

Fiches destinées à donner une information sur des actions menées par des collectivités pour améliorer la prise en compte des deux-roues motorisés pour la sécurité

Connaître la demande et l'offre en stationnement des deux-roues motorisés

Les deux-roues motorisés occupent une place grandissante, dans la problématique de la mobilité urbaine.

Ce mode de déplacement individuel connaît un succès important car celui-ci s'avère particulièrement efficace, pour les usages urbains en terme de fiabilité et de rapidité du temps de parcours. Ceci étant, cet usage est souvent accompagné d'un stationnement au plus près du point de destination, bien que souvent illégal, et pas toujours souhaitable.

Les connaissances des collectivités sur ce mode de déplacement sont insuffisantes et notamment sur les pratiques de stationnement de ces usagers.

Force est de constater que si le stationnement automobile est une problématique très investie en étude et recherche, avec des données, des outils et des méthodes, le stationnement des deux-roues motorisés est une problématique émergente.

Le stationnement est un sujet de partage de l'espace entre usagers. Le travail au niveau national a d'abord porté sur des recommandations en terme d'aménagement (guide Certu). Parallèlement, il était aussi nécessaire d'explorer la partie offre et demande. C'est l'objectif des travaux pilotés par le Certu et menés par le Cete de Lyon, en partenariat avec le Grand Lyon.

Exemple d'expérimentation, d'une méthodologie nationale, appliquée au Grand Lyon

Une expérimentation (sous pilotage Certu en partenariat avec le Grand Lyon) menée par le Cete de Lyon a été réalisée, sur le site pilote du Grand Lyon.

L'objectif était de tester une méthode d'enquête, sur le stationnement des deux-roues motorisés, et de développer une méthodologie généralisable aux autres agglomérations.

1. Les préoccupations en matière de stationnement, pour les deux-roues motorisés

On observe de façon empirique l'augmentation de la mobilité des deux-roues motorisés depuis quelques années, dans les collectivités subissant déjà fortement les contraintes liées aux déplacements. L'évolution de cette mobilité des deux-roues motorisés engendre des nuisances en matière d'occupation des espaces publics en terme de stationnement.

Certu 2009/72



Les données concernant ce mode de déplacement sont insuffisantes pour que les collectivités puissent mieux prendre en compte la problématique du stationnement des deux-roues motorisés, dans l'organisation de leurs espaces publics. Les collectivités ont besoin de mieux connaître les besoins des usagers deux-roues motorisés pour cibler l'aménagement de leurs espaces publics. De plus, le recensement de l'offre en matière de stationnement deux-roues motorisés est rarement effectué.

La problématique du stationnement des deux-roues motorisés fait généralement émerger différents besoins des motards, liés à des points de vue divergents entre motards (besoins sur voirie ou espaces publics, nécessité ou non d'un système d'attache, type de mobilier, etc.). Les réflexions du groupe national sur les deux-roues motorisés, piloté par le Certu, ont mis en évidence ces différences.

2. Le protocole d'enquête proposé par le Cete de Lyon – sous pilotage Certu

2.1 Caractérisation de l'offre de stationnement

La mise en place d'une enquête sur le stationnement deux-roues motorisés impose de définir préalablement le contenu exact des relevés en se posant des questions sur les pratiques de la collectivité, en matière d'offre de stationnement :

- offre légale ou réglementaire (avec marquage de l'emplacement et arrêté) ;
- offre spécifiée (espace différencié du reste du stationnement mais sans réglementation particulière) ;
- espace utilisé par les deux-roues (simple présence d'un arceau par exemple) .



Offre légale



Offre spécifiée

Expérimentation de la méthode d'enquête « connaître pour agir » sur le Grand Lyon :

Des échanges entre le Grand Lyon et les associations de motards dont la FFMC 69 ont mis en évidence une méconnaissance commune sur les pratiques de stationnement des usagers deux-roues motorisés et sur le recensement des aménagements existants.

Dans ce contexte, le Grand Lyon s'est porté candidat auprès du Certu pour tester la méthode d'enquête nationale préconisée par le Certu, sur le stationnement des deux-roues motorisés afin :

- d'établir un état des lieux exhaustif de l'offre existante de stationnement ;
- de connaître la demande actuelle de stationnement ;
- d'appréhender au travers d'interviews, les besoins des usagers deux-roues motorisés .

Sept secteurs de l'agglomération lyonnaise ont été sélectionnés pour réaliser ces enquêtes. Les périmètres d'enquêtes ont été définis sur des parties de quartiers en ciblant le centre de Lyon (6 périmètres sur Lyon et 1 sur Oullins, en périphérie). 15 enquêteurs ont été mobilisés pour effectuer des enquêtes simultanées, des mardis et jeudis et l'après-midi des samedis.

La collectivité doit présenter ses propres définitions d'offre de stationnement et organiser une visite technique sur le terrain, pour former les enquêteurs.

De la même manière, une base de données doit être construite pour caractériser au mieux les caractéristiques du stationnement. Cette uniformisation du recueil de données facilitera la saisie par les enquêteurs, l'exploitation statistique des résultats ainsi que les réflexions futures de la collectivité sur l'évolution de son offre de stationnement.

Outre la saisie des informations de bases constituant la base de données du Système d'Information Géographique (localisation, longueur, nombre, capacité, photos, remarques de l'enquêteur) la description de l'offre de stationnement deux-roues motorisés portera sur deux critères principaux :

- la situation d'implantation : sur chaussée circulée, sur trottoir, sur îlot matérialisé, sur espace public, etc. ;

-le type de mobilier : pas de mobilier, arceau moto, potence, dispositif en barre, etc.

Cet état des lieux peut être mené à n'importe quel moment de l'année, programmé en plusieurs étapes et réalisé sur de larges périmètres.

2.2 Caractérisation des usages de stationnement

La connaissance des pratiques de stationnement consiste à relever sur un périmètre défini, les points de stationnement (légal ou illégal) d'un deux-roues motorisés ainsi que certaines de leurs caractéristiques.

La méthode d'enquête est plus contraignante que pour celle de l'offre de stationnement. Il est nécessaire de cibler les périmètres par rapport aux pôles d'attraction (secteurs de commerces, places publiques, centres commerciaux, universités, etc.).

Les dates d'enquêtes doivent correspondre à des pics d'usages observés sur le terrain, à certaines périodes de l'année et les jours de beau temps.

Les enquêteurs suivent des circuits définis au préalable et prennent en compte les stationnements deux-roues motorisés observés sur la voirie, les trottoirs, les places et les espaces publics, tout au long de leur parcours.

L'intérêt est de pouvoir localiser les pôles de stationnement des deux-roues motorisés tout en prenant connaissance des pratiques (sur parc moto, sur place de stationnement VL, sur parc vélo, illégal sur chaussée, sur trottoir ou espace public avec ou sans cheminement piéton, etc.) en fonction des types d'usagers deux-roues motorisés (moto, scooter, etc.).

L'ensemble des relevés est codifié, sur la base d'un lexique photo illustrant les nombreuses situations.



Stationnement légal



Stationnement sur trottoir, sur cheminements piétons

3. La prise en compte des besoins, des usagers deux-roues motorisés

En complément du recueil de données quantitatif concernant l'offre et l'usage du stationnement deux-roues motorisés, il a été choisi de réaliser des enquêtes par interview, auprès des usagers deux-roues motorisés.

Les enquêteurs effectuant les relevés étaient chargés d'interroger les usagers deux-roues motorisés, déposant ou reprenant leur véhicule, sur le périmètre d'enquête.

Cette méthode est toutefois contraignante dans la mesure où le nombre d'usagers rencontrés par périmètre peut être relativement faible (seuls 86 questionnaires ont pu être remplis sur le site expérimental du Grand Lyon).

L'intérêt de ces interviews par questionnaires est de mieux connaître les usagers deux-roues motorisés, lors de leur stationnement. Les renseignements obtenus permettent de cerner les tranches d'âge et sexe des usagers, leurs motifs de déplacements (achats, loisirs, travail fixe ou mobile), la durée du stationnement par tranches d'heure, l'ancienneté de pratique d'un deux-roues motorisés (la moitié avec plus de 2 ans de pratique), le mode précédent de déplacement avant l'usage d'un deux-roues motorisés.

Points clés :

- partager l'objectif, s'entourer d'une expertise capable de déterminer ce qui peut être réalisé dans le cadre de la réglementation et de la technologie existante ;
- accepter que le succès ne soit pas garanti (prise de risque) et la nécessité d'adaptation éventuelle en cours de définition de l'expérimentation ;
- prendre de la distance par rapport à l'expérimentation pour aboutir à une méthode réelle opérationnelle – l'objectif étant différent entre le travail sur la méthodologie, et l'obtention de résultats sur un site expérimental ;
- travailler dans un contexte de confiance et d'humilité .

L'intérêt de la méthode « connaître pour agir » :

Cette méthode basée sur la connaissance des enjeux avant de faire des choix stratégiques est utilisée dans de nombreux domaines d'études dont en sécurité routière. L'intérêt de l'appliquer à la problématique du stationnement des deux-roues motorisés est de dresser un état des lieux précis des aménagements existants et de mieux cerner les besoins et les pratiques des usagers deux-roues motorisés. Ainsi, la collectivité pourra prendre des décisions, justifiées en fonction de ses réels besoins et assurer un suivi dans le temps, en fonction de sa politique en matière de stationnement des deux-roues motorisés, et de l'évolution de la mobilité des usagers deux-roues motorisés.

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

Mise en page : Corine PIN, Olivier BAILLE et Bruno DAVAL (CERTU)

Photographies : CETE de LYON

POUR EN SAVOIR PLUS...

Grand Lyon
Direction de la Voirie
Christelle FAMY
cfamy@grandlyon.org

CERTU
Département Déplacements Durables
Danièle VULLIET
daniele.vulliet@developpement-durable.gouv.fr

© 2009 Certu

La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Certu.