



POSITION 09 / 2017

# Stationnement des deux-roues sur le trottoir

---

[www.mobilitepietonne.ch](http://www.mobilitepietonne.ch)



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**



## Stationnement des deux-roues sur le trottoir

---

Les villes suisses sont subitement conquises par le système de vélos en libre-service (VLS) O-bike. L'entreprise dont le siège se situe à Singapour a répandu plus d'un millier de cycles à Zurich. Le même scénario est sur le point de se dérouler dans nombre d'autres villes. L'O-Bike symbolise le début d'une nouvelle tendance que d'autres fournisseurs ont déjà annoncé rejoindre prochainement. Dès lors, des questions se posent concernant le stationnement des deux-roues, motorisés ou non.

Les O-bikes fonctionnent sur le modèle du « Freefloating », soit sans stations fixes. Les vélos peuvent simplement être déposés n'importe où après utilisation. Les conflits d'usage ne se feront pas attendre, car la place manque généralement pour stationner davantage de cycles dans les centres-villes, déjà utilisés pour de multiples activités. Le danger existe que ces vélos en libre-service soient déposés sans tenir compte de la réglementation en vigueur pour le stationnement et gênent d'autres activités.

Les personnes à pied risquent particulièrement d'en pâtir. En effet, les vélos stationnés sur les trottoirs mettent particulièrement en danger les personnes aveugles et mal voyantes, ils empêchent les parents avec des poussettes de passer et gênent les véhicules de nettoyage ou le déblayage de la neige.

Il ne s'agit pas uniquement d'un problème lié au stationnement des vélos, mais des deux-roues en général, notamment les scooters et les motos. À Berlin et Hambourg, des offres de motos électriques en libre-service et sans stations complètent par exemple déjà l'offre de VLS. Une tendance qu'il s'agit d'anticiper pour maintenir un climat de cohabitation acceptable.

### Réglementation actuelle

Conformément à l'ordonnance sur les règles de circulation routière (OCR), il est aujourd'hui autorisé de parquer les vélos sur le trottoir, pour autant que les personnes à pied disposent encore d'une largeur de 1,50 m pour passer. Tout autre véhicule, y compris les motos et les scooters, n'est pas autorisé à stationner sur le trottoir.

#### Art. 41 Alinea. 1 OCR

- <sup>1</sup>Les cycles peuvent être parqués sur le trottoir, pour autant qu'il reste un espace libre d'au moins 1 m 50 pour les piétons.
- <sup>1bis</sup> Le parcage des autres véhicules sur le trottoir est interdit, à moins que des signaux ou des marques ne l'autorisent expressément. A défaut d'une telle signalisation, ils ne peuvent s'arrêter sur le trottoir que pour charger ou décharger des marchandises ou pour laisser monter ou descendre des passagers ; un espace d'au moins 1 m 50 doit toujours rester libre pour les piétons et les opérations doivent s'effectuer sans délai.

## Les faiblesses de la réglementation actuelle

### Vélos

La réglementation concernant le stationnement des vélos est incomplète. À l'heure actuelle, il est théoriquement légal de stationner des vélos sur les trottoirs partout pour autant qu'un passage de 1,50 m de large demeure libre. Or les trottoirs sont parfois plus généreux, de manière à accueillir les nombreuses personnes à pied qui les fréquentent dans de bonnes conditions, par exemple aux principaux arrêts de transports publics. L'ordonnance n'offre aujourd'hui aucune garantie que des largeurs plus importantes soient maintenues libres là où elles sont indispensables. L'OCR devrait être adaptée : seul un vélo devrait pouvoir être stationné le long des façades, des jardins ou de la rue. Le reste de la surface devrait toujours être réservé aux déplacements à pied.

De plus, la durée de stationnement des cycles sur les trottoirs n'est aujourd'hui pas limitée. Ceci pose en particulier problème avec l'arrivée des flottes de VLS en *Freefloating* (sans stations). Ces vélos peuvent demeurer longtemps au même endroit entre deux utilisations. Ils sont en concurrence avec les autres vélos dans les espaces de stationnements signalés ou dans l'espace public.

### Motos

La réglementation pour les motos est claire, mais les pratiques de contrôle des villes en la matière ne le reflètent pas. Les autorités se refusent souvent à appliquer l'interdiction des motos sur les trottoirs par les sanctions prévues. Le conseil communal (exécutif) de la Ville de Zürich a par exemple affirmé en réponse à une intervention parlementaire :

En règle générale, le stationnement de véhicules sur les trottoirs est interdit, conformément à l'art. 41 alinéa 1<sup>bis</sup> de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RO 741.11), hormis sur les emplacements signalés à cet effet par des panneaux ou du marquage. Si aucun marquage n'interdit explicitement l'arrêt ou le stationnement, la police municipale tolère le stationnement des motos, pour autant qu'une largeur de 1,5 mètre demeure libre. Elle part du principe qu'aucun usager de la chaussée n'est gêné pour passer dans ces conditions. (Traduction de l'auteur)<sup>1</sup>

En ville de Genève, une brochure officielle publiée en août 2017 par le canton indique même aux conducteurs de deux-roues motorisés que le stationnement sur le trottoir est toléré<sup>2</sup>.

Les deux-roues motorisés sont fréquemment parqués pour de longue durée sur les trottoirs, parfois même durant plusieurs mois avec des housses de protection. Il n'y a pourtant aucune raison de privilégier les deux-roues motorisés par rapport aux véhicules à quatre roues. Ils ont un impact négatif sur l'espace urbain par leurs immissions (air, bruit) et présentent un bilan discutable en termes de sécurité routière. Les deux-roues motorisés requièrent en outre une place non négligeable en ville. Dans les centres-villes, ce besoin entre en concurrence avec d'autres usages. Enfin les deux-roues motorisés stationnés sur les trottoirs doivent généralement rouler sur le trottoir sur un certain tronçon pour pouvoir rejoindre la chaussée, ce qui gêne encore une fois les personnes à pied, et les met en danger, en particulier les enfants.

---

<sup>1</sup> Texte original: GR Nr. 2016/188 vom 7. September 2016 733

Schriftliche Anfrage von Simone Brander und Simon Kälin betreffend Parkierung von Motorrädern, Praxis der Stadt bezüglich der illegal abgestellten Motorräder sowie Möglichkeiten für die Bewirtschaftung der Parkierung

<sup>2</sup> Guide pratique pour les conducteurs des deux-roues motorisés à Genève, Département de l'Environnement, des Transport et de l'Agriculture, août 2017, [www.mobilitepietonne.ch/geneve](http://www.mobilitepietonne.ch/geneve)

Une meilleure réglementation du stationnement des vélos et des deux-roues motorisés est donc nécessaire. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR) doit d'une part être adaptée, d'autre part, les villes doivent se doter de concept d'organisation du stationnement des deux-roues, en particulier dans les endroits très fréquentés. Lorsque la place manque, la promotion du vélo doit se faire par la transformation de places de parc en stationnement vélo. Pour les motos et scooters, l'offre de places de stationnement devrait également se faire au détriment des places de parc, notamment à la belle saison. Le stationnement sauvage de deux-roues motorisés doit impérativement être sanctionné en parallèle. Des bases communes claires pour la gestion des espaces de stationnement des deux-roues sont nécessaires, afin de pouvoir réagir aux enjeux et tendances actuels et de mettre en place des solutions adéquates face aux nombreux usages de l'espace public.

### **Revendications pour le stationnement vélo :**

- L'article de l'OCR concernant le stationnement des vélos sur les trottoirs devrait être modifié comme suit :
  - <sup>1</sup> Un vélo au maximum peut être stationné le long du trottoir, pour autant qu'une largeur d'au moins 1,50 m demeure libre.
- Les espaces très fréquentés, notamment les centres-villes, doivent faire l'objet d'une réglementation supplémentaire :
  - Le stationnement des cycles dans ces espaces doit être limité en surface et dans le temps (interdiction de parquer un vélo en dehors des surfaces marquées à cet effet ; durée limitée, de façon similaire au fonctionnement des zones bleues).
  - L'aménagement d'espaces de stationnement supplémentaires pour les cycles ne doit pas se faire au détriment des personnes à pied. L'espace doit être trouvé sur les surfaces résiduelles inutilisables à d'autres fins ou par la conversion de places de parc en stationnement vélo.
  - Les autorités municipales devraient soumettre le déploiement de flottes de vélos en libre-service à autorisation. L'autorisation devrait fixer des conditions cadre et prévoir des sanctions en cas de non-respect.

### **Revendications pour les deux-roues motorisés :**

- Les emplacements autorisés pour le stationnement de deux-roues motorisés devraient être clairement réglementés et signalés.
- Une taxe sur le stationnement devrait être introduite comme pour le stationnement des voitures (zones bleues ou blanches avec limitation temporelle).
- En dehors des emplacements prévus à cet effet, ou en cas de dépassement de la durée autorisée, les deux-roues motorisés stationnés illégalement doivent être amendés.
- L'aménagement d'espaces de stationnement supplémentaires pour les deux-roues motorisés ne doit pas se faire au détriment des personnes à pied. L'espace doit être trouvé sur les surfaces résiduelles inutilisables à d'autres fins ou par la conversion de places de parc en stationnement pour deux-roues motorisés.