

# Pas de vélos sur le trottoir ?

## La jurisprudence de Marseille pose question

A Marseille, un piéton exaspéré de partager l'espace avec une piste cyclable sur un terre-plein de l'avenue du Prado, formule un recours contre la Ville. Le Tribunal Administratif lui donne raison, remettant en cause un type d'aménagement cyclable largement répandu dans d'autres villes.

### 1. Le recours formulé contre une bande cyclable sur le trottoir

En novembre 2006 le Tribunal Administratif de Marseille enregistre le recours formulé par Monsieur M.V., qui demande l'effacement des bandes à double sens situées sur les terre-pleins des allées latérales de l'avenue du Prado. La réalisation de ces bandes a été décidée par des arrêtés de la Ville de Marseille (n° CIRC 0603112 et CIRC 061967 des 8 mars et 11 avril 2006).

M.V. demande l'annulation de ces arrêtés\* et d'étendre la portée de la saisine du Tribunal aux aménagements comparables de l'ensemble du territoire municipal.

Il soutient que les arrêtés contestés et particulièrement leur mise en œuvre ignorent délibérément la lettre des articles R. 412-34, R. 431-9 alinéa 4, et R. 431-10 du code de la route, alors qu'ils relèvent de leur champ d'application, et que ces arrêtés ambitionnent de se substituer à la loi.

M.V. conclut que ces bandes cyclables à double-sens présentent des dangers pour les usagers de la voie publique et en particulier les piétons. En fait, au de-là de la ville de Marseille, ce recours met en cause la légalité de toutes les bandes ou pistes cyclables sur les trottoirs en France !

#### Remarques sur le recours :

• Code de la route Article R110-2 - Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. En conséquence, les piétons notamment n'ont pas le droit d'emprunter les bandes ou pistes cyclables.

Les cheminements cyclables de l'avenue du Prado sont séparés de la chaussée à plusieurs voies et constituent de ce fait des « pistes cyclables ». Cependant

cette désignation est accessoire, dans l'objet du procès. Il est probable que le requérant a repris les termes utilisés dans les arrêtés incriminés, ce que nous n'avons pu vérifier.

• L'article R. 412-34 fait obligation aux piétons de circuler sur les trottoirs.

La requête de M.V. concerne en fait des « terre-pleins » qui ne sont pas littéralement des trottoirs.

Les trottoirs ne sont pas spécifiquement définis dans le Code de la route, d'où le risque de confusion : terre-plein = trottoir. Les travaux en cours au Code de la rue devraient prochainement combler cette lacune.

• L'article R. 431-9 précise que l'obligation faite aux cyclistes d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police.

• L'article R. 431-10 précise que, hors agglomération, dans le cas où les cycles sont amenés à emprunter les trottoirs, les conducteurs sont tenus de circuler à l'allure du pas à la rencontre des piétons. De fait cet article ne s'applique pas à l'avenue du Prado qui fait partie de Marseille intramuros.

Certains arguments avancés par M.V. semblent assez faciles à démonter ou relèvent du sophisme. Mais la question de fond – des pistes (ou bandes) cyclables sur les trottoirs – mérite d'être posée.

### 2. Le contexte avant le procès

• L'avenue du Prado est une artère principale qui relie le centre ville aux plages. De grandes dimensions, environ 45 m de large pour une longueur de 2 km, elle comporte une chaussée principale à 2x3 voies dont une voie bus, et de part et d'autre : un terre-plein équipé d'une « bande » cyclable, une contre-allée et un trottoir.

Nota Les stationnements de voitures sont nombreux avenue du Prado, y compris sur les terre-pleins, mais ils ne suscitent pas les mêmes réactions de



Lucien Alessio

Un cycliste à vélo avenue du Prado

rejet de la part de Monsieur M.V. que la « bande » cyclable...

• De nombreuses villes comportent des pistes cyclables sur les trottoirs en France, à Strasbourg par exemple, et à l'étranger en Suisse, en Belgique, en Allemagne, en Hollande et dans toute l'Europe du Nord. En Suède elles sont quelquefois décalées de quelques centimètres pour occuper un niveau intermédiaire entre le trottoir et la chaussée.

• Le code de l'environnement article L228-2 (issu de la LAURE 1998) prévoit en milieu urbain la réalisation d'aménagements cyclables. Depuis lors le Grenelle de l'environnement a confirmé cette orientation en faveur des modes de circulation doux.

### 3. Les dangers des pistes (ou bandes) cyclables sur les trottoirs

Il est des pistes cyclables sur le trottoir qui « fonctionnent » bien et d'autres qui ne satisfont ni les piétons ni les cyclistes. C'est le cas notamment lorsque l'espace est insuffisant ou lorsque la piste est mal délimitée et peu lisible. Certains piétons craignent pour leur sécurité et de leur côté les cyclistes n'apprécient pas d'avoir à slalomer à faible vitesse entre les piétons.

C'est le cas à Strasbourg, Grenoble, etc. Des personnes âgées notamment, redoutent d'être confrontées à la présence des cyclistes sur les trottoirs. Cette crainte repose davantage sur des appréhensions que sur des réalités (Cf. ONISR - Février 2008), mais pour autant elle ne peut être ignorée.

Le trottoir est par excellence le lieu où le piéton doit pouvoir stationner ou circuler paisiblement, à son rythme, sans stress

\* On ne peut pas attaquer un aménagement, mais l'acte administratif qui a décidé cet aménagement.



Lucien Alessio

et sans la nécessité de rester aux aguets pour prévenir un danger.

Il reste que pour beaucoup de communes les pistes sur les trottoirs constituent une solution de facilité. Certains élus ne souhaitent pas gêner les automobilistes en limitant l'emprise de la chaussée, et contrairement aux cyclistes, ils préfèrent prendre l'espace aux piétons ! Alors même que la croissance des modes de circulation « doux » devrait s'accompagner corrélativement de la diminution de la circulation automobile en ville.

## 4. Le jugement

Lecture le 30 décembre 2008. Le Tribunal Administratif de Marseille décide :

*Article 1er :* Les arrêtés du maire de Marseille n° CIRC 0603112 et CIRC 061967 des 8 mars et 11 avril 2006 sont annulés.

*Article 2 :* Il est enjoint à la ville de Marseille de prendre les mesures nécessaires pour que soit mise en place, dans un délai de quatre mois, une signalisation indiquant que les bandes cyclables des allées du Prado sont réservées aux enfants de moins de huit ans qui conservent l'allure du pas et n'occasionnent pas de gêne aux piétons.

*Article 3 :* Le surplus des conclusions de la requête est rejeté.

## 5. L'appel et les suites du procès

Le Tribunal n'a pas souhaité étendre ses conclusions à l'ensemble du territoire municipal comme demandé par le requérant. Son jugement ouvre cependant la porte à d'autres recours similaires...

A la lecture des « considérants » qui motivent le jugement, la Ville de Marseille a décidé d'interjeter appel. Les conclusions de ce procès ne sont donc pas définitives. Cependant l'appel n'est pas suspensif et les décisions du Tribunal sont d'ores et déjà appliquées par la ville qui a équipé la bande de panneaux « sauf moins de 8 ans roulant au pas ».

La FUBicy et ses associations locales suivent avec beaucoup d'intérêt les conclusions et les suites de ce procès. Nos associations cyclistes en ont pris connaissance tardivement et ne sont

pas intervenues directement en première instance. La FUBicy se réserve la possibilité de saisir toute nouvelle opportunité d'intervenir le cas échéant.

Cependant il nous semble que ce jugement constitue un avertissement utile à l'attention des communes pour leur rappeler que la première fonction du trottoir est d'y accueillir des piétons en toute sécurité.

Il reste que les pistes séparées de la chaussée sont indispensables lorsque le flux motorisé est important et rapide, et porte atteinte à la sécurité des cyclistes. Et dans certains cas, lorsque les trottoirs sont larges ou peu fréquentés, il serait dommageable de se priver de la possibilité d'y faire passer les pistes.

Ce qui est en jeu c'est la sécurité des piétons et des cyclistes mais aussi la rétrocession de l'espace public occupé par les voitures en faveur des modes de circulation « doux » et notamment des piétons, et des cyclistes.

LUCIEN ALESSIO

## Marseille ville cyclable ?

La Ville de Marseille ne se distingue pas par le nombre et la qualité de ses aménagements cyclables. Elle ne figure pas au classement de l'Observatoire des Villes Cyclables de 2007-2008 (CVC - FUBicy). Le commentaire d'Hubert Peigné coordinateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo est clair : « ...d'autres agglomérations comme Marseille sont peu brillantes » !

Les associations de cyclistes urbains « Collectif Vélos en Ville » et « Vélo utile » ont fort à faire !

Ce printemps un courrier de Collectif Vélos en Ville adressé au maire pour lui signaler les insuffisances de nombreux aménagements cyclables est resté sans réponse...

## Bandes, pistes et trottoirs

- Les pistes cyclables sont apparues en France à la fin des années soixante, pour sécuriser les cyclistes contre les dangers de la circulation motorisée. Elles sont séparées de la circulation motorisée au moyen de séparateurs infranchissables par les véhicules à moteur, et peuvent être bidirectionnelles.

Les bandes cyclables sur la chaussée les ont suivies à partir des années quatre-vingts. Leur coût de réalisation est généralement beaucoup moins élevé que celui des pistes.

Les pistes cyclables sont réalisées sur des cheminements spécifiques. Cependant « lorsque les trottoirs sont larges et les piétons rares », les pistes peuvent être réalisées au niveau du trottoir. Sachant que « les espaces distincts facilitent la cohabitation ». Panneau de signalisation « vélos autorisés - priorité aux piétons ».

Cf. le RAC (Recommandations pour les Aménagements Cyclables) du CERTU.

- La piste cyclable protège contre certains risques et notamment contre les chocs des cyclistes par l'arrière - les plus fréquents - et contre l'ouverture des portières.

La séparation de la circulation rassure les parents qui peuvent autoriser leurs jeunes enfants à y circuler à vélo, alors même qu'ils jugent la chaussée beaucoup trop dangereuse.

Eloigné de la proximité immédiate de la circulation motorisée, on y respire un air moins pollué (Cf. Airparif-Actualité février 2009). Cependant la piste induit une perte de vigilance aussi bien de la part du cycliste que de l'automobiliste, et des risques demeurent aux intersections.

- Les bandes cyclables sont recommandées lorsque la vitesse et le trafic sont limités.

Pour des vitesses supérieures à 50 km/h et/ou pour un trafic supérieur à 5000 véhicules/jour, les pistes sont à privilégier. Cf. le RAC.

- Les bandes cyclables constituent aujourd'hui le cheminement préférentiel pour beaucoup de cyclistes dès lors que la vitesse de la circulation reste limitée.

Nous cyclistes ne souhaitons pas abandonner la chaussée aux seuls véhicules motorisés. Nous revendiquons un meilleur partage de l'espace public entre tous les usagers dans le respect mutuel. Nous revendiquons la généralisation des rues mixtes conviviales, à vitesse limitée et notamment des zones 30, des zones de rencontre, des voies vertes, des passages « malins » (double sens cyclables...), des éco-quartiers, etc., dans lesquels les cyclistes comme les piétons, prennent toute leur place et jouent un rôle modérateur de la vitesse.