



14ème législature

Question N° : 1752	De M. François Loncle (Socialiste, républicain et citoyen - Eure)	Question écrite
Ministère interrogé > Intérieur		Ministère attributaire > Intérieur
Rubrique > sécurité routière	Tête d'analyse > circulation urbaine	Analyse > piétons. trottoirs.
Question publiée au JO le : 24/07/2012 Réponse publiée au JO le : 06/11/2012 page : 6307 Date de signalement : 16/10/2012		

Texte de la question

M. François Loncle interroge M. le ministre de l'intérieur sur les difficultés rencontrées par les piétons dans les métropoles françaises. La voirie ressemble de plus en plus à une jungle urbaine régie par la loi du plus fort, du plus gros, du plus bruyant. La circulation sur les trottoirs des grandes villes, en général, et de la capitale, en particulier, s'apparente à un véritable parcours du combattant. Les obstacles et les dangers ne cessent de s'accumuler. Un piéton valide doit slalomer entre les poteaux ou les achoppements destinés à empêcher les véhicules de se garer sur le trottoir. De surcroît, il doit éviter les panneaux routiers et publicitaires, les horodateurs, les étals des commerçants, les terrasses des cafés, les chevalets des restaurants, les cordons ou les plantes devant les boutiques, les présentoirs des kiosques. Non seulement l'encombrement des trottoirs s'est considérablement accru depuis quelques années, mais les risques encourus par les piétons se sont multipliés. En toute illégalité et en toute impunité, des engins de diverse nature - rollers, planches à roulettes, bicyclettes, gyropodes Segway, scooters, motos... - circulent et stationnent à présent sur les trottoirs, à tel point que ceux-ci sont transformés en simple annexe de la chaussée. Souvent volumineux et véloce, ils occasionnent une gêne pour le déplacement des piétons et constituent une source d'accidents. Ils représentent un obstacle et un danger encore plus grand pour les seniors, les handicapés, les individus à mobilité réduite, les jeunes enfants, les femmes enceintes, les personnes avec une poussette, un caddie ou une valise. Sachant que la marche représente plus de la moitié des déplacements en centre-ville, il souhaite qu'il précise les mesures concrètes qu'il envisage pour rétablir l'accessibilité des trottoirs aux piétons et combattre la privatisation insidieuse d'une partie de l'espace public. Il voudrait savoir comment il compte faire appliquer la loi et interdire en conséquence l'utilisation abusive et l'occupation sauvage des trottoirs par les deux roues, lutter contre l'insécurité et l'incivilité régnant sur les trottoirs, faire respecter la réglementation prévoyant un passage de 160 cm au minimum, remédier aux nombreux écueils entravant le cheminement des piétons.

Texte de la réponse

Afin de donner consistance au principe de prudence, le code de la route a été modifié en 2010 en élargissant les obligations du conducteur vis-à-vis des piétons. En effet, si auparavant, le conducteur devait déjà céder le passage à un piéton engagé (après avoir respecté les règles qui lui incombent) dans la traversée d'une chaussée, le conducteur doit désormais anticiper le comportement du piéton qui attend, par exemple sur le trottoir, de s'engager (toujours après avoir respecté les règles qui lui incombent) et qui a manifesté l'intention de le faire (position du piéton, gestuelle, allure indiquant cette volonté). Par ailleurs, pour tenir compte des connaissances sur le rôle de la vitesse sur les accidents piéton et la nécessité de pouvoir l'abaisser en ville pour améliorer leur sécurité, des évolutions réglementaires ont permis de préciser ce que sont les zones 30 et les aires piétonnes ainsi que de créer et définir les

zones de rencontre. Un renforcement des recommandations pour l'aménagement des traversées piétonnes et la neutralisation des places de stationnement pour véhicules motorisés en amont des passages piétons a été également piloté par la délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR). Ceci contribuera à réduire les masques à la visibilité que l'on retrouve dans les scénarios d'accidents piétons. Des évolutions dans les recommandations pour la gestion des itinéraires piétons en phase de chantiers ont été pilotées par la DSCR. Le manuel de référence récemment publié par le centre d'études sur les réseaux, le transport, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) à destination des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'oeuvre promeut et met en avant l'enjeu de la continuité du cheminement piéton et plus généralement une meilleure prise en compte des évolutions réglementaires relatives à l'accessibilité de l'espace public. La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est un outil efficace dont disposent les collectivités, en particulier au travers de son article 45 traitant de la chaîne complète du déplacement. Ainsi, le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précisé par l'arrêté du 15 janvier 2007 prescrit pour désencombrer les trottoirs une largeur minimale de 1m40 dégagée de tout mobilier urbain ou de tout autre obstacle éventuel. Les recommandations d'aménagement urbain considèrent d'ailleurs que cette largeur est un seuil minimal et préconisent de l'élargir. Un effort particulier de communication a été réalisé ces dernières années afin de sensibiliser la population au cheminement sanctuarisé sur le trottoir. C'est dans ce cadre que le CERTU a notamment rédigé une série de fiches techniques à destination des gestionnaires de voirie traitant de l'encombrement des trottoirs. Enfin, il appartient au maire qui a en charge la gestion du domaine public de la commune d'accorder, de renouveler ou de refuser des autorisations d'occupation du domaine public. En tant que gestionnaire, il lui revient de mettre fin à toute occupation sans titre.