

Encombrement des trottoirs

Stationnement

1° Le constat

La part de l'espace urbain dédiée aux piétons est bien souvent très réduite par rapport à celle accordée à la circulation motorisée. Ce déséquilibre est encore plus marqué si l'on prend en considération l'occupation illicite de ces espaces piétons par les véhicules stationnés de manière irrégulière, l'absence du conducteur ne permettant pas, contrairement à l'arrêt qui implique la proximité de ce dernier, une cessation immédiate de ce trouble.



Espace urbain occupé par les automobilistes
(Source : Cete Méditerranée)

Ce stationnement anarchique est dommageable à plusieurs titres :

- Outre le fait que, dès la conception des voiries, les largeurs de trottoirs sont souvent «sacrifiées» au bénéfice de l'aménagement de places de stationnement, ces largeurs sont encore réduites du fait des véhicules garés sur le trottoir en dehors des emplacements prévus. La mise en place de mobilier spécifique, destiné à empêcher ce stationnement anarchique ne représente pas toujours une solution satisfaisante. En effet, lorsque ces équipements ne sont pas correctement implantés ou lorsqu'ils ne sont pas conformes à l'abaque de détection figurant en annexe 1 de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, ils peuvent constituer des obstacles au cheminement, particulièrement pénalisants pour les PMR.



Emprise du stationnement sur les cheminements piétons
(Source : Cete Méditerranée)

- Les bateaux mis en œuvre au niveau des passages piétons sont souvent «squattés» par des véhicules. Les piétons qui traversent peuvent éventuellement se retrouver piégés sur la chaussée, a fortiori lorsqu'ils ont des difficultés à franchir des ressauts élevés (Personnes à Mobilité Réduite)



Voiture stationnant sur un passage piéton.
Source : Certu

L'encombrement des trottoirs crée des difficultés importantes aux piétons et notamment aux personnes à mobilité réduite.

La présente collection de fiches s'adresse aux élus, praticiens et gestionnaires de l'espace public auxquels elle apporte des propositions concrètes pour résoudre les situations de conflits d'usages les plus souvent rencontrées.

Chaque fiche aborde une thématique spécifique.

Certu 2010-31



- Enfin, lorsqu'ils sont garés de manière illicite à proximité des traversées piétonnes, les véhicules peuvent constituer des masques qui, en réduisant la visibilité réciproque des piétons et des automobilistes, peuvent générer des situations accidentogènes ;
- Ce comportement incivique n'est pas le seul fait des automobilistes, mais concerne également les utilisateurs de deux roues, de plus en plus nombreux à cause des désagréments générés par la prédominance de l'automobile (embouteillages, difficultés de stationnement...). La combinaison de la grande maniabilité de ces véhicules et du manque d'emplacements dédiés à leur stationnement conduit trop souvent leur utilisateur à les garer sur le trottoir. Le positionnement de ces obstacles supplémentaires au cheminement des piétons est souvent anarchique, les motos et scooters étant la plupart du temps attachés aux poteaux et autres supports d'éclairage sans aucun égard envers les autres usagers.



(Source : Cete Méditerranée)



(Source : Cete Méditerranée)

De plus, même lorsque le stationnement est organisé et que des emplacements sont identifiés, leur aménagement ne permet pas toujours de garantir une largeur suffisante de cheminement piéton. C'est notamment le cas du stationnement longitudinal à cheval sur le trottoir ou du stationnement en épi, en l'absence de butte-roues, comme le montrent les deux photos suivantes :



Source : Ville de Champigny
(Source : Cete Méditerranée)



Stationnement en épi réduisant la largeur de cheminement en l'absence de butte-roues (Source : Cete de l'Est)

Enfin, il faut encore ajouter le problème des véhicules de livraison dont les arrêts, même limités dans le temps, génèrent une occupation abusive du trottoir gênant encore une fois le cheminement des piétons.

2° Le droit et la réglementation

- Le code de la route distingue plusieurs catégories de stationnements qu'il sanctionne plus ou moins sévèrement en fonction des lieux et de leurs caractéristiques par rapport aux usagers de la voie publique et de ses accessoires ou dépendances comme les trottoirs, de la simple gêne au danger en passant par l'abus.
- Il distingue également l'arrêt (immobilisation momentanée du véhicule afin de permettre son chargement ou déchargement, le conducteur restant à proximité de son véhicule pour pouvoir le déplacer immédiatement) du stationnement (immobilisation moteur arrêté du véhicule où le conducteur n'effectue aucune des opérations caractérisant l'arrêt), mais les sanctions des mêmes peines s'ils revêtent les mêmes caractéristiques.
- Prohibitions :
 - Interdiction de l'arrêt ou du stationnement d'un véhicule empiétant sur un passage prévu à l'intention des piétons, à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe (C. route, art. R. 417-5).
 - Interdiction à tout occupant d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement d'ouvrir une portière lorsque cette manœuvre constitue un danger pour lui-même ou les autres usagers, à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la première classe (C. route, art. R. 417-7).
 - Interdiction de l'arrêt ou du stationnement d'un véhicule gênant la circulation publique
 - sur les trottoirs, les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons ;
 - sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ainsi qu'en bordure des bandes cyclables, à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe. Par ailleurs, lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites (C. route, art. R. 417-10).
 - Interdiction du stationnement d'un véhicule gênant la circulation publique
 - dans les aires piétonnes
 - sur une voie publique spécialement désignée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police municipale.

aux mêmes peines d'amende, d'immobilisation et de mise en fourrière (C. route, art. R. 417-10).
 - Interdiction de l'arrêt ou du stationnement, considéré comme gênant,
 - d'un véhicule sur les chaussées, voies, pistes, bandes, trottoirs ou accotements réservés à la circulation des véhicules de transports publics de voyageurs, des taxis ou des véhicules d'intérêt général prioritaires ;
 - d'un véhicule sur les emplacements réservés aux véhicules portant une carte de stationnement de modèle communautaire pour personne handicapée, ou un macaron grand invalide de guerre (GIG) ou grand invalide civil (GIC).

à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Par ailleurs, lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement gênant, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites (C. route, art. R. 417-11).

- Interdiction de l'arrêt ou du stationnement constituant un danger pour les usagers. Le champ de l'incrimination est assez ouvert puisque sont « notamment » considérés comme dangereux,
 - lorsque la visibilité est insuffisante, l'arrêt et le stationnement à proximité des intersections de routes, des virages, des sommets de côte et des passages à niveau.

Cette situation peut également concerner les piétons, comme dans le cas du stationnement ou de l'arrêt à cheval entre l'aire de stationnement et une partie du trottoir (par analogie, Cass. crim. 15 févr. 2006, pourvoi n° 05-82015)

à peine de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe. Par ailleurs, lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement dangereux, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites [il sera relevé que cette dernière sanction ne concerne pas l'arrêt dangereux, qui n'est pas mentionné par le texte, mais seulement le stationnement dangereux].

Le conducteur coupable de l'une de ces infractions encourt également la peine complémentaire de suspension du permis de conduire pour une durée de trois ans au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. Par ailleurs, toute contravention donne lieu de plein droit à la réduction de trois points du permis de conduire (C. route, art. R. 417-9).

- Interdiction de stationnement abusif.

Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même point de la voie publique ou de ses dépendances, pendant une durée excédant sept jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police.

Tout stationnement abusif est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe.

Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement abusif, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites (C. route, art. R. 417-12).

- Interdiction du stationnement d'un véhicule en un même point de la voie publique ou de ses dépendances pendant une durée excédant sept jours consécutifs, à peine de mise en fourrière (C. route, art. R. 417-1)

3.1 La mise en œuvre d'une politique de déplacements et d'aménagement de l'espace public

La protection des trottoirs contre le stationnement s'inscrit dans une problématique bien plus large qui est celle de l'organisation des déplacements, du stationnement et de l'aménagement des espaces publics à l'échelle de l'agglomération. La mise en place d'une politique cohérente pourra s'appuyer sur des outils de planification tels que le PDU (Plan de Déplacements Urbains) dont les orientations porteront notamment sur « *l'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie ou souterrain [...] et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants* », ou certaines prescriptions du PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui peut notamment préciser le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, les voies et espaces réservés au transport public (C. urb., art. L. 123-1) ou imposer au constructeur la réalisation d'aires de stationnement (C. urb., art. L. 123-1-2 et R. 123-9).

Les actions engagées devront permettre d'agir sur l'offre de stationnement (en terme de répartition, d'affectation et de tarification), mais également sur la demande, par le biais de mesures visant à la promotion des modes doux et donc à la diminution de l'usage de la voiture en urbain (développement du réseau de transport collectif, aménagement de pistes cyclables, implantation de parc relais...).

Par exemple, il sera possible d'adopter une tarification dissuasive, qui incitera à l'usage des transports collectifs, ou qui pourra pénaliser le stationnement en surface au profit du stationnement souterrain. Il ne faut en effet pas oublier que la réglementation du stationnement relève de la police de la circulation et non de la gestion du domaine public et que la tarification du stationnement en surface participe non pas d'une valorisation économique du domaine public comme le ferait un parking souterrain concédé, par exemple, mais de la gestion de la circulation.

Les actions structurées par les PDU pour limiter l'usage de l'automobile dans les centres bourgs doivent pouvoir être relayées dans les petites unités urbaines - qui ne disposent souvent que de peu de ressources - par des dispositifs simples qui nécessitent toutefois de posséder une vision claire de la demande des déplacements entre les principaux pôles générateurs.

Ces pôles générateurs une fois identifiés (lotissements / quartiers ou habitat collectif / écoles / stades ou clubs sportifs / centre bourg / commerces / établissements publics) serviront de base de réflexion pour aménager des itinéraires piétons suffisamment confortables et sûrs répondant aux besoins les plus importants, et lever les réticences à la marche à pied et éviter des comportements gênant. On peut citer par exemple les parents d'élèves qui conduisent leurs enfants à l'école en voiture, au motif que « la route est dangereuse », contribuant eux-mêmes aux stationnements qui gênent les piétons....

Si des impossibilités techniques ou financières empêchent la collectivité d'aménager des itinéraires performants, l'organisation des déplacements des jeunes scolarisés peut être assurée grâce aux actions comme « Pédibus » ou « Vélobus ». De plus, pour dissuader les parents d'élèves de déposer ou reprendre devant l'établissement scolaire leurs enfants au cours de leur trajet domicile/travail, des « points relais » sécurisés peuvent même être envisagés pour permettre aux parents de déposer leurs enfants en chemin. Il ne suffit en effet pas d'interdire tout arrêt ou stationnement devant l'école si des solutions alternatives n'existent ou ne peuvent pas être proposées.

Ce procédé, qui part sans doute d'une bonne intention, contrevient aux principes exposés précédemment, et conduit, en outre, à détourner des formulaires officiels de leur destination en les imitant.

Il apparaît donc préférable de conduire toute campagne d'information

- en coordination avec le procureur de la République ;
- en utilisant des documents originaux sans lien avec des formulaires existants ;
- en utilisant tous les modes d'information à la disposition de la commune (panneaux lumineux, campagne d'affichage...).

3.3 Les moyens physiques de protection des trottoirs

La meilleure des politiques de gestion du stationnement n'est malheureusement pas suffisante pour maîtriser le stationnement illicite, et la contrainte par des aménagements physiques reste souvent incontournable.

Les aménagements de voirie prévus pourront revêtir plusieurs types de fonctions :

- Les systèmes de butte-roues limitent le déport des véhicules garés en épis ou en bataille, et garantissent ainsi le respect d'une largeur de cheminement suffisante ;
- L'implantation de bornes, de barrières ou de potelets permettra d'empêcher l'accès du véhicule au trottoir. La mise en œuvre de certains types de bordures de trottoir pourra également se montrer dissuasive vis à vis de l'occupation du trottoir par les véhicules. Bordures et mobiliers devront cependant respecter les prescriptions de l'arrêté du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, afin d'assurer la détection par les mal-voyants. Leur mise en œuvre devra également garantir des largeurs de cheminement suffisantes et un accès facile aux traversées de chaussées (en particulier pour les bordures hautes dont la pose continue pourrait piéger le piéton sur la chaussée) ;
- L'aménagement de zones spécifiques et adaptées pour le stationnement des deux-roues (dispositifs permettant d'attacher le 2-roues, éventuellement couverts) permettra également de canaliser ces véhicules et ainsi limiter l'encombrement du trottoir ;
- L'aménagement d'avancées de trottoirs protégées par du mobilier adapté permettra d'éliminer le stationnement sur les abaissés de trottoirs de part et d'autre de la traversée piétonne, et de garantir la visibilité réciproque des usagers.



(Ville de Lisieux)
Source : une Voirie pour Tous
« Continuité des cheminements »



(Ville de Lyon)
Source : Cete

Quoi qu'il en soit, la pose de mobilier urbain pour empêcher l'intrusion des véhicules sur le trottoir ne doit pas être banalisée et devra de plus, outre les enjeux liés à l'accessibilité, prendre également en compte des problématiques liées à la qualité du paysage urbain et la sécurité des personnes malvoyantes..

4° Conclusion

Les solutions au problème de l'envahissement des trottoirs par les véhicules en stationnement ne peuvent être trouvées que par la combinaison de politiques à deux niveaux :

- à l'échelle du territoire, avec des politiques de déplacements, de gestion du stationnement et d'aménagement de la voirie et des espaces publics,
- à l'échelle d'un quartier par exemple, avec la mise en œuvre de dispositifs physiques destinés à limiter l'intrusion des véhicules sur l'espace normalement dédié aux piétons.

Ces solutions, pour être pérennes, devront dans tous les cas s'accompagner de moyens de prévention (voire d'éducation), de contrôles, et de sanctions, en s'appuyant (en les respectant) sur la réglementation et les procédures en vigueur.