5. Localisation de défaut de voirie**

La FPMC, lors d'un constat de manquement à l'entretien ou de défaut évident de conception peut prévenir le pôle de proximité gestionnaire de la voirie dont un interlocuteur sera désigné par le groupe de travail.

Nantes-Métropole s'engage par la présente charte à pérenniser cette forme de concertation et d'échanges avec la FPMC 44.

---

## **ARTICLE 3 – LES SPECIFICITES DES DEPLACEMENTS EN DEUX-ROUES MOTORISES**

---

La prise en compte des motards dans l'infrastructure nécessite de bien appréhender un certain nombre de paramètres spécifiques à ce mode de déplacement. Les principaux sont brièvement rappelés ci-après :

### *3.1 La vulnérabilité des deux-roues motorisés*

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

Cette fragilité est accentuée par une taille réduite qui les conduit souvent à circuler au milieu d'usagers à « quatre-roues » peu attentifs à leur vulnérabilité.

Leur taille réduite a également pour conséquences de les rendre peu visibles par les autres usagers qui les identifient plus tardivement et ont en général une mauvaise appréciation de leur vitesse et de leur trajectoire.

Par temps de pluie, en l'absence d'essuie-glaces, le champ de vision peut être très fortement réduit par les projections d'eau.

### *3.2 Des trajectoires particulières*

Les trajectoires de motards sont souvent différentes de celles des usagers à « quatre-roues » et peuvent apparaître comme surprenantes mais cela résulte du fait que le pilote doit sans cesse composer avec l'état de son adhérence et prendre en compte les différents éléments facteurs de glissance présents sur les revêtements.

Les motards sont également particulièrement vulnérables sur les dénivellations de chaussées au delà de certaines valeurs limites.

En courbe, le motard doit incliner son véhicule pour compenser la force centrifuge. Au delà d'une certaine inclinaison, il est sujet à la chute par manque d'adhérence si le sol devient subitement glissant (présence de gazoil, peinture, pavés, etc.)

La conception des infrastructures et leur entretien doit conduire à limiter ces facteurs de risques pour les motards par exemple en adaptant les courbes à la dynamique des motos.

### *3.3 Un freinage délicat*

Un freinage brutal, peut entraîner la chute par perte d'adhérence à la suite du blocage de la roue avant et/ou de la roue arrière particulièrement par temps de pluie. Pour cette raison, le freinage nécessite une anticipation plus grande du pilote et une distance de freinage souvent plus importante.

De ce fait, il convient 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.

### *3.4 Un stationnement particulier*

Lors du stationnement, le motard a besoin notamment d'assurer la sécurité de son véhicule, sa stabilité et sa protection contre les chocs.

---

## **ARTICLE 4 – LE CATALOGUE DES INFRASTRUCTURES DANGEREUSES DE LA FPMC 44**

---

Dans le cadre du groupe de travail mis en place, la FPMC 44 a procédé à un recensement des aménagements et des mobiliers urbains types pouvant présenter un danger pour les motards.

Ce travail s'est traduit par la réalisation d'un catalogue comportant des photos et des commentaires à partir de situations et des difficultés rencontrées par les motards sur les voiries mais également des propositions et des esquisses de solutions.

Ce catalogue, non exhaustif, qui a vocation à être complété et enrichi au fur et à mesure de l'avancement des réflexions menées dans le cadre de cette charte, traite des situations potentiellement dangereuses relevées par la FPMC 44 et listées ci-après :

### *4.1 Les giratoires*

Présence d'obstacles agressifs dans le noyau central

Visibilité des giratoires en particulier de nuit

Trajectoires délicates et conflictuelles sur des formes « carrés » ou « rectangulaires »

Présence de bandes rugueuses ou de bordures franchissables à dénivellation trop marquées autour de l'îlot central

Plantation d'arbres à feuilles caduques sur le noyau central

### *4.2 Les ralentisseurs*

Coussins berlinois et autres ralentisseurs non conformes à la réglementation<sup>1</sup>, aux normes<sup>2</sup> ou recommandations<sup>3</sup> : dimensions, hauteur, pente, implantation, présence d'obstacles latéraux, etc.

Présence sur les ralentisseurs de passages piétons non réglementaires ou de plaques d'égouts, etc.

### *4.3 Les passages piétons*

Passages piétons non réglementaires<sup>4</sup>

Visibilité de nuit et adhérence des marquages : choix des matériaux (pavés glissants), entretien-renouvellement

Présence de clous glissants sur chaussées

---

<sup>1</sup> Décret 94-447 du 27 mai 1994.

<sup>2</sup> Norme NF P 98-300.

<sup>3</sup> "Guide des coussins et plateaux – recommandations techniques" CERTU – novembre 2000.

<sup>4</sup> Instruction interministérielle sur la signalisation routière Livre 1, "7<sup>ème</sup> partie Marques sur chaussées"

#### *4.4 Les revêtements de chaussées*

Entretien-renouvellement des revêtements : présence de fissures, flaches, ornières, nids de poules, etc.

Adhérence des revêtements notamment par temps de pluie : choix des matériaux, présence de gravillons, incorporation de billes de verres, etc.

#### *4.5 Les pastilles réfléchissantes et les clous sur chaussée*

Ces éléments utilisés en place du marquage horizontal sont des facteurs de glissance accrue pour les motards notamment dans les courbes et par temps de pluie.

#### *4.6 Les marquages sur chaussées*

Reproduction de panneaux, passages piétons en « plein », délimitations non réglementaires.

#### *4.7 Les glissières de sécurité*

Doublément des glissières de sécurité au niveau des points singuliers : dénivelés, giratoires, etc.

#### *4.8 Les plaques d'égouts et autres*

Le positionnement sur chaussées de ces plaques glissantes pour les motards doit tenir compte de leurs trajectoires afin de limiter les risques de chute.

#### *4.9 Les obstacles latéraux : potelets, bornes, dents de requins, bacs à fleurs, etc.*

Si l'implantation de potelets est devenue une nécessité bien souvent incontournable en zone urbaine, ces obstacles peuvent constituer des facteurs particulièrement aggravants en cas de chute pour les motards

Eloignement de la chaussée

Implantation tenant compte des trajectoires et des risques de chute des motards

Choix de dispositifs et matériaux les moins agressifs en cas de chute

#### *4.10 Les bordures et îlots directionnels*

Visibilité, dimensions, inclinaison et glissance des matériaux

---

## ARTICLE 5 – LES DIRECTIVES D'AMENAGEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE DE NANTES METROPOLE

---

### *5.1 Typologie des interventions sur le Domaine Public*

La présente charte s'applique aux travaux réalisés par Nantes Métropole sur le domaine public qui comprennent les deux grandes catégories suivantes :

#### **5.1.1. Travaux neufs**

Travaux d'extension et de création de patrimoine

Aménagements importants

Redistribution de l'espace existant

Ré affectation de l'espace (ex : transformation d'une voie circulée en voie piétonne)

Réaménagement d'un carrefour, d'une place, etc.

Aménagements spécifiques (ex : Transports en Commun en Site Propre, Bus, 2 roues, etc.)

Aménagement intérieur des giratoires

Aménagements ponctuels

Reprise partielle de bordures, d'îlots, etc.

Mobiliers complémentaires

Renforcement de la signalisation horizontale

#### **5.1.2. Travaux d'entretien (programme annuel)**

Remise en état à l'identique du Domaine Public

Revêtement de chaussée

Réparation de chaussée

Revêtement de trottoir

Réparation ponctuelle de trottoir

Réfection de la signalisation horizontale et verticale

### *5.2 Constitution de guides d'aménagements prenant en compte les motards*

#### **5.2.1. Travaux neufs**

Nantes-Métropole établit des guides techniques d'aménagement de ses infrastructures. Elle s'engage à prendre en compte les motards dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces guides.

L'élaboration de ces guides s'appuie sur les principes suivants :

- 1- Définition de la problématique spécifique aux motards en association avec la FPMC 44
- 2- Application de la réglementation et des normes en vigueur ([annexe 2](#))
- 3- En complément, des choix communautaires propres à Nantes-Métropole qui font l'objet de notes techniques spécifiques ([annexe 3](#))

Les principales dispositions concernant la prise en compte des motards à respecter sont rappelées ci-après :

- Les revêtements

Les revêtements routiers, conformément à la réglementation, devront avoir un coefficient de rugosité (SRT) égal ou supérieur à 0,55.

- Les obstacles / mobiliers urbains

Ils seront limités au strict nécessaire, éloignés du bord de la chaussée et réalisés dans des formes et matériaux les moins agressifs possibles. En cas de nécessité, une expérimentation sera menée pour l'utilisation de potelets fusibles dans le prolongement des trajectoires de motards potentiellement dangereuses

- Les ralentisseurs

Ils seront conformes à la réglementation et aux notes techniques annexées à la charte de manière à réduire la vitesse sans être agressifs ([annexe 3](#))

- La signalisation : horizontale, verticale, temporaire

Elles seront conformes à la réglementation et aux normes, de classe 3 avec un coefficient de glissance SRT supérieur ou égal à 0,55.

- Les passages piétons / les îlots directionnels

Ils seront conformes à la réglementation, aux normes et respecteront les préconisations de la note technique annexée à la présente charte ([annexe 3](#))

- Les tampons de regards et plaques d'égout

Ils seront conformes à la norme NF EN 124. Ils devront être à niveau et seront implantés de préférence à des endroits de la chaussée qui ne posent pas de problème de freinage ou d'accélération en évitant notamment les virages. Eviter également la pose de plaques d'égout ou autre en virage.

- Les sites propres de transports en commun

Le dispositif de séparation de la plate forme et de la voie de circulation ne doit pas être agressif.

- Le stationnement

Dans le prolongement des travaux menés au niveau national par le CERTU, une réflexion associant les Communes sera conduite concernant les implantations de places de stationnement pour les motards.

- Les glissières de sécurité

Leur emploi en zone péri-urbaine sera conforme à la circulaire du 1<sup>er</sup> octobre 1999 relative aux conditions d'emploi des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Les guides d'aménagement préciseront de cette façon les préconisations concernant:

1. Les aménagements en section courante en fonction des vitesses autorisées: zones 30, voies à 50km/h, voies à 70km/h et voies à 90km/h.

2. Les aménagements de points singuliers : carrefours giratoires, carrefours à feux, traversées piétonnes, sites de transport en commun, stationnement.

### **5.2.2. Travaux d'entretien**

- L'information des usagers, signalisation

Dans le cas où un défaut susceptible de mettre en danger la sécurité des usagers est détecté, il sera immédiatement procédé à la signalisation de ce danger de façon adéquate tout le temps qui sera nécessaire à la mise en œuvre de l'intervention en veillant à ce que celle-ci soit faite le plus rapidement possible.

- L'état de la chaussée

A la suite d'un audit de sa voirie, Nantes-Métropole a mis en place un système de suivi de l'état des chaussées et trottoirs de sa compétence. Elle réalise régulièrement un relevé de l'état de ces chaussées et procède aux réparations dans le cadre de ces programmes annuels d'entretien.

Certaines réparations nécessitant une intervention immédiate pour assurer la sécurité sont réalisées sans délai. Par ailleurs, le règlement de voirie de Nantes Métropole fixe les prescriptions techniques que doivent respecter tous les intervenants sur le domaine public routier concernant les travaux de tranchées. La réalisation de ces travaux dans les règles de l'art permet de prévenir les désordres sur les chaussées.

- Les gravillons

Dans le cadre de ses travaux, Nantes Métropole procède au balayage systématique des excès de gravillons sur chaussées. Par ailleurs, ces travaux doivent être correctement signalés conformément à la réglementation en vigueur et maintenue en place tant que l'on constate la présence de gravillons.

- Le colmatage des fissures

Le colmatage des fissures sera réalisé sur des surfaces les plus réduites possibles en veillant à l'adhérence de ces surfaces.

- Le nettoyage des chaussées

Le nettoyage des chaussées fait partie des interventions courantes des agents de Nantes Métropole. Une attention particulière sera portée aux déversements de gasoil notamment dans les carrefours giratoires.

- L'arrosage des espaces verts

Les systèmes d'arrosage doivent éviter le débordement de l'eau sur la chaussée en particulier dans les carrefours giratoires.

- Les plantations

Le choix des espèces et leur implantation en bordure de chaussée tiendra compte des désagréments qui peuvent être générés : chute de feuille ou de fruit, perte de visibilité, etc.

---

## ARTICLE 6 – AMELIORER LES COMPORTEMENTS

---

Dans le cadre de la présente charte, les signataires s'engagent à promouvoir des comportements plus responsables en adoptant et respectant quelques règles de bonne conduite rappelées ci-après:

### Pour les motards :

Respecter le code de la route

Adopter une conduite modérée en ville, être prudent et vigilant

Anticiper et veiller à garder une capacité de manœuvre en cas d'urgence

Ralentir à l'approche des points singuliers comme les carrefours

Etre particulièrement vigilant lors du dépassement d'un véhicule arrêté

Ne pas circuler sur les trottoirs, les emplacements réservés aux vélos, les zébras, etc.

Ne pas oublier que les piétons ont souvent du mal à identifier les deux-roues motorisés et à évaluer leur vitesse

Lorsque le trafic est saturé, éviter les slaloms entre les files de véhicules, se positionner entre les deux voies les plus à gauche, adopter une allure réduite pour dépasser les véhicules, maintenir une bonne distance de sécurité et rester vigilant

Porter un casque homologué et attaché ainsi que des vêtements adaptés aussi bien pour le pilote que le passager

### Pour les autres usagers :

Respecter le code de la route

Se rappeler que les deux-roues motorisés peuvent être difficiles à identifier et penser à leur présence éventuelle à proximité

Etre très attentif en ouvrant une portière,

Bien signaler un changement de direction et rester particulièrement attentif à la présence éventuelle d'un deux-roues. Contrôler l'angle mort.

Adopter une conduite modérée, des trajectoires prévisibles, éviter les déboîtements intempestifs

Penser à laisser de la place pour la circulation des deux roues motorisés notamment entre les files lorsque le trafic est saturé

Maintenir des distances de sécurité lors des dépassements

Anticiper sur les mouvements éventuels des deux roues motorisés

Regarder dans ses rétroviseurs avant chaque manœuvre

---

## ARTICLE 7 - LE SUIVI ET L'EVALUATION DE LA CHARTE

---

Le groupe de travail « deux-roues motorisés » est chargé d'évaluer le respect des dispositions de la présente charte et de proposer les amendements nécessaires à son évolution.

Fait à Nantes, le 24/04/2008

**Fédération des Motards en Colère  
Antenne de Loire-Atlantique**

**Nantes-Métropole  
Communauté Urbaine**

Le Président,

A stylized signature in black ink, consisting of a large loop on the left and several vertical strokes on the right.

Denis CHAIMBAULT

Pour le Président  
Le Vice-président délégué,

A stylized signature in blue ink, featuring a large loop on the left and a few vertical strokes on the right.

Jean-Pierre FOUGERAT