

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

Concertation entre usagers et collectivités avant la mise en place d'aménagements

Plusieurs aménagements spécifiques aux deux-roues motorisés (2RM) ne font pas l'objet de préconisations techniques. Afin de bien prendre en compte les spécificités des 2RM, il est intéressant de mener des expérimentations et des tests en concertation avec les usagers pour répondre au mieux à leur besoin.

Exemple de doctrines sur le stationnement deux-roues motorisés de la ville de Paris.

La décision de créer un document de référence technique, pour le stationnement des deux-roues motorisés est issue des échanges du groupe de travail deux-roues motorisés, engagés à partir de 2003.

Les motards ont mis en évidence le manque de stationnements dédiés aux deux-roues motorisés, partant du principe qu'ils ne souhaitaient pas des aménagements mixtes avec les vélos. La ville de Paris a alors entrepris une démarche de rencontres et d'écoute des usagers deux-roues motorisés, sur leur besoins spécifiques.

Cette phase préalable a facilité la mise en place d'aménagements à titre expérimental. Les principes techniques ont ainsi pu être affinés et validés par l'ensemble des participants du groupe de travail deux-roues motorisés. Les échanges entre usagers et techniciens ont permis une plus grande efficacité de la mise en place de dispositifs de stationnements 2RM.

Le document de référence de la ville de Paris comporte plusieurs doctrines de stationnement deux-roues en fonction de la localisation de ces emplacements (sur chaussée, simple marquage sur chaussée et au niveau du trottoir).

Le travail a été évolutif et a exploré au fil du temps plusieurs possibilités de stationnement.

Guide de référence sur le stationnement des deux-roues motorisés :

Les résultats des réflexions et de leur mise en application sur le terrain par la ville de Paris et par d'autres agglomérations confrontées à cette problématique ont été utilisés pour l'élaboration du guide sur le stationnement des deux-roues motorisés du Certu.

1. Le stationnement des deux-roues motorisés sur chaussée

Les motards se sont d'abord exprimés sur leurs besoins spécifiques, en matière d'aménagements de stationnement sur chaussée (guidon en avant, inclinaison à 60°, éviter que le top-case à l'arrière déborde sur le trottoir, type d'épingle pour l'attache, etc.).

Des tests ont été réalisés sur deux zones différentes, avec des motards. Un panneau d'information mentionnait un contact à la ville de Paris par mail et un article de presse a fait état de cette opération.

Certu 2009/70



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

L'ensemble des préconisations retenues par le groupe de travail deux-roues motorisés a été répertorié dans un document de référence (délimitation de la zone et signalisation horizontale, géométrie d'une place, mobilier d'accrochage, signalisation verticale, pente admissible de la chaussée).

Le modèle présenté dans le document de référence a été défini en 2003 par la Direction voirie déplacement (DVD) de la Ville de Paris avec les principaux organismes et associations de deux-roues motorisés FFM (Fédération française de motocyclisme), FFMC-PPC (Fédération française des motards en colère Paris petite couronne), CGT Coursiers, ACO-IdF (Automobile club de l'ouest d'Île de France) branche moto, Moto-Zen), les revendeurs CNPA (Conseil national des professionnels de l'automobile)-branche motorcycle et la Préfecture de Police.

Ce type de zone existe depuis le début de l'année 2004 à Paris. Depuis cette date, le stationnement des deux-roues motorisés est différencié de celui des vélos à Paris. Mais les espaces vélos et motos peuvent être contigus.



2. Le stationnement des deux-roues motorisés, avec simple marquage sur chaussée

S'il répond au besoin, l'inconvénient du dispositif présenté ci-dessus est son coût. Ceci a conduit la direction voirie déplacement de la Ville de Paris à travailler sur une version complémentaire.

L'objectif est de réaliser des zones simples, à moindre coût afin de multiplier rapidement le nombre de zones de stationnement pour les deux

roues motorisés, en complément des zones avec mobilier.

Ce stationnement sans accrochage est implanté aux endroits où les besoins sont les plus flagrants (aux abords des gares, des lieux fréquentés le soir – cinémas, théâtres, bars et restaurants, des lycées et facultés, des gymnases et piscines, des commerces, des sociétés, des bureaux, ...), c'est-à-dire dans les quartiers animés plutôt que dans les quartiers à vocation résidentielle (afin de limiter le risque de vol).

Cette option a été présentée aux associations deux-roues motorisés au cours d'une réunion en 2005. Il n'a pas été prévu de phase d'expérimentation car cette disposition existe à Paris depuis le début du stationnement payant.

Une variante de stationnement en longitudinal, avec simple marquage a été étudiée avec les associations.

L'objectif est de pouvoir – dans les lieux où la demande en stationnement deux-roues motorisés est importante – mettre un linéaire de stationnement deux-roues motorisés dans les voies ayant subi une mise aux normes pompiers.

En pratique, il s'agit de remplacer le linéaire de stationnement voiture d'une largeur de 1,80 m par un linéaire de stationnement deux-roues motorisés d'une largeur de 1,20 m. Ce dispositif est prévu dans un premier temps sans mobilier d'accrochage.

La phase d'expérimentation a été réalisée et le principe a été validé en 2005, au cours d'une réunion sur place, avec les associations de deux-roues motorisés et la préfecture de Police.

3. Le stationnement deux-roues motorisés, au niveau des trottoirs très larges

La ville de Paris a la particularité de disposer en certains lieux de trottoirs de 8 m et plus où la pression de la demande piétonne peut être variable.

C'est pourquoi, la ville de Paris a lancé un travail avec ses partenaires pour définir des critères sur l'admissibilité de l'aménagement de stationnement au niveau du trottoir lorsque le stationnement sur chaussée n'a pas été retenu par la ville, en raison d'incompatibilité avec la fonction qu'elle souhaite

voire assurer par la voirie, afin de proposer une solution alternative au stationnement anarchique sur trottoir.

L'objectif est de réaliser des zones spécifiques de stationnement pour les deux-roues motorisés sur un espace des trottoirs larges (à partir de 6,5 m), dites « emprises au niveau du trottoir ». De fait ces parties aménagées ne sont plus assimilables à des parties de trottoir, mais plutôt à des parties d'espaces aménagés pour le stationnement.

Ce type de stationnement sera envisagé lorsqu'il est incompatible sur la chaussée avec les fonctionnalités de la voirie et qu'il peut être différencié du trottoir réservé aux cheminements piétons. Il conviendra de prendre en compte également le flux de piéton réel.

Une phase de test a été réalisée en 2004 par les services techniques de la mairie de Paris (DVD) en lien avec les principaux organismes et associations de deux roues motorisés citées au début du document, et la préfecture de Police.

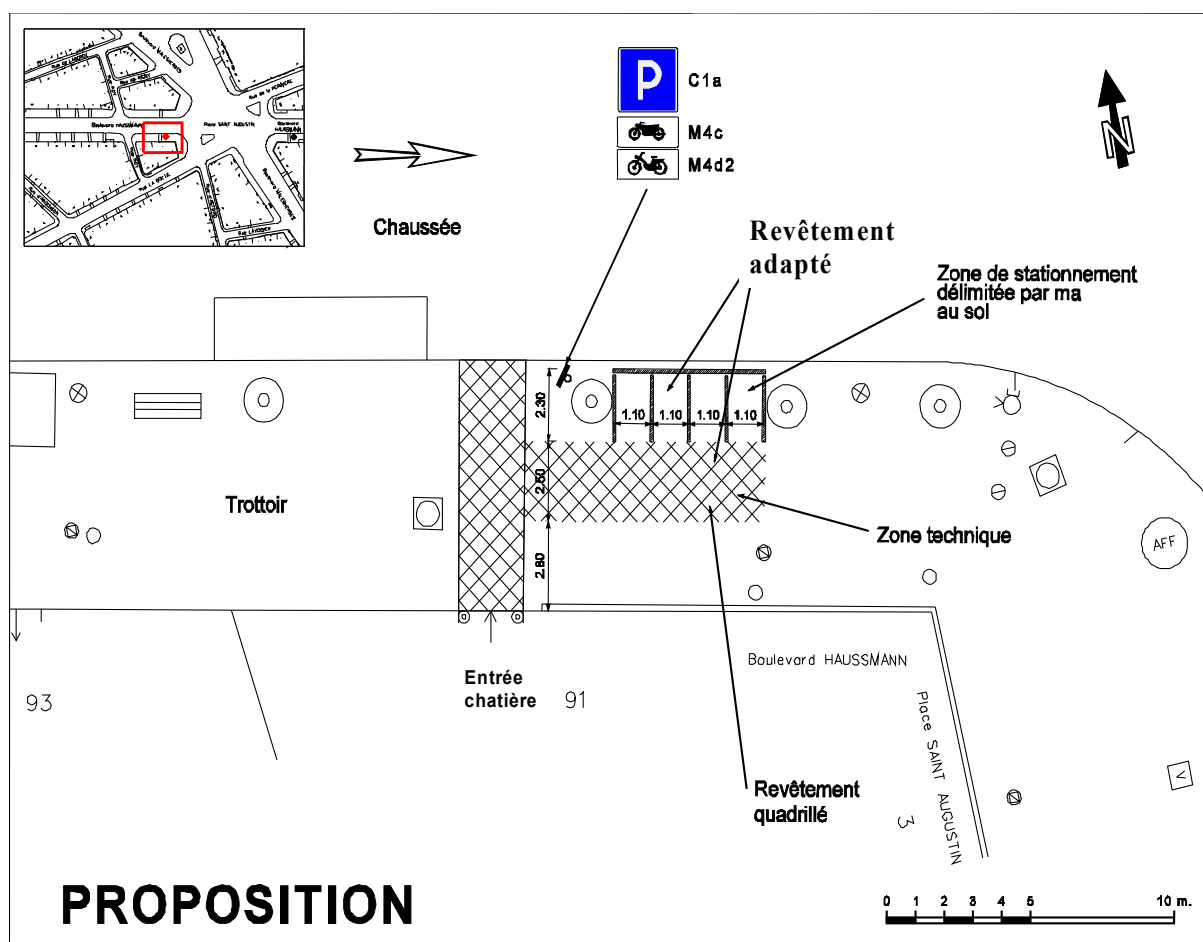
Le modèle initial a été testé. Il s'agit d'une emprise de stationnement deux roues motorisé au niveau du trottoir, à proximité d'un passage de porte cochère.

Une enquête d'opinion a été réalisée auprès des piétons. Les associations de personnes à mobilité réduite et de mal voyants ont été consultées.

L'expérimentation s'est déroulée durant l'automne/hiver 2004 avec les moyens suivants :

- l'avis des usagers par adresse mail, indiquée sur le panneau à proximité de la zone de test ;
- l'avis des personnes handicapées – association des Paralysés de France ;
- l'avis des non-voyants – association Avvi (Après la vue la vie internationale) ;
- une enquête d'opinion auprès des piétons sur 2 jours en 2004 .

Il ressort de manière générale de cette expérimentation un avis plutôt favorable à ce type de stationnement deux-roues motorisés dans le cadre proposé.



Évolution possible de la réglementation :

L'évolution réglementaire est en cours d'études pour interdire le stationnement de véhicules sur trottoir.

L'objectif est d'aménager les limites du trottoir avec celles de zones de stationnement, pour les rendre détectables par les personnes non voyantes et repérables par les personnes mal voyantes. La mise en application serait rendue obligatoire dans les années qui suivront la parution du décret.

Que ce projet aboutisse ou pas, l'esprit de la loi de 2005 sur l'accessibilité invite à intégrer ce besoin de détectabilité et de repérabilité dès à présent dans les travaux neufs.

Points clés :

- dans un contexte où rien n'est proposé dans la bibliographie pour le dimensionnement des aménagements, il est important d'associer les usagers 2RM pour prendre en compte leur besoins, et y répondre au mieux ;
- une bonne concertation en amont permet une meilleure appropriation des aménagements par les usagers ;
- ne pas oublier dans la phase de concertation, de présenter également les autres enjeux en présence : autres usagers, fonctionnalités de la voie, budget, etc.

© 2009 Certu

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

Rédaction : Corine PIN – Agoracité « espaces et mobilité »

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

Photographies : Ville de Paris

POUR EN SAVOIR PLUS...

Ville de Paris :

Direction de la Voirie : Colette PIBAULT
colette.pibault@paris.fr

CERTU :

Département Voirie, espaces publics :
Hélène de SOLERE
helene.de-solere@developpement-durable.gouv.fr
Agents.SUD.VOI.CERTU@developpement-durable.gouv.fr