

# ADEME

## LE STATIONNEMENT SAUVAGE SUR LES TROTTOIRS : ETAT DES LIEUX ET SOLUTIONS

Recherche pour le Programme national de recherche et d'innovation  
dans les transports terrestres (PREDIT II)  
Groupe Thématique n ° 1 : « Recherches stratégiques » Axe 7 : « Déplacements non motorisés »  
**Directeur de la recherche : Bruno CORDIER (ADETEC)**



Novembre 2001



**BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS**

113, rue Fontgiève 63000 Clermont-Ferrand

Tél : 04.73.36.92.29 - Fax : 04.73.31.08.29

Email : [adetek63@orange.fr](mailto:adetek63@orange.fr)

# TABLE DES MATIERES

|                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PRESENTATION ET REMERCIEMENTS.....</b>                                         | <b>3</b>  |
| <b>GLOSSAIRE.....</b>                                                             | <b>4</b>  |
| <b>RESUME.....</b>                                                                | <b>5</b>  |
| PROBLEMATIQUE ET OBJECTIFS .....                                                  | 5         |
| METHODOLOGIE .....                                                                | 5         |
| RESULTATS.....                                                                    | 6         |
| <b>1. INTRODUCTION.....</b>                                                       | <b>9</b>  |
| 1.1. DEFINITION .....                                                             | 9         |
| 1.2. POSITION DU PROBLEME.....                                                    | 9         |
| 1.3. LES BESOINS DES PIETONS .....                                                | 10        |
| 1.4. UN PROBLEME PEU PRIS EN COMPTE.....                                          | 11        |
| <b>2. RECHERCHES PREALABLES .....</b>                                             | <b>12</b> |
| 2.1. AUTOMOBILE, MARCHÉ À PIED ET ESPACE PUBLIC.....                              | 12        |
| 2.2. LE CODE DE LA ROUTE .....                                                    | 13        |
| 2.3. COMMENT LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR ? .....                  | 14        |
| 2.4. AUTRES DONNÉES .....                                                         | 16        |
| <b>3. LE TERRAIN D'ETUDE .....</b>                                                | <b>18</b> |
| 3.1. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE .....                                             | 18        |
| 3.2. LE CONTEXTE .....                                                            | 18        |
| 3.3. DÉROULEMENT DES ENQUÊTES DE TERRAIN .....                                    | 19        |
| <b>4. LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR : IMPORTANCE ET TYPOLOGIE .....</b>           | <b>20</b> |
| 4.1. TYPOLOGIE DU STATIONNEMENT SUR TROTTOIR .....                                | 20        |
| 4.2. ENQUÊTE D'OCCUPATION.....                                                    | 28        |
| 4.3. UNE INFRACTION TRÈS PEU SANCTIONNÉE .....                                    | 30        |
| 4.4. ENQUÊTE DE ROTATION.....                                                     | 31        |
| <b>5. ENQUÊTE AUPRÈS DE PARTICULIERS STATIONNANT SUR UN TROTTOIR.....</b>         | <b>32</b> |
| 5.1. MÉTHODOLOGIE ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....                                | 32        |
| 5.2. PRÉSENTATION DU PANEL .....                                                  | 32        |
| 5.3. POURQUOI STATIONNEZ-VOUS SUR LE TROTTOIR ?.....                              | 33        |
| 5.4. LA PRISE EN COMPTE DU PIÉTON .....                                           | 36        |
| 5.5. OBSERVATIONS DIVERSES .....                                                  | 39        |
| <b>6. LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR AUX ABORDS DES COMMERCE ET SERVICES .....</b> | <b>41</b> |
| 6.1. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS .....                                              | 41        |
| 6.2. ENTRETIENS AVEC DES PROFESSIONNELS .....                                     | 42        |
| <b>7. LES PROFESSIONNELS AYANT DES DÉPLACEMENTS FRÉQUENTS EN VILLE .....</b>      | <b>45</b> |
| 7.1. ENQUÊTE.....                                                                 | 45        |
| 7.2. ACCOMPAGNEMENTS .....                                                        | 48        |
| 7.3. COMMENT PROTÉGER LES AIRES DE LIVRAISONS ? .....                             | 48        |

|                                                                                                  |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>8. LES PIETONS.....</b>                                                                       | <b>49</b> |
| 8.1. PREAMBULE .....                                                                             | 49        |
| 8.2. L'ACCIDENTOLOGIE DES PIETONS SUR TROTTOIR .....                                             | 49        |
| 8.3. LES PRINCIPAUX IMPACTS DU STATIONNEMENT SUR TROTTOIR SUR LES DEPLACEMENTS DES PIETONS ..... | 52        |
| 8.4. PRINCIPALES CATEGORIES DE PIETONS .....                                                     | 53        |
| 8.5. PRESENTATION DE QUELQUES ACTIONS SIGNIFICATIVES .....                                       | 56        |
| <b>9. LA POSITION DES POUVOIRS PUBLICS.....</b>                                                  | <b>58</b> |
| 9.1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE .....                                                           | 58        |
| 9.2. SYNTHESE DES ENTRETIENS .....                                                               | 58        |
| <b>10. POLITIQUES DE PLUSIEURS VILLES FRANÇAISES ET ETRANGERES.....</b>                          | <b>64</b> |
| 10.1. LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR : UN LAXISME (PRESQUE) GENERAL .....                         | 64        |
| 10.2. LE STATIONNEMENT DANS LES P.D.U. ....                                                      | 64        |
| 10.3. SOTTEVILLE-LES-ROUEN.....                                                                  | 65        |
| 10.4. AUTRES VILLES FRANÇAISES .....                                                             | 72        |
| 10.5. EXEMPLES ETRANGERS.....                                                                    | 78        |
| 10.6. ENSEIGNEMENTS .....                                                                        | 79        |
| <b>11. BILAN ET PROPOSITIONS.....</b>                                                            | <b>80</b> |
| 11.1. SYNTHESE DE L'ETAT DES LIEUX .....                                                         | 80        |
| 11.2. IL EST URGENT D'AGIR .....                                                                 | 82        |
| 11.3. PROPOSITIONS : LES GRANDS PRINCIPES .....                                                  | 82        |
| 11.4. PROPOSITIONS A L'ECHELLE NATIONALE.....                                                    | 83        |
| 11.5. PROPOSITIONS A L'ECHELLE LOCALE.....                                                       | 85        |
| 11.6. LE STATIONNEMENT SUR BANDE CYCLABLE .....                                                  | 88        |
| <b>POSTFACE.....</b>                                                                             | <b>89</b> |
| <b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....</b>                                                          | <b>90</b> |

# PRESENTATION ET REMERCIEMENTS

La présente recherche a été effectuée de novembre 2000 à novembre 2001. Elle a été dirigée et mise en œuvre par Bruno CORDIER, ingénieur en transports et déplacements, directeur d'ADETEC. A Clermont-Ferrand et Chamalières, une partie des enquêtes de terrain a été réalisée par Cécile GARDETTE, psychologue spécialisée en psychologie sociale.

Nous tenons à remercier l'ensemble des acteurs ayant contribué à la mise en œuvre et au bon déroulement de cette recherche, notamment :

- Les membres du groupe thématique 1.7 du PREDIT II "Recherches stratégiques – Déplacements non motorisés et usages non privatifs du véhicule individuel", pour leur confiance.
- L'ADEME, qui a financé la présente recherche.
- L'ensemble des élus, techniciens et policiers ayant apporté le témoignage de leur expérience en matière de stationnement sur trottoir, plus particulièrement à Sotteville-lès-Rouen, Clermont-Ferrand et Chamalières.
- Les auteurs et chercheurs dont les travaux sont cités dans les références bibliographiques, à la fin de ce rapport.
- Les piétons, pour leur patience et leur persévérance.

Enfin, nous adressons, au nom de tous les piétons de France :

- nos remerciements aux élus, techniciens et policiers de Sotteville-lès-Rouen pour l'exemplarité de leur démarche,
- nos remerciements anticipés à leurs homologues qui les imiteront et décideront, dans leur ville ou leur agglomération, de s'attaquer enfin à ce problème majeur.

# GLOSSAIRE

## **Boucle de déplacements**

Une boucle de déplacements est un ensemble de déplacements consécutifs effectués par un individu entre son domicile comme lieu de départ et son domicile comme lieu d'arrivée, à condition que le retour soit effectué le même jour.

## **Personnes à mobilité réduite (PMR)**

On regroupe sous cette terminologie l'ensemble des personnes ayant des difficultés particulières dans leurs déplacements à pied :

- handicapés moteurs,
- non voyants ou malvoyants,
- adultes avec poussettes,
- adultes avec jeunes enfants,
- personnes âgées avec canne,
- personnes avec béquilles,
- personnes portant une charge lourde ou encombrante (par exemple un sac de commissions dans chaque main),
- ...



Tout individu, même parfaitement valide, peut voir sa mobilité réduite, par exemple s'il porte des sacs. Les personnes à mobilité réduite ont besoin d'un espace de circulation plus important que les autres piétons. Ce sont donc les premières victimes du stationnement sur trottoir.

## **Quartiers péricentraux**

Quartiers situés en bordure des centres-villes. Ces quartiers disposent en général d'un niveau d'équipement satisfaisant pour les commerces et les services de première nécessité ou de proximité (boulangerie, boucherie, pharmacie, bar, école primaire, médecin, coiffeur...) et d'un équipement médiocre à faible pour les équipements de 2<sup>e</sup> et de 3<sup>e</sup> niveau (commerces spécialisés, médecins spécialistes, lycée...).

## **Stationnement sauvage**

Stationnement en dehors des emplacements autorisés.

## **Unimodaux**

On appelle unimodaux les personnes utilisant un seul et même mode pour tous leurs déplacements.

# RESUME

## PROBLEMATIQUE ET OBJECTIFS

Le stationnement sauvage sur les trottoirs connaît un fort développement dans la plupart des villes françaises. Il accroît le déséquilibre modal en renforçant la part prépondérante de l'automobile dans l'espace public et en rendant les déplacements des piétons particulièrement incommodes et dangereux, voire, pour les personnes à mobilité réduite, impossibles.

Ce problème est pourtant très peu pris en compte par les pouvoirs publics et très peu de mesures sont mises en œuvre, hormis dans des centres-villes.

La présente recherche s'intéresse plus particulièrement au stationnement sur trottoir dans les quartiers proches des centres-villes (quartiers péricentraux). Elle vise principalement à :

- connaître le phénomène avec précision, tant qualitativement que quantitativement,
- analyser les raisons qui amènent de nombreux automobilistes à stationner ainsi,
- comprendre les logiques des acteurs publics qui ont mené à un tel résultat,
- proposer des solutions concrètes.

## METHODOLOGIE

Cette recherche a comporté plusieurs volets :

- Recherches préalables, principalement dans les domaines suivants :
  - politologie / sociologie,
  - stationnement,
  - déplacements piétonniers et personnes à mobilité réduite.
- Analyse complète de la situation à Clermont-Ferrand et Chamalières :
  - enquêtes de terrain (occupation, rotation, typologie...),
  - entretiens avec des acteurs divers (commerçants, contrevenants, piétons, élus, techniciens, policiers...),
  - collecte d'informations complémentaires,
  - synthèse.
- Analyse de la politique d'autres villes françaises et européennes :
  - état des lieux dans plusieurs grandes villes,
  - recherche de villes ayant une politique exemplaire et analyse des résultats de cette politique.

Cette recherche a rencontré certains obstacles, notamment pour la mise en place de l'enquête auprès de contrevenants et pour l'obtention de données chiffrées. Ces difficultés sont révélatrices de la susceptibilité des différents acteurs à toute investigation sur un sujet qui, à plusieurs titres, dérange. Elles sont pour une grande part imputables aux services du Ministère de l'Intérieur. Malgré ces obstacles, la recherche a pu se dérouler normalement et aboutir à des résultats éloquentes.

# RESULTATS

## L'ampleur du phénomène

A Clermont-Ferrand et Chamalières, il y a un véhicule en stationnement sauvage en moyenne tous les 70 mètres de trottoir. Dans deux cas sur trois, ce véhicule laisse moins de 90 cm aux piétons, ce qui entrave le cheminement des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, poussettes, personnes portant un ou des sacs...)... et empêche deux piétons de cheminer côte à côte ou de se croiser.

La gêne pour un **déplacement à pied de 500 mètres** est la suivante :

|                                                   | Largeur<br>nécessaire | Nombre de véhicules<br>entravant le<br>cheminement | Nombre de véhicules<br>empêchant de croiser<br>un piéton valide | Nombre de véhicules<br>empêchant de croiser<br>une personne à<br>mobilité réduite |
|---------------------------------------------------|-----------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Piéton adulte valide</b>                       | 0,60 m                | 3 à 4                                              | 5 à 6                                                           | 6                                                                                 |
| <b>Piéton avec charge</b>                         | 0,90 m                | 5                                                  | 6                                                               | 6                                                                                 |
| <b>2 piétons adultes<br/>valides, côte à côte</b> | 1,10 m                | 5 à 6                                              | 6                                                               | 6                                                                                 |
| <b>Personne à mobilité<br/>réduite</b>            | 0,90 m                | 5                                                  | 6                                                               | 6                                                                                 |
| <b>Adulte avec 2<br/>enfants</b>                  | 1,40 m                | 6                                                  | 6 à 7                                                           | 6 à 7                                                                             |

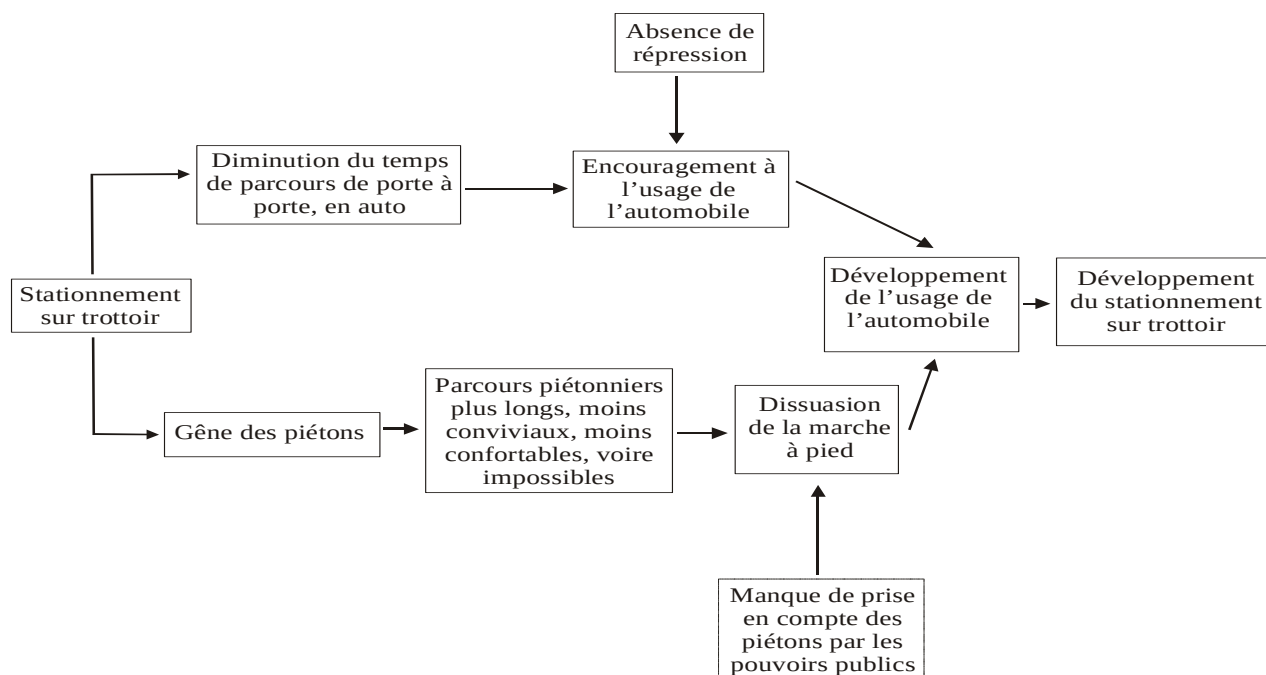
Le stationnement sur trottoir est une pratique très répandue. D'une part, il est lié à tous les motifs de déplacements : domicile, travail, achats, loisirs... D'autre part, il est pratiqué par toutes les catégories socioprofessionnelles et à tous les âges. Toutefois, certains lieux et certains usagers connaissent une pratique accrue :

- les commerces et services sont de forts générateurs de stationnement sur trottoir, notamment les boulangeries, les bars/tabac/journaux et les distributeurs automatiques de billets,
- de nombreux professionnels sont coutumiers du fait, en particulier les garagistes et les artisans,
- les hommes se montrent généralement plus inciviques que les femmes,
- les moins de 60 ans sont plus souvent en infraction que leurs aînés.

L'argument couramment avancé pour expliquer de telles infractions est la pénurie de places de stationnement. Pourtant, dans 40 % des cas, il y a une ou plusieurs places libres et gratuites sur voirie à moins de 50 mètres. L'explication réside plutôt dans la paresse des automobilistes, qui veulent se garer juste devant leur destination et ne se soucient nullement des piétons.

Dans une ville comme Clermont-Ferrand (137 000 habitants), il y a, en permanence, environ 8 000 véhicules stationnés sur les trottoirs. Or, les contrevenants sont très peu sanctionnés : il y a en moyenne 750 mises en fourrière et moins de 6 000 verbalisations chaque année. Tant de la part des contrevenants que des pouvoirs publics, on constate que le stationnement sur trottoir, 20 fois moins sanctionné que le stationnement gênant sur chaussée, est considéré comme une infraction mineure.

Les effets sur les piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, sont catastrophiques. Leurs déplacements sont moins conviviaux, moins sûrs. Certains piétons, en particulier les personnes âgées et les enfants, en viennent même à ne plus sortir dans la rue. D'autres délaissent la marche pour la voiture, y compris pour les déplacements très courts.



## Une ville française a une politique efficace

Outre le développement de l'incivisme, le stationnement sur trottoir résulte du laxisme des pouvoirs publics. Ainsi, rares sont les villes françaises qui ont décidé de s'y attaquer, y compris parmi celles qui sont citées comme modèles pour leur politique de déplacements et/ou de stationnement.

Nous n'avons trouvé qu'une ville française ayant décidé de s'attaquer de manière complète et durable à ce fléau. Il s'agit de Sotteville-lès-Rouen, ville de 30 000 habitants limitrophe de Rouen. A Sotteville, la lutte contre le stationnement sur les trottoirs s'inscrit dans une politique en faveur de la qualité de vie, de la sécurité routière et des déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite. L'accent est mis sur la communication et sur la répression, avec des consignes très précises données par le maire aux policiers municipaux et un affichage très clair vis-à-vis de la population. Les résultats de cette politique sont très probants.

|                                                                                 | Sotteville-lès-Rouen | Clermont-Fd et Chamalières |
|---------------------------------------------------------------------------------|----------------------|----------------------------|
| Une voiture tous les ... mètres de trottoir                                     | 600                  | 70                         |
| Une voiture laissant moins de 90 cm aux piétons tous les ... mètres de trottoir | 3 000                | 100                        |

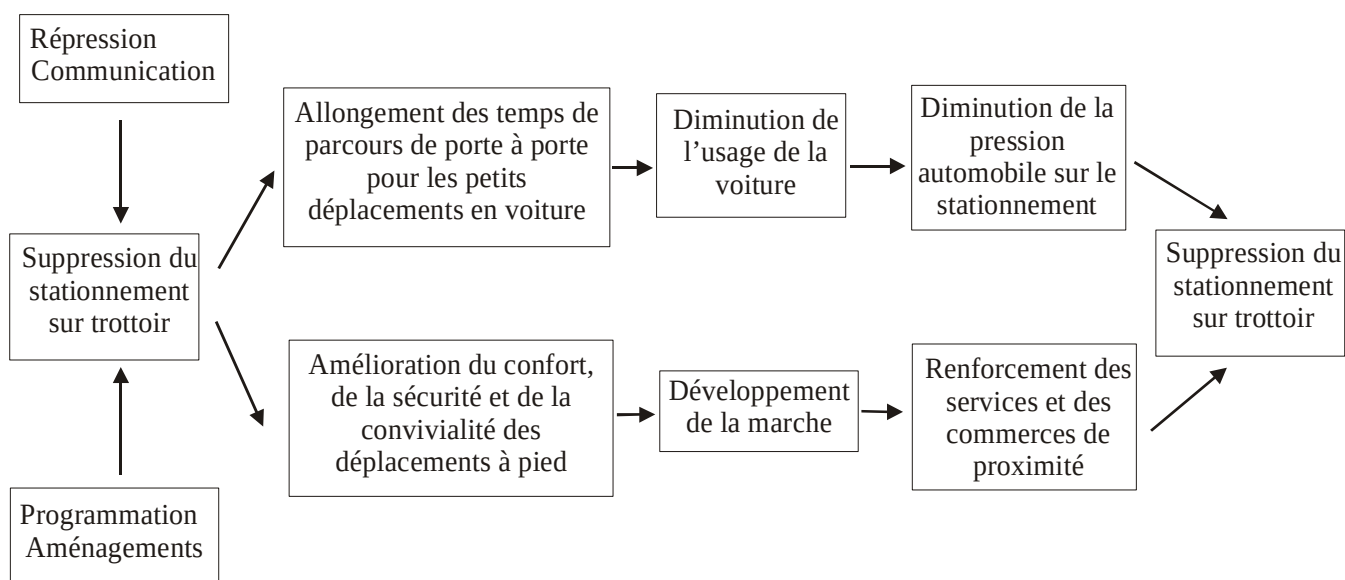
## Les solutions

L'exemple sottevillais montre que le stationnement sur trottoir ne constitue pas une fatalité. La lutte contre ce stationnement sauvage dépend avant tout des élus municipaux et des consignes qu'ils donnent à leurs policiers municipaux. Elle doit s'inscrire dans une politique globale et dans la durée. Elle peut être confortée par l'action de la police nationale et encouragée par des mesures nationales.

Les actions doivent **associer la communication et la répression**, tandis que les obstacles physiques doivent être utilisés avec mesure.

| Propositions à l'échelle locale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Propositions à l'échelle nationale                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Verbaliser les contrevenants.</p> <p>Communiquer en amont et en aval de la répression.</p> <p>Prendre en compte les piétons dans tous les aménagements de l'espace public.</p> <p>Proscrire le stationnement autorisé sur trottoir.</p> <p>Signaler l'offre publique de stationnement.</p> <p>Créer et/ou faire respecter des arrêts minutes et des aires de livraisons.</p> <p>Utiliser les dispositifs anti-stationnement avec parcimonie.</p> | <p>Diffuser les résultats de cette recherche.</p> <p>Mettre en place une campagne de communication.</p> <p>Encourager la mise en place d'expériences pilotes.</p> <p>Renforcer la répression.</p> <p>Développer les effectifs et les compétences des polices municipales.</p> <p>Supprimer l'amnistie présidentielle.</p> <p>Améliorer la prise en compte de la marche à pied et les compétences dans ce domaine.</p> <p>Développer la recherche sur ce sujet.</p> |

Ces différentes mesures contribueront au rééquilibrage modal en faveur de la marche à pied, comme l'imposent la Loi sur l'Air et les plans de déplacements urbains.



# 1. INTRODUCTION

## 1.1. DEFINITION

La présente recherche porte sur le **stationnement gênant sur trottoir**. On considère ici comme gênante toute voiture réduisant, même de 20 cm, l'espace de circulation des piétons. A l'inverse, une voiture s'intercalant dans un alignement d'arbres sans empiéter sur la largeur de trottoir praticable par les piétons ne sera pas considérée ici comme gênante, même si le Code de la Route la considère comme telle.



## 1.2. POSITION DU PROBLEME

Le stationnement sauvage constitue un obstacle important à la pratique des modes non motorisés, tant dans les centres-villes que dans les quartiers péri-centraux : sur les trottoirs, il entrave le cheminement des piétons, en particulier des personnes handicapées ou à mobilité réduite, il constitue un danger, en obligeant les piétons à descendre sur la chaussée, il déstructure l'espace public et il nuit à la convivialité (par exemple en obligeant deux piétons à cheminer en file indienne) ; sur les passages protégés, il masque les enfants et oblige les piétons à effectuer un détour ; enfin, sur les aménagements cyclables, il oblige les cyclistes à faire un écart et les renvoie dans le flux des véhicules motorisés.

En l'absence d'études spécifiques et de volonté suffisamment marquée de la part des élus et des services de police, le stationnement sauvage sur les trottoirs n'est jamais pris en compte de façon globale dans les villes françaises. Les mesures sont rares et, quand elles existent, partielles :

- quelques villes françaises ont mis en place des mesures spécifiques : mesures physiques de protection des trottoirs contre le stationnement ou information aux contrevenants ;
- ces mesures sont toutefois généralement limitées à l'hypercentre ;
- les mesures répressives, perçues comme impopulaires, sont peu mises en oeuvre ;
- les mesures physiques sont coûteuses et leur mise en place ne peut être que progressive ;
- les polices municipales ont rarement compétence en dehors des secteurs payants ;
- la police nationale n'a pas pour priorité la répression du stationnement interdit.

**La présente recherche porte sur le stationnement sauvage sur trottoir dans les quartiers péricentraux.** Ce choix se justifie de la façon suivante :

- ces quartiers subissent, de par leur proximité du centre-ville, une forte nuisance : le stationnement étant généralement payant en centre-ville et la répression y étant souvent marquée, ce stationnement « déborde » de manière anarchique dans ces quartiers, où il est gratuit et où la répression est quasiment inexistante ;
- pour les usagers non motorisés, s'y ajoutent les nuisances liées au trafic engendré par l'entrée en ville des automobiles venant des banlieues et des communes périurbaines ;
- dans les quartiers péricentraux, les distances sont pourtant propices à la marche à pied (tant pour l'accès aux arrêts des transports urbains, en général bien desservis, que pour l'accès aux équipements de proximité, voire pour se rendre au centre-ville proche) ;
- la pratique de la marche à pied est indispensable à la pérennité des commerces et des équipements de proximité (l'usage de l'automobile est souvent synonyme d'achats dans les grandes ou très grandes surfaces) et des activités associatives, socio-culturelles et sportives ;
- la sécurité routière et l'accès à pied aux équipements éducatifs ou de loisirs sont des sujets perçus de façon très sensible par leurs habitants, en particulier par les parents d'élèves ;
- ces quartiers sont des lieux importants de mixité sociale : l'immobilier y est à des prix raisonnables, la proximité sociale y est plus marquée que dans les centres-villes ;
- enfin, le renforcement de ces quartiers est le gage du maintien de la densité urbaine, indispensable au rééquilibrage modal.

Par ailleurs, il est important de signaler qu'au niveau national on dispose de très peu de données sur le stationnement dans les quartiers péricentraux et de quasiment aucune donnée sur le stationnement sauvage.

### 1.3. LES BESOINS DES PIETONS

La largeur de trottoir nécessaire à un cheminement convenable est la suivante :

| Type                           | Nombre | Caractéristiques                                                                                                                                | Largeur nécessaire       |
|--------------------------------|--------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| Piéton(s) valide(s)            | 1      | Ne portant pas de charge                                                                                                                        | 0,60 m <i>au minimum</i> |
|                                | 2      | Cheminant ensemble                                                                                                                              | 1,10 m <i>au minimum</i> |
|                                |        | Se croisant                                                                                                                                     | 1,20 m <i>au minimum</i> |
|                                | 3      | 2 piétons en croisant un troisième                                                                                                              | 1,70 m <i>au minimum</i> |
| Personne(s) à mobilité réduite | 1      | Handicapés moteurs, malvoyants, adultes avec poussettes, adultes avec jeunes enfants, personnes âgées avec canne, personnes portant des sacs... | 1,40 m <i>au minimum</i> |
|                                | 2      |                                                                                                                                                 | 1,80 m <i>au minimum</i> |

Sources : pour les piétons valides : analyse de terrain réalisée par ADETEC ; pour les personnes à mobilité réduite : arrêté ministériel du 31 août 1999 et circulaire du 23 juin 2000.

Il est donc indispensable de laisser en permanence un **cheminement large d'au moins 1,40 à 1,80 mètre**.

Malheureusement, dans nos villes, les entraves à la circulation du piéton sont nombreuses :

- un nombre significatif de trottoirs fait moins d' 1,40 mètre de large,
- les trottoirs sont encombrés de nombreux obstacles fixes (mobilier urbain) ou temporaires (voitures, travaux, mais aussi pancartes des commerçants, crottes de chiens...) qui réduisent le cheminement.

## 1.4. UN PROBLEME PEU PRIS EN COMPTE

### 1.4.1. Une volonté souvent insuffisante

Comme nous l'avons vu plus haut, le stationnement sur trottoir n'est pas encore suffisamment considéré comme un problème important. Quand des mesures sont prises, elles se limitent généralement à l'installation d'obstacles physiques ou sont restreintes dans le temps ou l'espace. Plus encore, les mesures sont souvent incomplètes, y compris pour les obstacles physiques. Par exemple, la Ville de Nantes prévoit des « zones de respiration » en ne protégeant pas les trottoirs au droit de certains commerces. D'autres villes, comme Lyon, ne protègent parfois qu'un trottoir, le second trottoir étant considéré comme une « servitude ».

Devant la croissance de la motorisation des ménages et, plus encore de la multi-motorisation, les villes françaises sont confrontées à un cercle vicieux dont elles ont du mal à sortir, en voulant à tout prix répondre à cette demande exponentielle de stationnement public, à tel point que de nombreuses études intègrent officiellement les centaines de « places » occupées illégalement au décompte total de l'offre de stationnement.

### 1.4.2. Les obstacles rencontrés pour cette recherche

Il a été très difficile d'organiser **l'enquête auprès de contrevenants**, qui constituait un volet clé de notre recherche. En effet, nous avons dû modifier à trois reprises les modalités de cette enquête :

- Après nous avoir donné un accord de principe par téléphone, la Direction Départementale de la Sécurité Publique (DDSP) du Puy-de-Dôme a refusé de nous fournir des données issues du fichier des immatriculations (juillet 2000).
- Ensuite, la Ville de Clermont-Ferrand est revenue sur son autorisation de mener une enquête auprès d'automobilistes venant récupérer leur véhicule à la fourrière (novembre 2000).
- Enfin, la DDSP ne nous a pas permis d'enquêter dans ses locaux auprès de contrevenants venant acquitter leur amende (janvier 2001).

Ces difficultés témoignent de la frilosité des différents acteurs publics sur la question du stationnement sauvage (voir aussi au chapitre 9). Elles nous ont amené à interroger les contrevenants directement sur le lieu de leur infraction. Les écueils relationnels ayant pu être évités, cette enquête s'est révélée très productive.

| Avantages                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Inconvénients                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Collecte d'informations précises sur le stationnement concerné et sur son contexte.<br>La personne rencontrée est forcément celle qui a garé le véhicule (alors que celle qui vient à la fourrière est le propriétaire, mais pas forcément le conducteur fautif).<br>Les conducteurs sont de meilleure humeur qu'au commissariat ou à la fourrière (ils n'ont pas été verbalisés). | Les entretiens doivent être réalisés en un temps réduit aléas météo, souci de l'enquêtrice de ne pas prolonger un stationnement gênant...)<br>Il faut faire preuve de tact pour aborder la personne et pour l'interroger sur un comportement qu'elle juge normal. |

## 2. RECHERCHES PREALABLES

### 2.1. AUTOMOBILE, MARCHÉ À PIED ET ESPACE PUBLIC

#### 2.1.1. Evolution des parts modales

L'enquête « Transports et communications », effectuée par l'INSEE et l'INRETS, indique que, pour les déplacements de proximité, la part modale de la voiture augmente rapidement, tandis que la marche à pied recule sensiblement.

|                            | 1982 | 1994 |
|----------------------------|------|------|
| <b>Voiture</b>             | 49 % | 63 % |
| <b>Transport collectif</b> | 9 %  | 9 %  |
| <b>Deux-roues</b>          | 9 %  | 4 %  |
| <b>Marche</b>              | 34 % | 23 % |

En raison des arrondis, le total peut être différent de 100.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, la part de la marche est un peu plus élevée, avec près de 30 %. Cette part est proche de 50 % pour les jeunes et les personnes âgées.

#### 2.1.2. Part de l'espace public affectée à chaque mode

Dans les quartiers péri-centraux, en dehors des rares axes piétonniers et dans les cas où il n'existe pas d'aménagement cyclable, la voirie est répartie de la manière suivante :

| Mode                                          | largeur de voie généralement affectée à ce mode (en %) |                                 |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>Automobile (et autres modes mécanisés)</b> | 65 à 90 %                                              | <i>Circulation : 50 à 75 %</i>  |
|                                               |                                                        | <i>Stationnement : 0 à 25 %</i> |
| <b>Marche à pied</b>                          | 10 à 35 %                                              |                                 |

Source : mesures effectuées par ADETEC dans plusieurs agglomérations

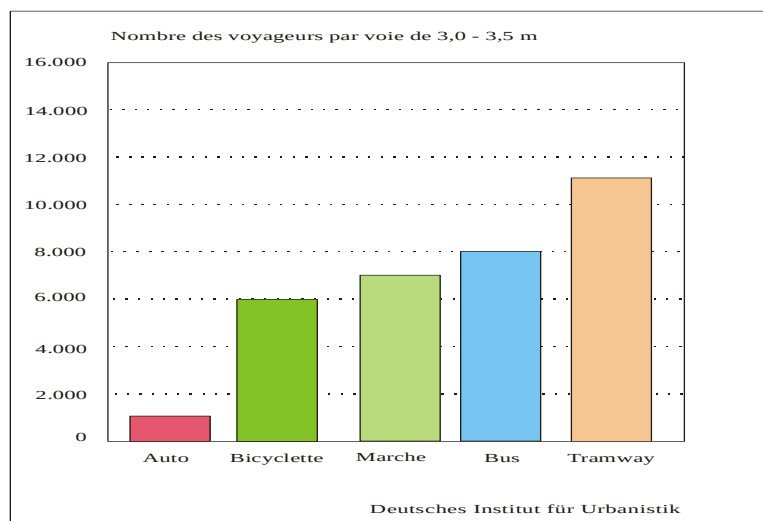
On notera par ailleurs que :

- les obstacles fixes (mobiliers urbains...) ou mobiles (bacs roulants...) sont systématiquement implantés sur le trottoir,
- toute réduction de l'emprise se fait au détriment du trottoir, tandis que le profil en travers de la chaussée et du stationnement sont généralement maintenus,
- souvent, lors des travaux, les trottoirs sont inutilisables pendant des durées plus longues que la chaussée.

Le stationnement sur trottoir ne fait que restreindre encore davantage le maigre espace dévolu aux piétons.

### 2.1.3. Débit par mode

La voiture représente 65 % des déplacements. Or, en terme de débit, ce mode est particulièrement peu efficace.



## 2.2. LE CODE DE LA ROUTE

### 2.2.1. Trottoirs et stationnement

Le Code de la Route réserve les trottoirs à la circulation des piétons, excepté quelques cas particuliers comme les cyclistes de moins de 8 ans. En effet, l'article R 43 stipule : « *Tout usager doit, sauf en cas de nécessité absolue, emprunter exclusivement les chaussées, voies, pistes, bandes, trottoirs ou accotements affectés aux usagers de sa catégorie.* » L'article R 37-1 confirme cela : « *Sous réserve de dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, est notamment considéré comme gênant la circulation, l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule ou d'un animal : 1° Sur les trottoirs ainsi que sur les passages ou accotements réservés à la circulation des piétons [...]* »

Malheureusement, de nombreux maires prennent les mesures dérogatoires mentionnées dans cet article R 37-1 et ouvrent un certain nombre de trottoirs au stationnement... Il s'ensuit une « désacralisation » et une réduction significative de l'espace affecté aux piétons, lesquelles sont renforcées par l'absence ou la quasi-absence de répression contre le stationnement sur les trottoirs non ouverts à cet usage.



## 2.2.2. Stationnement et circulation

En ville, dans le cas d'une circulation à double sens, le Code de la Route interdit de traverser la chaussée pour gagner une place de stationnement, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Des places de stationnement sont donc interdites aux véhicules circulant dans l'autre sens.

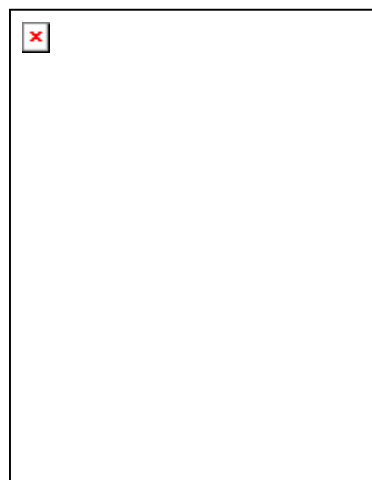
## 2.3. COMMENT LUTTER CONTRE LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR ?

### 2.3.1. Information et pédagogie

Nul n'est censé ignorer la loi. Il semble donc surprenant de faire de l'information au sujet du stationnement sur trottoir.

Toutefois, à une époque où les incivilités vont croissantes et où l'usage de la voiture apparaît comme la norme sociale, il est essentiel de rappeler aux automobilistes que l'espace public n'est pas réservé à leur seul usage.

Or, à ce jour, peu de grandes villes françaises ont réalisé des actions d'information en direction des conducteurs de véhicules stationnés sur un trottoir. Les principales expériences sont présentées à la page 56 et au chapitre 10.



### 2.3.2. Répression

#### 2.3.2.1 Un outil essentiel

La répression constitue un outil essentiel. Pour faire appliquer la loi, il convient d'être rigoureux et de réprimer les infractions. Malheureusement, le stationnement sur trottoir est moins réprimé que le stationnement irrégulier sur chaussée ou l'absence de paiement en zone payante<sup>1</sup>. En effet, la répression est perçue par les élus comme impopulaire, *a fortiori* à l'approche des élections. Pourtant, différentes enquêtes montrent que les deux tiers des Français y sont favorables.

#### 2.3.2.2 Les Français sont favorables à une répression accrue du stationnement interdit

D'après une synthèse réalisée par le CERTU à partir de 10 enquêtes ménages effectuées entre 96 et 98<sup>2</sup>, à partir des réponses à la question « **Faut-il réprimer plus sévèrement le stationnement interdit ?** » :

- 68 % des personnes sont favorables à une répression accrue.
- Dans toutes les catégories de la population, il y a au moins 60 % de personnes favorables à la répression.

<sup>1</sup> pour lequel le taux de perception est pourtant inférieur à 50 % dans bon nombre de villes...

<sup>2</sup> Douai 96, Elbeuf 97, Aix 97, Marseille 97, Strasbourg 97, Bordeaux 98, Lille 98, Côte d'Azur 98, Toulon 98, Troyes 98.

- Le taux de personnes favorables à la répression est plus élevé à Toulon (75 %) et Marseille (74 %), villes où le stationnement est particulièrement anarchique, qu'à Strasbourg (61 %), ville beaucoup moins incivique.
- Le taux de personnes favorables diminue avec la motorisation, tout en restant largement positif : 74 % pour les ménages sans voiture, 65 % pour les ménages multi-motorisés.
- Ce taux augmente avec l'éloignement au centre-ville : 64 % des ménages du centre-ville (qui représentent sans doute la majorité des contrevenants), 70 % des ménages de la périphérie (alors même que ces derniers sont les plus motorisés).
- Les femmes (70 %) sont un peu plus favorables à la répression que les hommes (67 %), à la fois parce qu'elles utilisent moins la voiture et parce qu'elles sont un peu moins inciviques, comme nous le verrons plus loin.
- Pour les mêmes raisons, les personnes âgées (80 %) sont plus favorables à la répression que les moins de 60 ans (65 %).
- Sans surprise, les personnes n'ayant pas le permis de conduire (74 %) sont plus favorables à la répression que les autres (67 %). De même, les personnes utilisant les autres modes (76 %) sont plus favorables à la répression que celles utilisant la voiture comme conducteurs ou comme passagers (67 %).
- 72 % des personnes ayant un niveau d'études primaire ou secondaire sont favorables à la répression, contre 63 % des personnes en scolarité ou sans diplôme (plus inciviques ?) et également 63 % des diplômés de l'enseignement supérieur (plus motorisés).

### 2.3.2.3 L'amnistie présidentielle

Les infractions de stationnement sont les premières concernées par l'amnistie présidentielle, si bien qu'à l'approche de chaque élection présidentielle, ces infractions augmentent tandis que les policiers, qui savent que leurs verbalisations n'auront guère de suite, ont tendance à se démobaliser. On observe néanmoins un début d'évolution des mentalités vis-à-vis de cette amnistie, évolution qui, pour l'instant, ne touche que très partiellement les infractions de stationnement.

Ainsi, d'après un sondage réalisé en novembre 2001 auprès d'un échantillon de 1 000 personnes représentatives de la population, 66 % des Français sont favorables à la suppression de l'amnistie présidentielle car « *elle encourage l'indiscipline des conducteurs* », tandis que seulement 28 % sont favorable au maintien de l'amnistie (BVA, pour LCI et l'Expansion). Par ailleurs, à l'automne 2001, à l'occasion de sa première réunion, le tout nouveau Conseil National de la Sécurité Routière s'est prononcé contre l'amnistie des infractions routières : "*Le Conseil demande avec insistance aux pouvoirs publics, aux candidats, aux formations politiques, l'engagement public de renoncer à toute décision de cette nature afin d'enrayer le relâchement des automobilistes que l'on constate à l'approche de cette échéance et d'éviter ainsi le décès de plusieurs centaines de personnes et de faire des milliers de personnes handicapées*".

La médiatisation croissante du sujet et l'évolution de l'opinion publique amènent les partis et leurs candidats à l'élection présidentielle de 2002 à se montrer moins favorables à l'amnistie, même si beaucoup souhaitent son maintien pour les infraction de stationnement.

## 2.3.3. Obstacles physiques

Les dispositifs sont présentés dans l'ouvrage « *La protection des trottoirs contre le stationnement* » (CERTU, 1997). En premier lieu, l'ouvrage mentionne le stationnement sur la chaussée comme obstacle très efficace au stationnement sur trottoir :

- il délimite nettement les espaces dévolus aux piétons,
- il réduit les possibilités d'envahissement du trottoir par le stationnement<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> A condition de protéger le trottoir au droit des accès riverains et des passages piétons.

Par ailleurs, les aménagements ou équipements suivants sont utilisés :

- aménagement de la bordure : bordure haute, double bordure.
- mobilier spécifique : bornes, barrières, potelets...
- mobilier non spécifique : bancs, corbeilles, jardinières...
- végétation.

De telles mesures coûtent cependant très cher. Ainsi, un potelet coûte de 400 à 500 F (60 à 80 euros), pose comprise. La plupart des villes limitent donc la pose de dispositifs de protection des trottoirs à certaines rues de leur centre-ville.

Les services techniques de la Ville de Bordeaux (215 000 habitants, 4 450 hectares) ont calculé le coût d'équipement de tous les trottoirs de la ville de dispositifs anti-stationnement : 150 millions de francs (23 millions d'euros), soit environ 700 francs (110 euros) par habitant ! Quant à la Ville de Nantes, elle équipe chaque année 500 à 1 000 mètres de trottoirs, pour un coût de 300 à 500 000 F (45 000 à 75 000 euros), soit environ 500 F (75 euros) par mètre linéaire.

En outre, de tels aménagements ont un effet pervers : par contrecoup, les automobilistes considèrent que le stationnement est toléré sur les trottoirs non protégés contre le stationnement.

Enfin, à l'exception des bordures hautes, ils réduisent l'espace attribué aux piétons de 25 cm ou plus.

## **2.4. AUTRES DONNEES**

### **2.4.1. Préambule**

Avant le lancement de notre recherche, il n'existait aucun travail portant spécifiquement sur le stationnement sur trottoir. Nous présentons ci-dessous quelques travaux et données caractéristiques qui ont nourri notre réflexion.

### **2.4.2. Les incivilités**

Les incivilités ont été étudiées en particulier par Sebastian ROCH<sup>①</sup>, chercheur au CERAT, à Grenoble (Centre de Recherche sur le Politique, l'Administration, la Ville et le Territoire). De ses travaux et pour le sujet qui nous concerne, il ressort plus particulièrement que :

- Les infractions au stationnement sont considérées socialement comme des incivilités légères.
- Les incivilités constituent une appropriation de l'espace collectif.
- Il y a une faible réprobation sociale quant aux incivilités liées à l'espace public.
- Faire respecter les règles est considéré par beaucoup de Français comme étant du seul ressort de la puissance publique. Ainsi, l'automobiliste garé sur un trottoir estime que le piéton qui lui en fait la remarque outrepassa sa fonction et se prend à tort pour un policier.

### **2.4.3. Le stationnement sur voirie : un dû**

De plus en plus, le stationnement devient un enjeu politique et électoral, au motif qu'il constitue ou constituerait un déterminant du choix résidentiel (ce qu'une recherche menée dans 7 villes françaises dément : Wiel-2001), de l'implantation des entreprises et de la fréquentation des commerces et services (ce que de plusieurs études, dont celle-ci, nuancent).

Les automobilistes et les acteurs économiques exigent donc la mise à disposition d'une place de stationnement sur l'espace public. Dans la plupart des cas, il est souhaité que cette place soit gratuite et à proximité immédiate du domicile ou de la destination (si possible : devant). Il y a souvent appropriation pure et simple de cette place par le commerçant ou le résident. A ce titre, toute suppression de places de stationnement lors du réaménagement d'une rue ou d'une place est perçue comme un préjudice majeur, voire même comme une véritable spoliation. Les élus et les services techniques ont souvent une responsabilité en légitimant cette perception, car ils proposent presque systématiquement le rétablissement de l'offre.

#### **2.4.4. Le stationnement payant**

Dans la mesure où, à l'exception de quelques villes comme Strasbourg, on n'a jamais expliqué à l'usager le rôle du stationnement payant (en particulier en matière rotation des véhicules), le paiement du stationnement est perçu comme un impôt déguisé. Ce sentiment est renforcé par les pressions de certains lobbies tels que les associations de commerçants ou les Automobiles Clubs. Même les élus y voient avant tout une ressource aisée : ainsi, en 2000, le maire d'une préfecture de 20 000 habitants était tout heureux d'annoncer que le stationnement payait le fleurissement de sa ville, alors même que ce stationnement fonctionnait très mal, avec une très faible rotation des véhicules, principalement par manque de répression.

L'amende, quand elle existe, est perçue comme un impôt supplémentaire ou comme une loterie. En effet, la répression est insuffisante et beaucoup de Français préfèrent prendre le risque d'une amende de 75 F (11 €), risque généralement faible ; la sanction sera alors d'autant plus ressentie comme une injustice. Le taux de respect du stationnement payant est plus bas en France que dans la plupart des autres pays européens, de même que le montant des amendes. Dans les meilleurs cas (Dijon, Grenoble, Rochefort...), il y a 20 % d'infraction. Dans la plupart des villes (dont Lyon, Paris et la grande majorité des villes méridionales), le taux d'infraction dépasse les 50 %. Les villes obtenant les meilleurs résultats sont celles qui ont une surveillance active.

Le non-respect du stationnement payant a des impacts sur le stationnement sauvage, notamment le stationnement sur trottoir. D'une part, il ancre dans les esprits l'idée qu'en matière de stationnement, tout est permis. D'autre part, la durée de stationnement des véhicules augmente, ce qui entraîne une saturation de l'offre ; les conducteurs ne trouvant pas de place ont alors tendance à se garer irrégulièrement.

#### **2.4.5. Comparaison avec les autres pays d'Europe**

La marche à pied est jugée moins sûre en France que dans le reste de l'Europe (73 %, contre 79 %). Pour la voiture, c'est l'inverse (86 % et 81 %). De ce fait, 60 % des conducteurs français disent qu'il faudrait accorder plus d'importance aux piétons, contre 51 % des conducteurs européens (Source : *rapport européen SARTRE 2*).

#### **2.4.6. Le coût d'une place de stationnement**

##### **2.4.6.1 Investissement**

Les ratios couramment admis sont les suivants :

- place en surface : 15 000 à 20 000 F (2 300 à 3 000 euros environ)
- place en ouvrage : 70 000 à 200 000 F (11 000 à 30 000 euros environ).

##### **2.4.6.2 Fonctionnement**

Hors secteur payant, d'après des calculs effectués par la Ville de Nantes, le coût est d'environ 100 F (15 euros) par place et par an.

## 3. LE TERRAIN D'ETUDE

### 3.1. PRESENTATION DU TERRITOIRE

#### 3.1.1. Clermont et Chamalières

Il existe une véritable continuité urbaine entre Clermont (137 000 habitants) et Chamalières (18 000 habitants), qui constituent à elles deux le centre de l'agglomération clermontoise (260 000 habitants).

#### 3.1.2. L'aire d'étude

L'aire d'étude (500 hectares) englobe les deux zones de stationnement payant de Clermont (110 hectares) et de Chamalières (40 hectares). Les quartiers sont assez représentatifs des principales situations nationales :

- part de l'habitat individuel/collectif,
- densité de population,
- typologie de la population (âge, CSP, taille des ménages, motorisation),
- structure du tissu urbain,
- caractéristiques des espaces publics,
- nature des équipements (commerces, services),
- niveau de la desserte par les transports collectifs urbains,
- structure viaire (en particulier : présence ou non d'une voie à forte circulation).

### 3.2. LE CONTEXTE

Chamalières et Clermont-Ferrand se caractérisent par :

- de nombreux trottoirs officiellement ouverts au stationnement,
- une « auto-mobilité » plus forte que la moyenne des grandes métropoles françaises (en 1992, dans l'aire urbaine de Clermont-Ferrand, 63 % des déplacements s'effectuaient en voiture, soit 5 % de plus que la plupart des agglomérations de même taille) et une pratique moindre de la marche (24 % des déplacements).

Le plan de déplacements urbains (PDU) reproduit les schémas traditionnels en envisageant les déplacements à pied principalement dans ou vers le centre-ville et dans une logique de piétonisation : *« La marche à pied conduit à des actions plus ou moins volontaristes suivant les espaces concernés. La programmation des aménagements privilégie les itinéraires les plus fréquentés et couvre les points suivants : extension de la trame piétonne au centre-ville [...] »*.

Toutefois, le PDU prend en compte le confort et la sécurité du piéton, sans que soit affirmée clairement la nécessité de favoriser la marche à pied pour tous les déplacements de proximité, en particulier à l'intérieur des quartiers, et le besoin impératif d'assurer partout des cheminements continus et sûrs pour les piétons :

- « - *élargissement des trottoirs,*
- *amélioration de la sécurité des traversées,*
- *amélioration de la perméabilité du tissu urbain,*
- *mise en place et application d'une charte du piéton sur l'ensemble du périmètre des transports urbains. »*

Le stationnement sur trottoir n'apparaît qu'une fois dans l'ensemble du PDU, à travers la proposition d'élaboration d'une charte du piéton : « *Sur l'ensemble des communes du PTU, cette charte sera utilisée lors de la conception des aménagements nouveaux, en sus des aménagements proposés sur les voiries existantes. Elle comportera :*

- *les caractéristiques minimales à respecter pour tout nouvel aménagement (largeur minimale des trottoirs, hauteur des trottoirs, protection contre le stationnement illicite, élargissement devant les sorties d'école...),*
- *les itinéraires à privilégier (jalonnement, information),*
- *le traitement des lieux d'échanges intermodaux (faciliter les traversées, information). [...]»..*

Cette charte du piéton n'a toujours pas été rédigée, ni même évoquée...

La protection des trottoirs contre le stationnement n'est donc envisagée que dans une logique d'aménagements physiques et principalement dans le cadre de création ou de réaménagement de voies. Dans les faits, sa mise en œuvre est très timide.

Malgré tout, un questionnaire adressé début 2001 par l'association de cyclistes urbains Vélo-Cité 63 aux candidats aux élections municipales de Clermont-Ferrand permettait d'avoir quelques espoirs pour l'avenir, à condition que les promesses fussent mises en œuvre. Une des 22 questions de ce questionnaire portait spécifiquement sur le stationnement sur trottoir. Voici cette question et la réponse de Monsieur Serge GODARD, Maire sortant réélu le 18 mars 2001.

*Q : Etes-vous d'accord pour lutter contre le stationnement sur trottoir ?*

*R : Le stationnement abusif sur les trottoirs est une véritable plaie pour les piétons. Pour y remédier les actions déjà entreprises et qu'il conviendra de développer à l'avenir sont les suivantes :*

- *pose d'obstacles physiques sur le bord des trottoirs (quilles, bornes, emmarchements...),*
- *renforcement de la verbalisation,*
- *concevoir les nouvelles voiries de manière à éviter le stationnement sur trottoir : banquettes de stationnement, arbres d'alignement protégés par des bordures, trottoirs à bordures hautes, réalisation d' « oreilles » au niveau des passages piétons...*

Nous verrons à la page 59 que la mise en œuvre de ces actions est lente et partielle. En particulier, la verbalisation n'est plus d'actualité.

### **3.3. DEROULEMENT DES ENQUETES DE TERRAIN**

Toutes les enquêtes de terrain ont eu lieu dans le créneau horaire 7h – 20h, ce qui correspond aux heures où a lieu la quasi-totalité des déplacements à pied. Ce créneau horaire nous a permis d'observer tous les types de stationnement :

- au domicile : tôt le matin, le midi et le soir ;
- sur le lieu de travail : dans la journée, notamment le matin pour observer l'évolution de l'offre de stationnement et les stratégies correspondantes ;
- devant les commerces et services : à toute heure, en particulier vers midi et en fin de journée.

## 4. LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR : IMPORTANCE ET TYPOLOGIE

### 4.1. TYPOLOGIE DU STATIONNEMENT SUR TROTTOIR

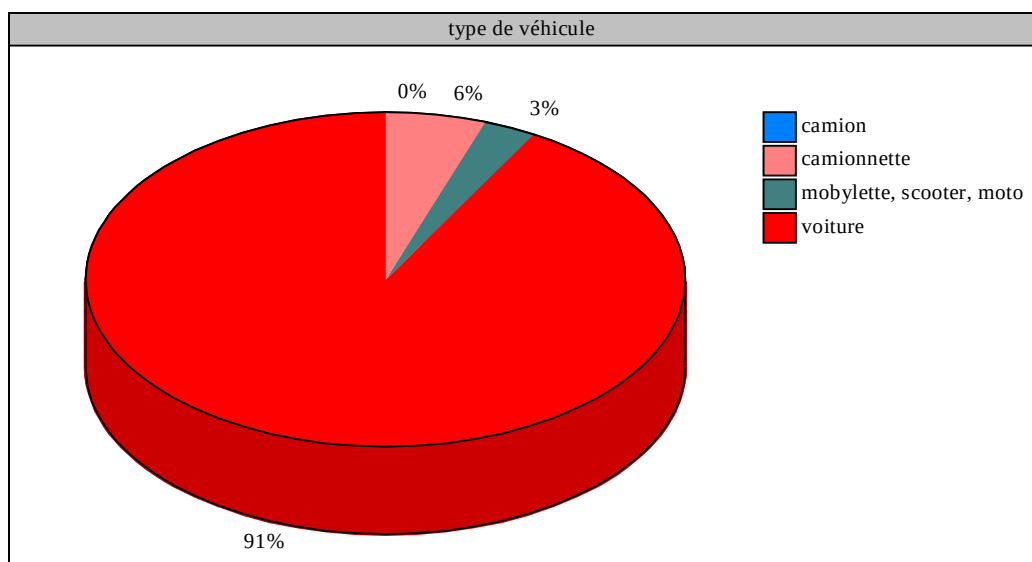
#### 4.1.1. Présentation du panel

La zone étudiée couvre une bonne partie des quartiers péricentraux de Clermont-Ferrand et Chamalières. Le travail de terrain a été réalisé en journée. Au total, les caractéristiques de 428 véhicules en stationnement gênant sur trottoir et de leur environnement ont été notées avec précision.

#### 4.1.2. Typologie générale du stationnement sauvage

##### 4.1.2.1 Type de véhicule impliqué

Les voitures particulières et les utilitaires légers représentent plus de 90 % des stationnements sur trottoir.



#### 4.1.2.2 Motif du stationnement

Dans plus d'un cas sur trois, il a été impossible de déterminer le motif du stationnement (secteur présentant une mixité des fonctions habitat/emploi/commerces et services, conducteur absent lors du passage de l'enquêtrice).

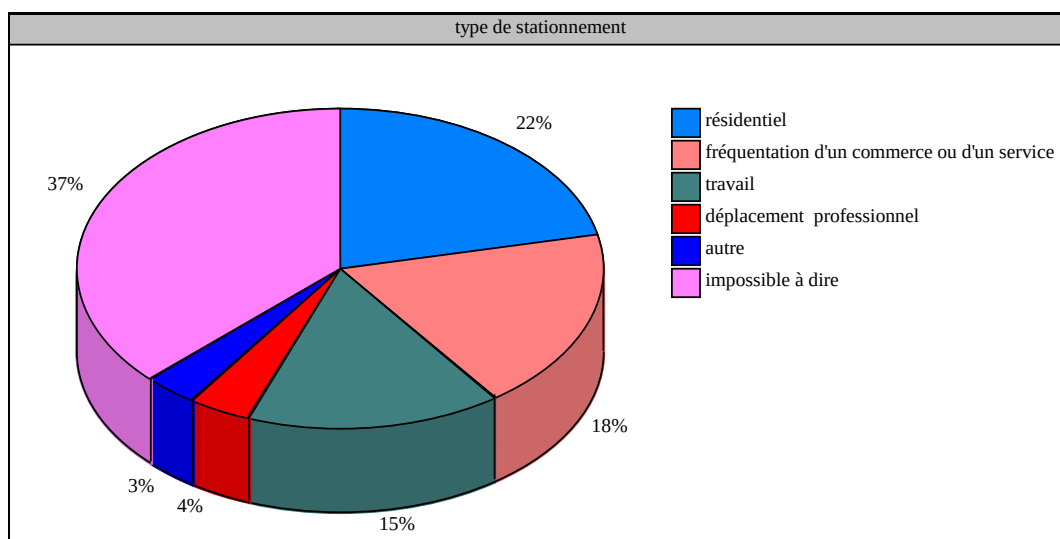
Les principaux motifs de stationnement identifiés sont, par ordre décroissant :

- le stationnement au domicile (35 % des motifs identifiés),
- le stationnement induit par la fréquentation d'un commerce ou d'un service (29 % des motifs identifiés),
- le stationnement sur le lieu de travail (25 % des motifs identifiés).

Ces trois types de stationnement présentent les caractéristiques suivantes :

- Au domicile et au lieu de travail : longue durée, faible rotation des véhicules.
- Près des commerces et services : courte durée, forte rotation des véhicules. Par conséquent, même si le stationnement sur trottoir lié à la fréquentation des commerces et services ne représente que 20 % à 25 % de l'occupation de l'espace, il représente la pratique majoritaire (voir page 31).

Enfin, on notera la faible part apparente du stationnement sur trottoir lié aux déplacements professionnels, dont l'effectif est sous-estimé du fait de la banalisation de nombreux véhicules utilisés à des fins professionnelles.



#### 4.1.2.3 Durée du stationnement

Seulement 10 % des véhicules observés effectuent un arrêt minute. Les arrêts minutes sont particulièrement fréquents devant les boulangeries, les cafés/tabacs/journaux et les distributeurs de billets.



#### 4.1.2.4 Publics particuliers

Aucun des 428 véhicules observés lors de notre enquête ne portait le macaron « handicapé ».

Cependant, nous avons pu observer, un dimanche, un véhicule avec le macaron « handicapé » garé de 12h à 18h sur un trottoir. Renseignements pris :

- cette voiture appartient à une famille (parents + 2 enfants) dont tous les membres sont valides,
- cette famille est venue passer la journée chez le grand-père,
- le macaron est valable pour le grand-père, qui n'a pas de voiture,
- le grand-père n'a pas été transporté ce jour là...

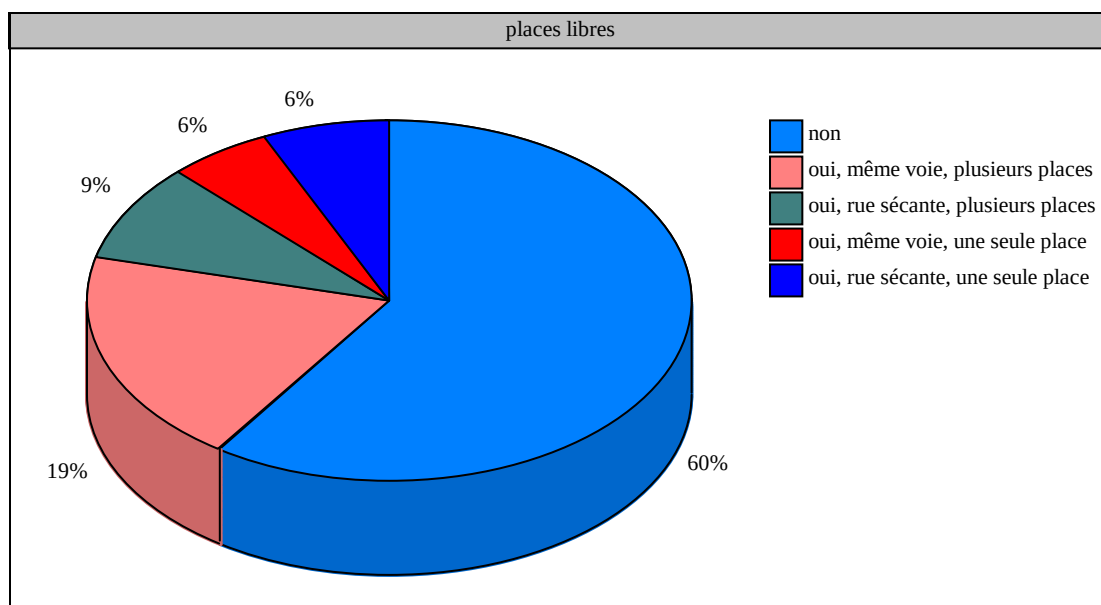
Il y avait des places libres à 30 mètres...

#### 4.1.3. Analyse de l'offre de stationnement

Pour près d'un véhicule sur deux garé sur un trottoir, il existe une ou plusieurs places de stationnement disponibles sur voirie à proximité immédiate : moins de 50 mètres, et souvent bien moins, ce qui représente largement moins d'une minute à pied.

| Distance | Temps de parcours à pied |             |
|----------|--------------------------|-------------|
|          | A 5 km/h                 | A 4 km/h    |
| 10 m     | 7 secondes               | 9 secondes  |
| 20 m     | 14 secondes              | 18 secondes |
| 50 m     | 36 secondes              | 45 secondes |

Trois fois sur quatre, cette ou ces places de stationnement se trouvent dans la même rue. Par ailleurs, dans bien des cas, par exemple au domicile, les contrevenants disposent également d'un stationnement privé (parking, garage).



Par ailleurs, il est à souligner que, dans environ un cas sur trois, le stationnement se reporte sur les trottoirs à la suite d'un aménagement insuffisant ou inadapté des rues :

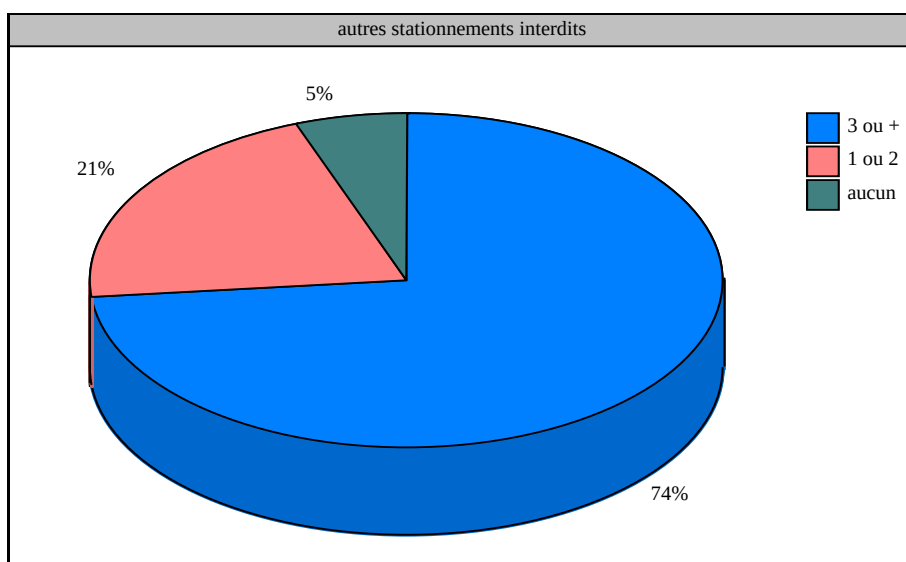
- Dans 20 % des cas, les places de stationnement sur la chaussée ne sont pas matérialisées.
- Dans 16 % des cas, l'étroitesse de la chaussée amène les véhicules à « se réfugier », au moins partiellement, sur le trottoir. Il convient donc de s'interroger sur l'usage du stationnement dans les plans de circulation<sup>4</sup>.

Dans ces deux situations, l'emprise offerte à la circulation des véhicules motorisés se trouve augmentée (ce qui accroît les vitesses de ces derniers et, partant, l'insécurité des piétons), tandis que les piétons voient leur espace réduit, parfois jusqu'à se trouver obligés de marcher sur la chaussée...

#### 4.1.4. Le stationnement sur trottoir, phénomène banal

Dans 95 % des cas, le véhicule stationné sur un trottoir n'est pas le seul. Plus qu'une pénurie de l'offre de stationnement (rappelons que dans 40 % des cas, il y a au moins une place libre à proximité immédiate), cela traduit une banalisation du stationnement sur trottoir. Les interprétations de cette banalisation sont multiples. On peut citer en particulier :

- L'effet d'entraînement :
  1. La présence d'autres véhicules indique que le risque de sanction est faible.
  2. L'extension officieuse de l'offre : une largeur supplémentaire est accaparée par les véhicules en stationnement et, même si un conducteur pense aux piétons, il se dira que de toute façon leur espace est déjà restreint et que son véhicule ne gêne pas puisqu'il occupe un espace déjà restreint par ses homologues.
- L'appropriation de l'espace public : ce phénomène est particulièrement sensible dans les petites rues résidentielles où le trottoir situé devant le domicile est souvent considéré comme faisant partie de la propriété privée, tandis que les piétons y sont peu nombreux.



<sup>4</sup> En effet, le stationnement est souvent utilisé pour réduire les vitesses en ville, en particulier avec la réduction des voies de circulation et la création de chicanes. De tels aménagements doivent être bien conçus pour éviter que les véhicules en stationnement ne se réfugient sur les trottoirs. Ils doivent être accompagnés d'action d'information et de répression, comme à Sotteville-lès-Rouen (voir pages 65 à 71).

## Psychologie sociale : influences et imitation

En cas de carences informationnelles, l'individu va s'en remettre à la majorité pour savoir ce qu'il doit faire, dans la mesure où il considère que le groupe possède des informations que lui n'a pas. Ainsi, quand il arrive dans un endroit qu'il ne connaît pas, il regarde où stationnent les autres pour faire comme eux. Ensuite, il va intérioriser leurs habitudes qui vont devenir siennes.

De la même manière, dans un quartier où stationner sur le trottoir est l'usage, si un automobiliste ne le fait pas, les autres pourront être amenés à l'imiter car ils se diront qu'il doit savoir des choses qu'eux ignorent. Cependant, ce suivisme ne change en rien leur manière d'agir car la fois suivante ils stationneront de nouveau sur le trottoir, s'ils voient tous les autres automobilistes faire de même. Leur modification de comportement est donc purement superficielle et leur conviction intime que le trottoir est un lieu de stationnement comme les autres reste intacte.

On retrouve également de tels schémas mentaux après une vague de répression non suivie dans le temps :

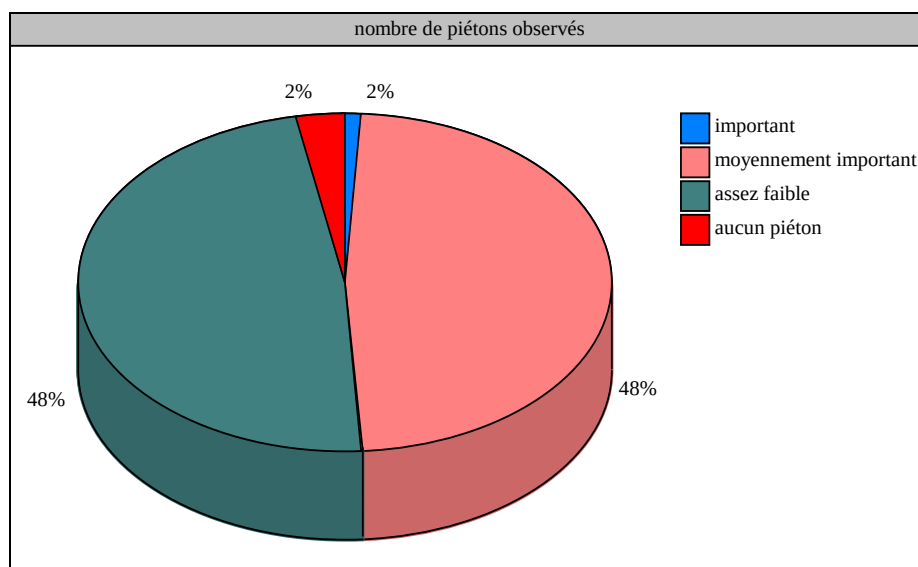
- dans les jours qui suivent une phase de verbalisation des véhicules garés illicitement sur les trottoirs, plus personne ne stationnera sur les dits trottoirs ;
- au bout de quelques temps, une, puis deux, puis, en l'absence de nouvelles verbalisations, plusieurs voitures se gareront de nouveau sur le trottoir et l'on reviendra à la situation initiale.

Le phénomène d'imitation peut être utilisé pour instaurer de nouvelles pratiques, comme en témoigne l'exemple de Sotteville-lès-Rouen : dans une rue assez étroite où le stationnement unilatéral sur chaussée était devenu bilatéral, les automobilistes, craignant pour leur véhicule, continuaient de se garer d'un seul côté ou mettaient les roues sur le trottoir ; des employés municipaux ont alors garé leurs véhicules du second côté de la chaussée : les autres automobilistes ont suivi et, depuis, le stationnement bilatéral fonctionne bien dans cette rue<sup>5</sup>.

### 4.1.5. La gêne pour les piétons

#### 4.1.5.1 Les flux de piétons observés

Pour la moitié des stationnements gênants, le trottoir encombré connaît des flux piétonniers assez importants ou importants (flux évalués visuellement au moment de l'enquête).



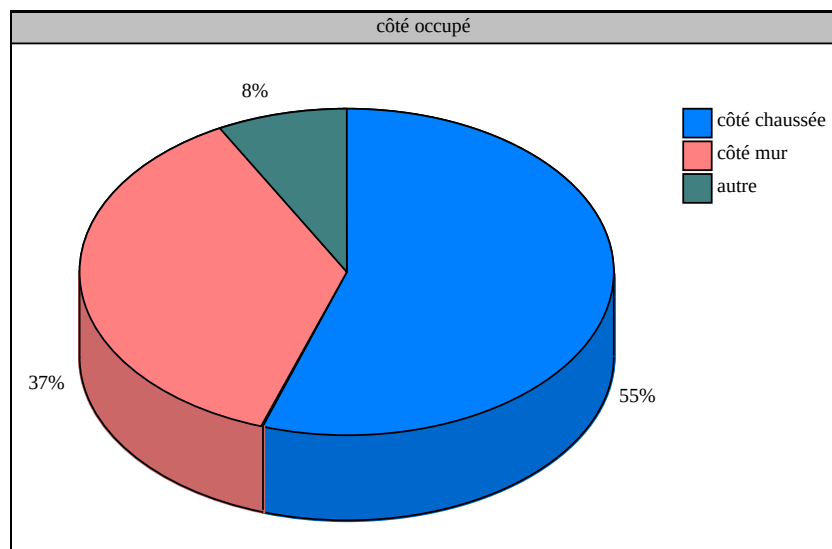
<sup>5</sup> L'expérience de Sotteville-lès-Rouen en matière de stationnement sur trottoir est décrite aux pages 65 à 71.

#### 4.1.5.2 La position du véhicule sur le trottoir (tri à plat)

Pour plus de la moitié des véhicules, il s'agit d'un stationnement longitudinal, côté chaussée. Dans certains cas, c'est une solution de facilité, l'automobiliste cherchant à simplifier les manœuvres et à minimiser le temps d'accès et de sortie de ce stationnement. Dans d'autres cas, l'automobiliste stationne ainsi pour laisser un espace aux piétons sans les exposer à la circulation .

Dans un tiers des cas, le véhicule est garé le long du mur. Cela permet au conducteur d'ouvrir sa portière sans être gêné par la circulation. Ce stationnement est particulièrement gênant pour les piétons, en particulier les jeunes enfants, qui sont directement exposés à la circulation.

Enfin, un nombre significatif de véhicules est garé en travers du trottoir ou en biais.

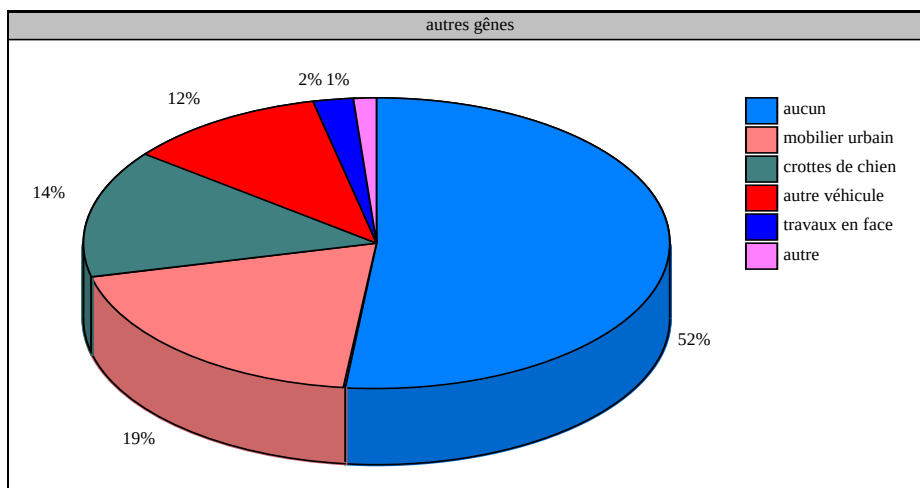


#### 4.1.5.3 Position du véhicule sur le trottoir / durée du stationnement

Comme cela était prévisible, les arrêts minutes se font davantage côté chaussée, afin de simplifier la manœuvre et de réduire le temps de l'arrêt.

| <b>durée du stationnement</b> | arrêt minute      | autre             | impossible à dire | <b>TOTAL</b>      |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| <b>côté occupé</b>            |                   |                   |                   |                   |
| côté chaussée                 | 69% ( 25)         | 65% (124)         | 43% ( 87)         | <b>55% (236)</b>  |
| côté mur                      | 31% ( 11)         | 32% ( 61)         | 43% ( 87)         | <b>37% (159)</b>  |
| autre                         | 0% ( 0)           | 3% ( 5)           | 14% ( 28)         | <b>8% ( 33)</b>   |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>100% ( 36)</b> | <b>100% (190)</b> | <b>100% (202)</b> | <b>100% (428)</b> |

#### 4.1.5.4 Autres entraves à la circulation des piétons

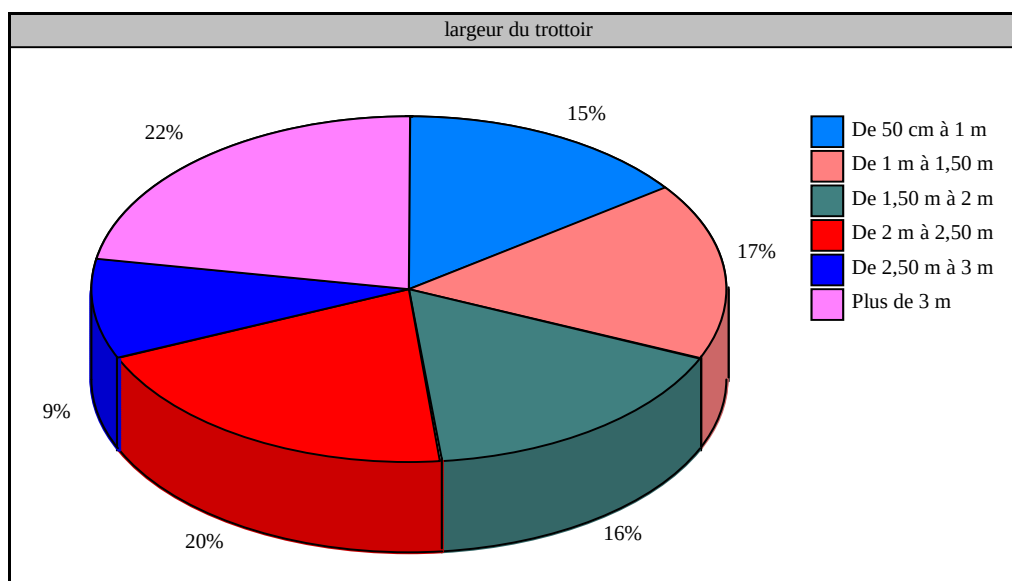


Il est par ailleurs à noter que très peu d'automobilistes se garant sur un trottoir cherchent à réduire la gêne aux piétons en repliant leur(s) rétroviseur(s). Seulement 1 véhicule sur les 428 observés est dans ce cas. En revanche, le rétroviseur droit est parfois replié, de peur qu'un véhicule ne l'arrache en passant.

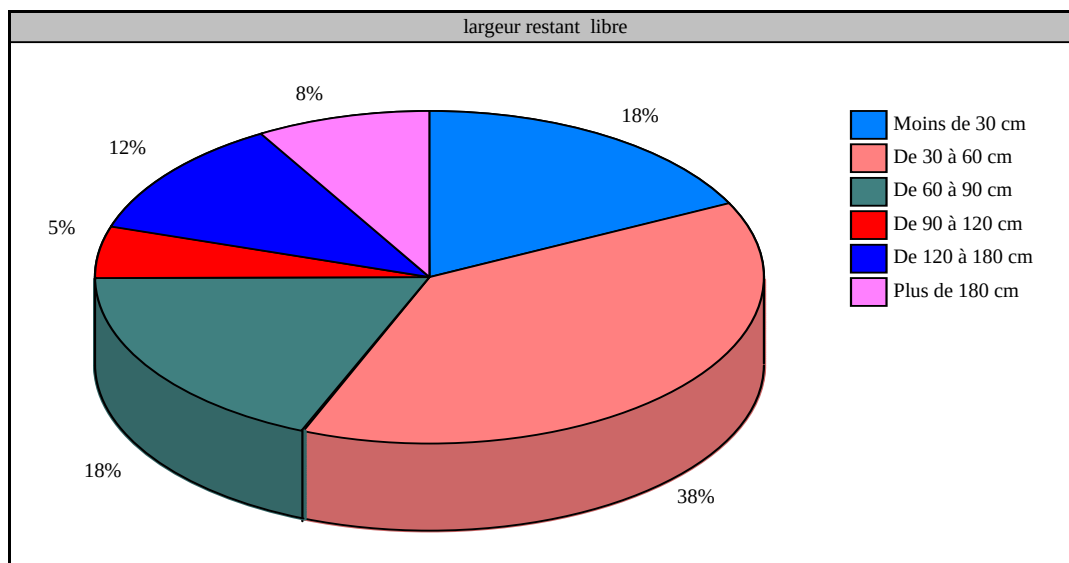
#### 4.1.5.5 La largeur du trottoir

Les trottoirs larges constituent une « invitation » au stationnement sauvage pour bon nombre d'automobilistes : le tiers des stationnements sauvages a lieu sur des trottoirs de plus de 2,50 mètres. Il s'agit alors souvent de stationnements de moyenne ou longue durée.

Toutefois, les trottoirs plus étroits ne sont pas épargnés puisque la moitié des stationnements sauvages concernent des trottoirs de moins de 2 mètres de large, dont 15 % pour des trottoirs de moins d'un mètre ! Dans ce cas, les stationnements de courte durée sont majoritaires, sauf dans les petites rues résidentielles, où il s'agit exclusivement de stationnement de longue durée.



#### 4.1.5.6 La largeur de trottoir restant libre



les impacts sur les piétons varient avec la largeur que les contrevenants leurs laissent :

- Moins de 30 cm : tous les piétons sont obligés de quitter le trottoir.
- Entre 30 et 60 centimètres : le piéton valide peut se faufiler, à condition qu'il n'y ait ni crotte de chien ni flaque d'eau, mais il risque de salir ses vêtements contre le véhicule stationné sur le trottoir ou contre le mur ; les personnes à mobilité réduite (voir la liste non limitative dans le glossaire, page 4) ne peuvent pas passer ; il est impossible pour deux piétons de marcher côte à côte ou de se croiser.
- Entre 60 et 90 cm : l'espace est suffisant pour un seul piéton valide, mais insuffisant pour la plupart des personnes à mobilité réduite ; il ne permet pas à deux piétons valides de cheminer côte à côte ou de se croiser.
- Entre 90 et 120 cm : l'espace est suffisant pour une seule personne à mobilité réduite et permet à deux piétons valides de cheminer côte à côte ou de se croiser dans des conditions presque acceptables.
- Entre 1,20 et 1,80 mètres : les conditions de circulation sont correctes pour les piétons, à l'exception de certaines personnes à mobilité réduite, qui ne peuvent pas se croiser.
- Au-delà d' 1,80 mètres : conditions satisfaisantes pour tous les piétons, sauf en cas de flux piétonniers importants.

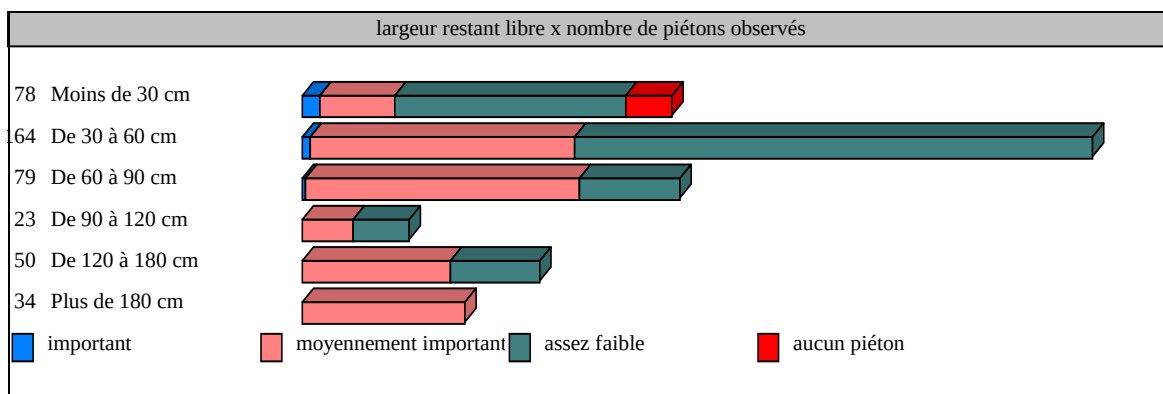
Dès que la largeur du trottoir devient conséquente, on observe que les véhicules ont tendance à y monter complètement.

| Largeur du trottoir | % de véhicules garés complètement sur le trottoir | % de véhicules garés au moins aux trois quarts sur le trottoir |
|---------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 1,50 à 2 mètres     | 15 %                                              | 90 %                                                           |
| 2 à 2,50 mètres     | 65 %                                              | 95 %                                                           |
| Plus de 2,50 mètres | 80 %                                              | 95 %                                                           |

En matière de flux piétonniers, on peut retenir les points suivants :

- Quand il n'y a aucun piéton, le trottoir est complètement bloqué par les voitures. Cause ou conséquence ?

- L'importance des flux piétonniers n'amène pas forcément l'automobiliste à laisser un espace conséquent, en particulier pour les arrêts minutes près des commerces (la personne n'a pas l'impression de gêner puisque son arrêt est bref mais, multiplié par 50 ou 100 véhicules successifs, cela donne un encombrement permanent du trottoir).
- Quand les flux de piétons sont relativement importants, l'espace laissé libre est néanmoins un peu plus large. Deux explications complémentaires sont à trouver :
  - les trottoirs larges permettent à une voiture de stationner tout en laissant un espace libre,
  - quand un conducteur voit des piétons, il pense davantage à leur laisser une place.



## 4.2. ENQUETE D'OCCUPATION

### 4.2.1. Résultats

Sur l'ensemble de l'aire d'étude, il y a en moyenne **un véhicule en stationnement sur trottoir tous les 70 mètres**. Sur ces bases, on peut estimer que, dans une ville comme Clermont-Ferrand<sup>6</sup>, ce sont en permanence environ **8 000 véhicules** qui stationnent illicitement sur trottoir. Sur certaines voies, le stationnement occupe même tout le linéaire de trottoirs.



Ce taux est très élevé, d'autant plus qu'il prend en compte les trottoirs bordés par du stationnement longitudinal sur chaussée (qui constituent plus de la moitié du linéaire), partiellement protégés du stationnement sauvage.

<sup>6</sup> 137 000 habitants, 420 km de voirie et au moins 600 km de trottoirs.

## 4.2.2. Gêne pour les piétons

Si l'on prend en compte les résultats de l'enquête typologique (voir page 27), la gêne, **pour un déplacement à pied de 500 mètres**, est la suivante :

|                                               | Largeur nécessaire | Nombre de véhicules entravant le cheminement | Nombre de véhicules empêchant de croiser un piéton valide | Nombre de véhicules empêchant de croiser une personne à mobilité réduite |
|-----------------------------------------------|--------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| <b>Piéton adulte valide</b>                   | 0,60 m             | 3 à 4                                        | 5 à 6                                                     | 6                                                                        |
| <b>Piéton avec charge</b>                     | 0,90 m             | 5                                            | 6                                                         | 6                                                                        |
| <b>2 piétons adultes valides, côte à côte</b> | 1,10 m             | 5 à 6                                        | 6                                                         | 6                                                                        |
| <b>Personne à mobilité réduite</b>            | 0,90 m             | 5                                            | 6                                                         | 6                                                                        |
| <b>Adulte avec 2 enfants</b>                  | 1,40 m             | 6                                            | 6 à 7                                                     | 6 à 7                                                                    |

## 4.2.3. Comparaison avec les statistiques de la fourrière

### 4.2.3.1 Résultats chiffrés

Nous avons effectué le relevé de toutes les infractions au stationnement sur l'espace public, en dehors de la zone payante. Cette enquête a été réalisée sur deux secteurs représentatifs de l'aire d'étude. Pour avoir des données comparables, nous avons exclu des statistiques de la fourrière les quelque 600 infractions correspondant à des situations conjoncturelles ou spécifiques telles que le stationnement gênant un marché, des travaux ou une cérémonie et le stationnement abusif de plus de 7 jours.

La fourrière enlève en priorité les véhicules qui gênent d'autres véhicules (soit sur la chaussée, soit pour sortir d'un garage ou d'un parking), alors que ce type de stationnement ne représente qu'une infraction sur 10. Ainsi, le risque de voir son véhicule emporté en fourrière est 20 fois plus faible pour un stationnement sur trottoir que pour un stationnement gênant sur voirie et 7 fois plus faible que si le véhicule gêne une sortie de garage.

| Type d'infraction                        | Enquête ADETEC (janvier – février 2001) | Statistiques fourrière (2000) | Risque relatif d'enlèvement du véhicule (base 1 = stationnement sur trottoir) |
|------------------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| Stationnement gênant sur trottoir        | 86 %                                    | 34 %                          | 1                                                                             |
| Divers stationnements gênants sur voirie | 5 %                                     | 42 %                          | 21 <sup>7</sup>                                                               |
| Sortie de garage ou de parking           | 5 %                                     | 14 %                          | 7                                                                             |
| Autres (handicapés, bus...)              | 4 %                                     | 10 %                          | 6                                                                             |
| <b>Total</b>                             | <b>193</b>                              | <b>2 199</b>                  |                                                                               |
| <i>Fourrière (sit. particulières)</i>    | /                                       | 572                           | /                                                                             |

<sup>7</sup> Méthode de calcul :  $(42 / 5) / (34 / 86) = 21$

La quasi-totalité des enlèvements pour stationnement devant une sortie de garage ou de parking se fait sur réquisition (appel de l'automobiliste ne pouvant pas rentrer ou sortir son véhicule). A l'inverse, pour un stationnement sur trottoir, il est rare qu'un piéton appelle et, quand c'est le cas, cet appel est rarement suivi d'effet ... Ainsi, nous avons fait l'expérience, à plusieurs mois d'intervalle, de téléphoner à la Police Nationale pour une automobiliste qui était régulièrement en stationnement dangereux sur le trottoir devant son domicile. Nous avons expliqué à nos correspondants que la voiture occupait toute la largeur du trottoir ; que, par conséquent, les piétons (dont nous étions) étaient obligés de descendre de ce trottoir, alors que les voitures roulaient vite dans cette rue ; qu'il y avait toujours des places libres juste en face ; que nous appelions pour la énième fois. Sur quatre appels téléphoniques, les policiers ne se sont déplacés qu'une seule fois et ils se sont contentés de faire une remontrance verbale à cette dame.

#### 4.2.3.2 Explication des écarts observés

Quatre raisons principales expliquent les écarts entre les infractions observées et la répression (un approfondissement de cette question a été réalisé au chapitre 9) :

- La répression du stationnement sur trottoir ne constitue pas une priorité.
- Les modes de calcul diffèrent quelque peu. En effet, un véhicule à cheval sur la chaussée et le trottoir pourra, dans certains cas, être comptabilisé par la police parmi les stationnements gênants sur chaussée, tandis que nous l'avons compté comme stationnement sur trottoir. Cela ne remet cependant pas en cause les différences observées, puisqu'un tel véhicule fera l'objet d'un envoi en fourrière parce qu'il gêne la circulation automobile et non parce qu'il gêne les piétons.
- Les policiers en charge de la fourrière circulent en voiture et sont donc davantage sensibles au stationnement gênant leur propre mode de déplacement.
- Dans quelques cas, les véhicules garés sur trottoir sont hors de portée des camions de la fourrière.

#### 4.2.3.3 Evolution des statistiques de la fourrière

|                                                          | 1998         | 1999         | 2000         |
|----------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Fourrières pour stationnement gênant sur trottoir</b> | 1 622        | 691          | 749          |
| <b>Fourrières autres motifs</b>                          | 2 525        | 2 550        | 2 022        |
| <b>Total des fourrières</b>                              | <b>4 147</b> | <b>3 241</b> | <b>2 771</b> |

Depuis 1998, le nombre des véhicules emmenés en fourrière pour stationnement gênant sur trottoir a diminué de moitié, non que le problème soit moindre, mais par absence d'objectifs en la matière.

### 4.3. UNE INFRACTION TRES PEU SANCTIONNEE

|                                                       |                          | Clermont-Ferrand                   |
|-------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|
| <b>Stationnements sur trottoirs</b>                   |                          | Environ 8 000 <sup>8</sup>         |
| <b>Verbalisations pour stationnement sur trottoir</b> | <i>Police municipale</i> | 2 300 par an <sup>9</sup>          |
|                                                       | <i>Police nationale</i>  | 1 500 à 4 000 par an <sup>10</sup> |
|                                                       | Total                    | 4 000 à 6 000 par an               |
| <b>Enlèvements pour stationnement sur trottoir</b>    |                          | 750 par an <sup>11</sup>           |

<sup>8</sup> Calculs effectués par nos soins, par extrapolation des résultats de l'enquête d'occupation (voir pages 28 à 30).

<sup>9</sup> Source : Police Municipale, Ville de Clermont-Ferrand

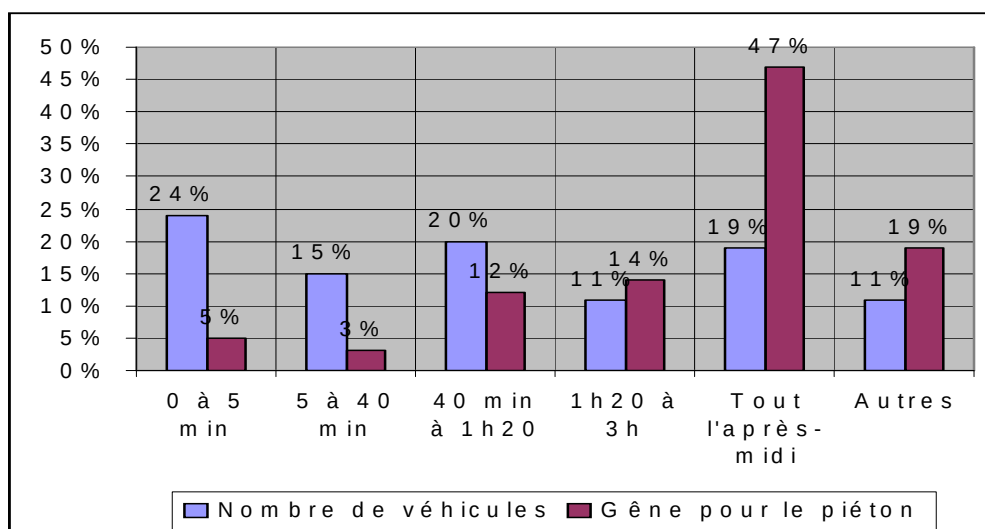
<sup>10</sup> Estimations ADETEC (données que la DDSP a refusé de nous communiquer)

<sup>11</sup> Données DDSP (voir page précédente)

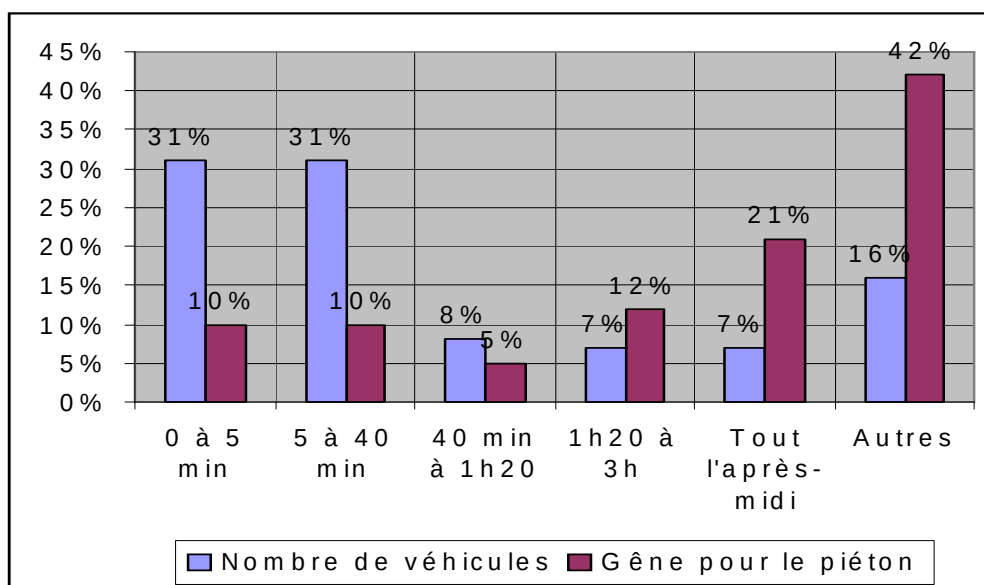
Avec, en moyenne, une verbalisation une fois tous les 18 mois, et un enlèvement du véhicule une fois tous les 11 ans, un(e) automobiliste stationnant en permanence sur les trottoirs a un risque très faible de se voir sanctionné. Plus encore, il ou elle se voit ainsi offrir par la collectivité une place à un tarif défiant toute concurrence : 230 F (35 €) tous les 18 mois, + 830 F (127 €) tous les 11 ans (verbalisation et enlèvement), soit environ 18 francs (2,7 €) par mois ! A titre de comparaison, à Clermont-Ferrand, une place de stationnement privative en plein air dans une petite résidence coûte 100 à 150 F par mois (15 à 23 €), soit 6 à 8 fois plus cher.

#### 4.4. ENQUETE DE ROTATION

En bordure du centre-ville (secteur n ° 1), la moitié de la gêne aux piétons est causée par les véhicules garés à la journée ou à la demi-journée, majoritairement sur le lieu de travail ou au domicile.



A l'inverse, dans le secteur n ° 2, un peu plus excentré, la plus forte gêne est apportée par les véhicules de société des commerces et services riverains (40 %) et par les stationnements courts ou très courts liés à la fréquentation de ces pôles (20 %).



## 5. ENQUETE AUPRES DE PARTICULIERS STATIONNANT SUR UN TROTTOIR

### 5.1. METHODOLOGIE ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

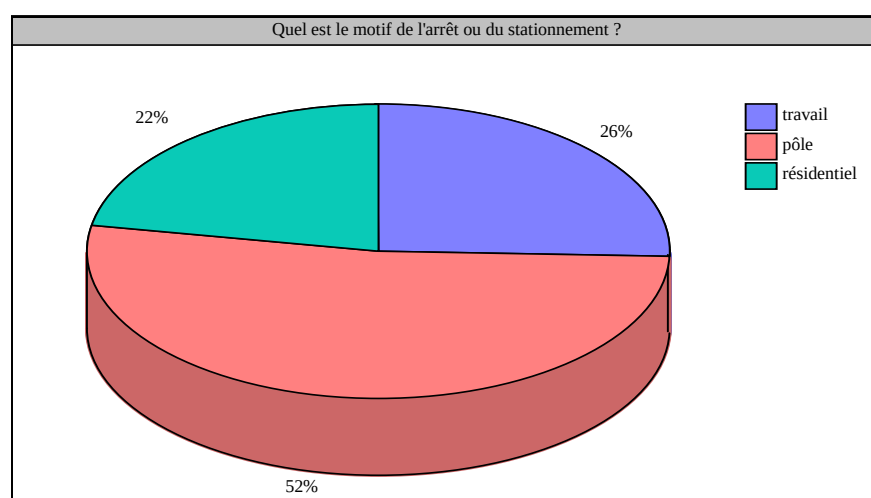
100 entretiens ont été réalisés auprès de personnes ayant garé leur véhicule sur un trottoir, sur le lieu de leur stationnement. Afin d'avoir une bonne représentation des différents types de stationnement (en particulier par durée et par motif), les entretiens ont été réalisés à toutes les heures de la journée et en des lieux très variés de la zone d'étude.

Cette enquête a demandé beaucoup de tact, les automobilistes ayant facilement tendance à se montrer agressifs s'ils se sentent remis en cause dans leurs pratiques, dont ils savent qu'elles sont interdites mais qu'ils considèrent comme parfaitement normales. C'est pourquoi les entretiens ont été réalisés par une<sup>12</sup> jeune psychologue spécialisée en psychologie sociale et ayant de bonnes qualités relationnelles.

### 5.2. PRESENTATION DU PANEL

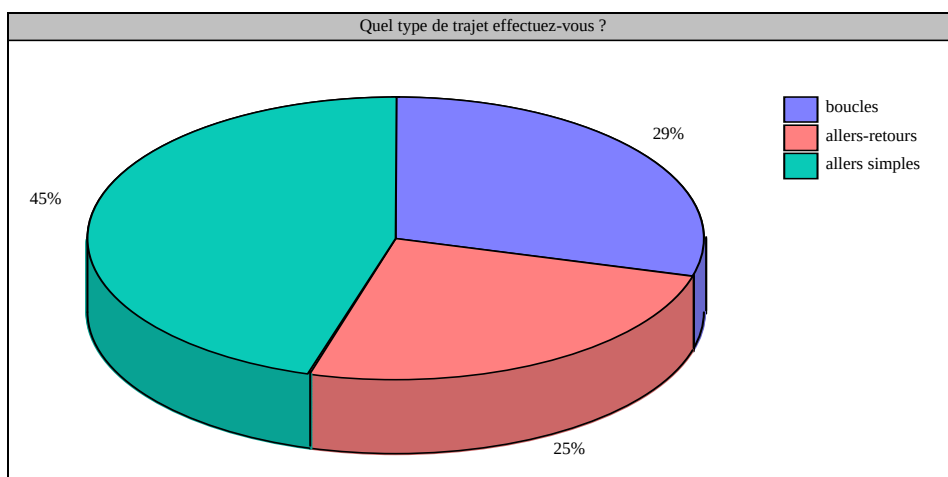
#### 5.2.1. Motif du stationnement

Dans la moitié des cas, le stationnement est lié à la fréquentation d'un commerce ou d'un service. Dans un quart des cas, il s'agit d'un stationnement sur le lieu de travail. Enfin, dans un quart des cas, il s'agit d'un stationnement au domicile (dont 7 entretiens le midi et 15 entretiens le soir).



<sup>12</sup> Avec un homme, certains conducteurs masculins auraient pu devenir violents, verbalement, voire physiquement.

### 5.2.2. Type de déplacement effectué

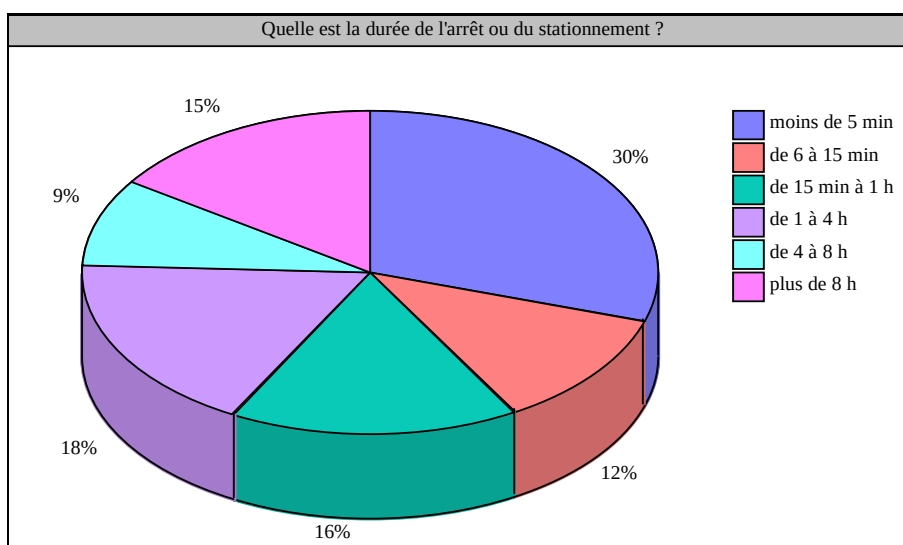


Aller simple : domicile – travail ou travail – domicile.

Boucle : la personne s'arrête faire une course en revenant de son travail.

Aller-retour : pour faire une course, généralement depuis le domicile, parfois depuis le lieu de travail (le midi).

### 5.2.3. Durée du stationnement

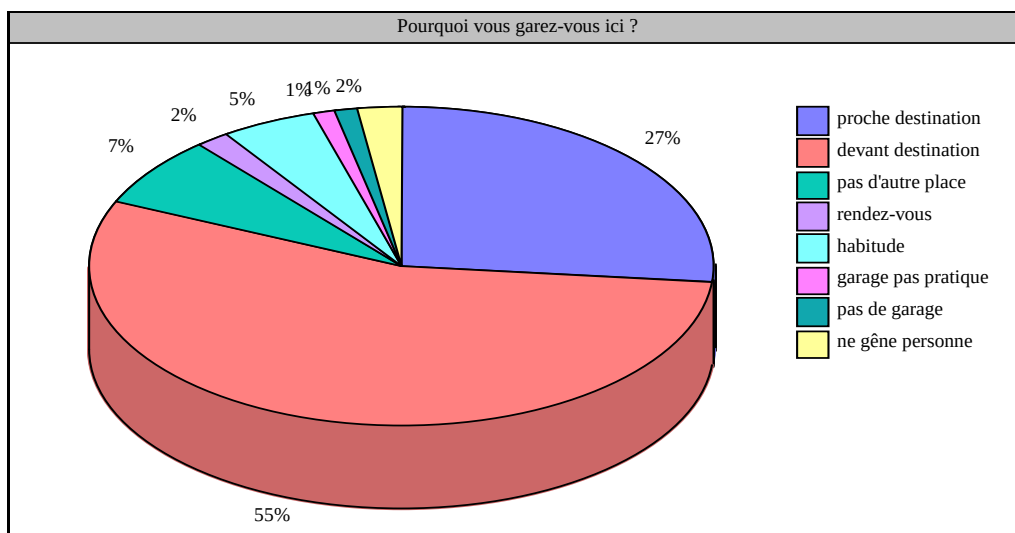


## 5.3. POURQUOI STATIONNEZ-VOUS SUR LE TROTTOIR ?

### 5.3.1. Choix du lieu de stationnement

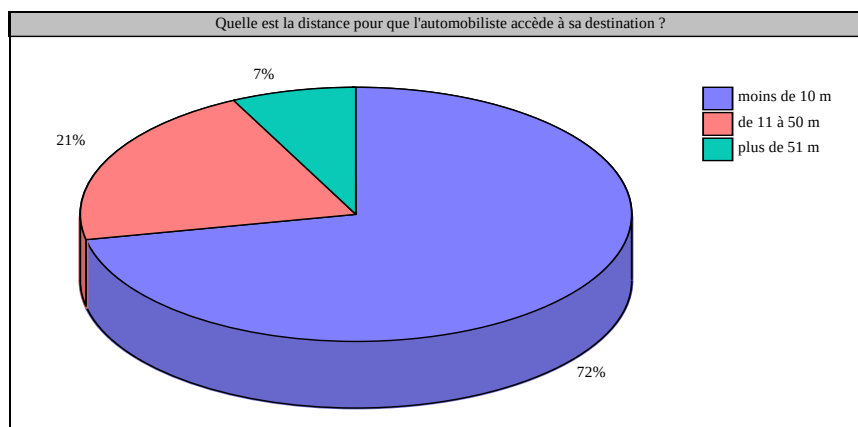
Pour les automobilistes interrogés, le trottoir est un lieu de stationnement comme un autre. Le choix de stationner sur le trottoir répond alors à un seul objectif : stationner au plus près de sa destination, de préférence juste devant. Ce souci est très marqué pour le stationnement près d'un commerce ou d'un service, mais aussi au

domicile. Pour le stationnement sur le lieu de travail, par nature plus long et/ou s'effectuant à des heures où les policiers et les piétons sont plus nombreux, la recherche de la proximité immédiate est moins marquée, en particulier lorsque le lieu de travail se trouve dans la zone de stationnement payant (l'automobiliste a alors pour seul objectif de stationner en dehors de cette zone payante).



### 5.3.2. Distance à la destination

Nos automobilistes sont particulièrement réfractaires à la marche, y compris pour de très courts trajets : dans plus de 70 % des cas, le véhicule est garé à moins de 10 mètres de la destination. Ce total monte même à 90 % pour les clients des commerces et des services. La durée du stationnement influe également, mais relativement peu, sur la distance à la destination : pour les stationnements de plus d'une heure, une personne sur deux se gare à moins de 10 mètres de sa destination (en particulier au domicile).

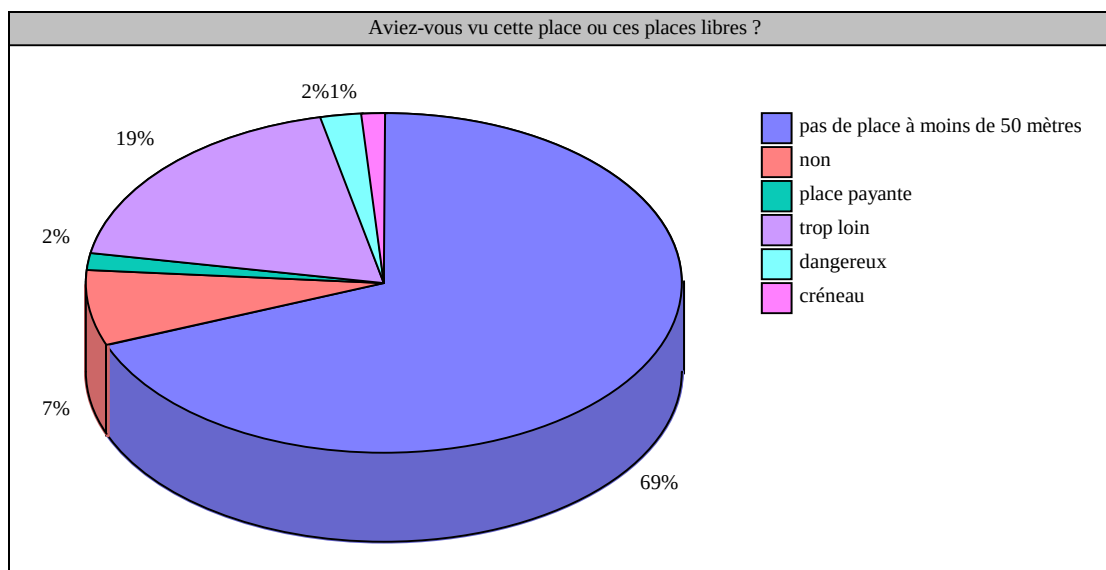


### 5.3.3. Recherche d'une place

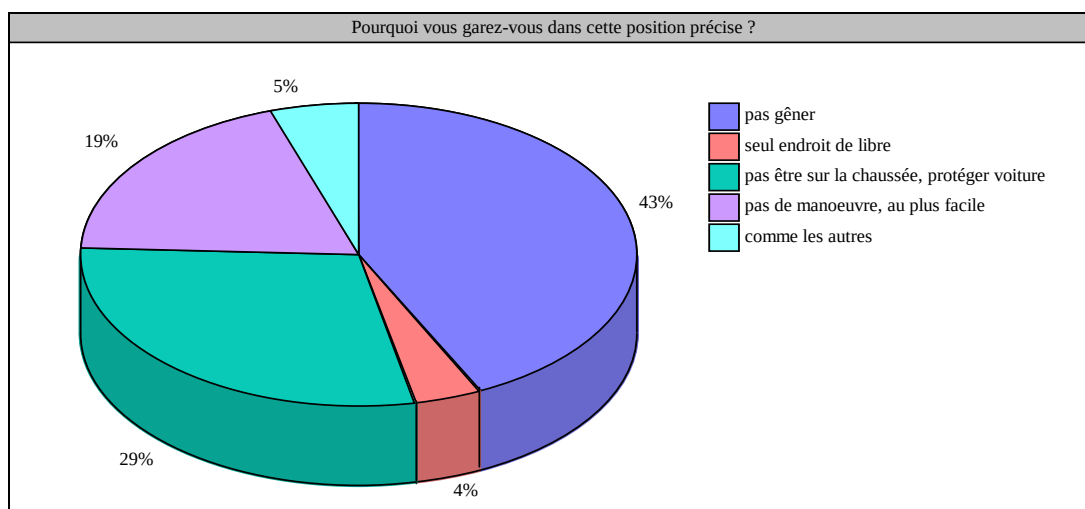
Seulement la moitié des automobilistes affirme avoir cherché une place. Dans la pratique, une partie d'entre eux a réellement effectué cette recherche ; les autres ayant eu pour seul objectif de stationner devant leur destination, leur recherche s'est limitée à un rayon de 5 mètres. Le trottoir étant considéré comme un parking, la place sur laquelle ils se trouvent est le résultat de cette « recherche ». On notera par ailleurs que le trottoir présente l'avantage de constituer une offre de stationnement assurée, contrairement aux places autorisées : 84 % des personnes interrogées affirment « avoir eu peur de ne pas trouver de place ».

| Recherche<br>Incertitude | a cherché une place | n'a pas cherché de<br>place | TOTAL             |
|--------------------------|---------------------|-----------------------------|-------------------|
| pas sûr de trouver       | 57% ( 48)           | 43% ( 36)                   | 100% ( 84)        |
| sûr de trouver           | 31% ( 5)            | 69% ( 11)                   | 100% ( 16)        |
| <b>TOTAL</b>             | <b>53% ( 53)</b>    | <b>47% ( 47)</b>            | <b>100% (100)</b> |

Dans 30 cas sur 100, il existe une ou plusieurs places libres à moins de 50 mètres de l'endroit où la personne s'est garée. Cette distance, qui se parcourt en moins d'une minute, est jugée trop importante par les deux tiers des automobilistes concernés. Par ailleurs, un quart des automobilistes concernés n'a pas vu (car pas cherché) cette ou ces places.



#### 5.3.4. Pourquoi vous garez-vous sur le trottoir ?



Le stationnement sur le trottoir répond à deux objectifs :

- Gagner du temps.
- Ne pas risquer d'avoir son véhicule dégradé par un véhicule en circulation.

### 5.3.5. Banalisation et impunité

Pour beaucoup d'automobilistes, le trottoir est un lieu de stationnement comme les autres :

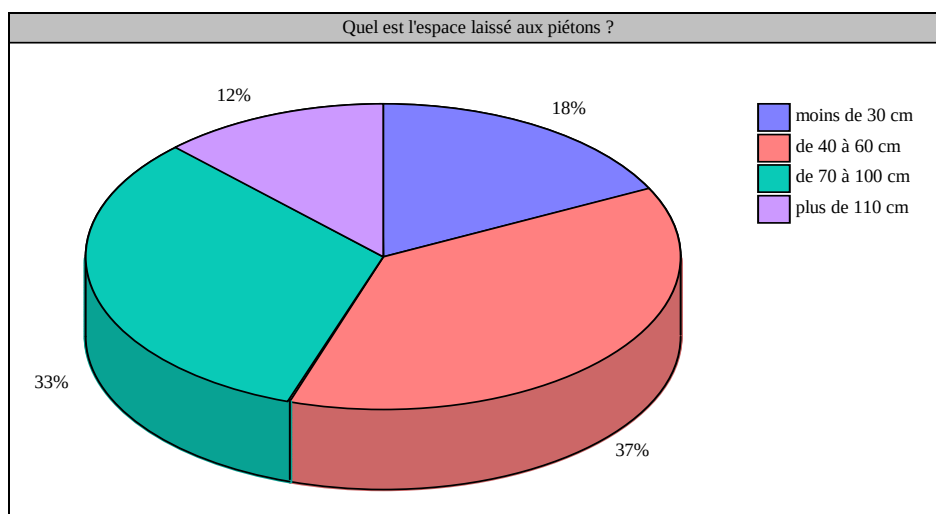
- « *Tout le monde se gare dessus, alors pourquoi pas moi ?* »
- « *Il n'y a aucune répression, le stationnement sur trottoir est donc admis.* »
- « *Si la collectivité offrait du stationnement en quantité suffisante, je n'aurais pas besoin de me garer sur les trottoirs.* » (NDLR : ce qui est faux, puisqu'ils veulent une place devant leur destination).

Tout comme les professionnels (voir chapitre 7), les particuliers sont tout fiers de dévoiler leurs stratégies pour stationner dans une ville où, selon eux, il existe beaucoup de problèmes. Ils ont leur « coin » où ils trouvent toujours une place sans problème et sans payer. Dans certaines rues, quasiment tous critiquent l'organisation du stationnement. Ils voudraient créer de nouveaux emplacements à la place des zébras, sur les trottoirs, voire supprimer des arbres afin d'augmenter la capacité en stationnement des trottoirs.

## 5.4. LA PRISE EN COMPTE DU PIETON

### 5.4.1. L'espace laissé aux piétons

L'espace laissé aux piétons est inférieur à 60 cm dans plus d'un cas sur deux, ce qui ne laisse pas l'espace nécessaire au cheminement normal d'un piéton adulte valide et non chargé. Celui-ci peut toutefois dans certains cas réussir à se faufiler et à rester sur le trottoir. Plus encore, 1 automobiliste sur 5 laisse moins de 30 cm, ce qui oblige tous les piétons à descendre du trottoir.



Les automobilistes les plus paresseux sont prêts à tout pour marcher le moins possible : dans tous les cas sauf un, les véhicules laissant moins de 30 cm aux piétons sont stationnés juste devant leur destination.

| Espace        | moins de 30 cm | de 40 à 60 cm | de 70 à 100 cm | plus de 110 cm | TOTAL |
|---------------|----------------|---------------|----------------|----------------|-------|
| Distance      |                |               |                |                |       |
| moins de 10 m | 17             | 28            | 22             | 5              | 72    |
| de 11 à 50 m  | 1              | 8             | 9              | 3              | 21    |
| plus de 51 m  | 0              | 1             | 2              | 4              | 7     |
| TOTAL         | 18             | 37            | 33             | 12             | 100   |

Enfin, la largeur laissée aux piétons varie en fonction du motif du stationnement. Ainsi, les clients des commerces et services ont davantage tendance à ne laisser aucune place pour les piétons (qui sont bien souvent des clients de ces mêmes commerces ou services). A l'inverse, le stationnement sur le lieu de travail laisse en général davantage d'espace, en utilisant les trottoirs larges.

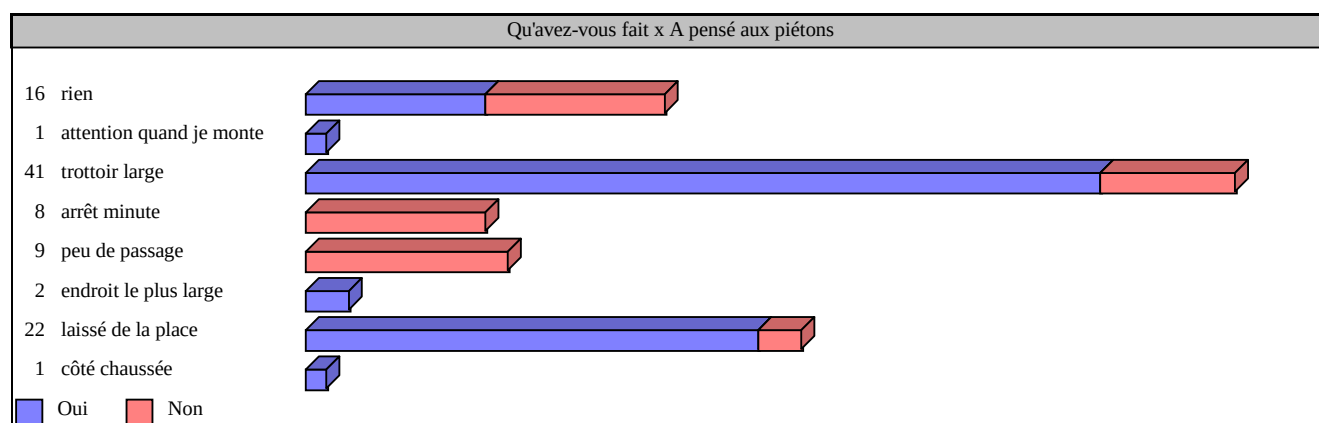
| <b>Espace</b><br><b>Motif</b> | de 20 à 30 cm | de 40 à 60 cm | de 70 à 100 cm | plus de 110 cm | <b>TOTAL</b> |
|-------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|--------------|
| travail                       | 1             | 6             | 12             | 7              | <b>26</b>    |
| pôle                          | 16            | 19            | 14             | 3              | <b>52</b>    |
| résidentiel                   | 1             | 12            | 7              | 2              | <b>22</b>    |
| <b>TOTAL</b>                  | <b>18</b>     | <b>37</b>     | <b>33</b>      | <b>12</b>      | <b>100</b>   |

### 5.4.2. Avez-vous pensé aux piétons ?

Les deux tiers des automobilistes garés sur un trottoir affirment avoir pensé aux piétons, mais sans forcément faire quelque chose pour eux.

Cette prise en compte des piétons se traduit, au moins dans les paroles, de deux manières :

- « se garer sur des trottoirs larges »,
- « laisser de la place » (en théorie).



Dans les actes, la réalité est plus nuancée. Ainsi, le tiers des 43 automobilistes disant laisser de la place pour les piétons laissent moins de 60 cm.

| <b>Espace</b>     | <b>Nb. cit.</b> | <b>Fréq.</b> |
|-------------------|-----------------|--------------|
| moins de 30 cm    | 1               | 2%           |
| de 40 à 60 cm     | 13              | 30%          |
| de 70 à 100 cm    | 22              | 51%          |
| plus de 110 cm    | 7               | 16%          |
| <b>TOTAL CIT.</b> | <b>43</b>       | <b>100%</b>  |

Certains automobilistes pensent que les piétons n'existent pas, tout au moins sur les trottoirs où ils stationnent. Les autres considèrent que les piétons ne constituent qu'une minorité.

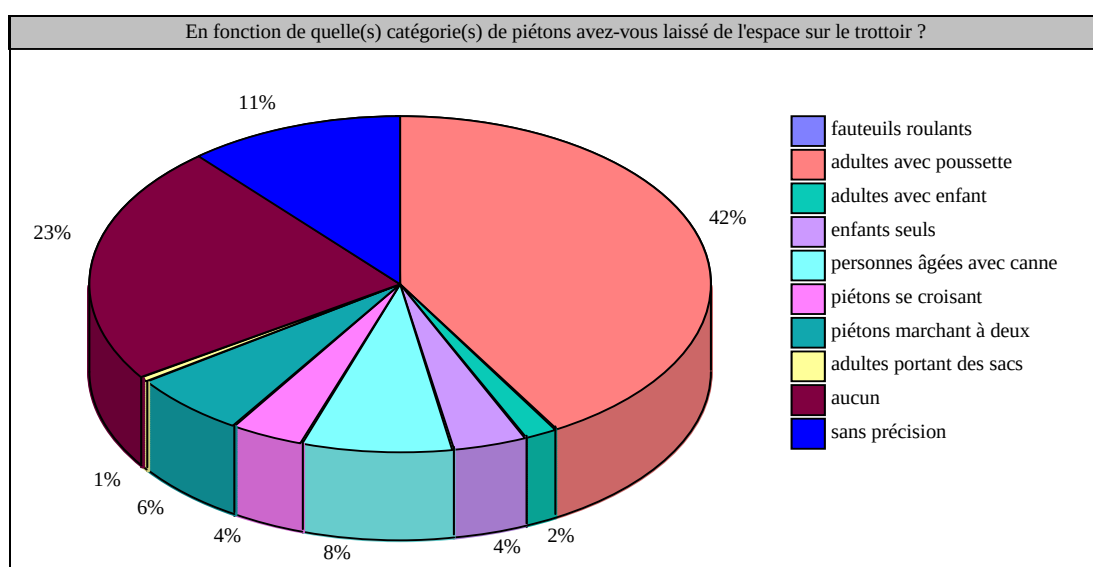
Par ailleurs, quand le trottoir est étroit, l'automobiliste est plus gêné vis-à-vis des autres automobilistes que vis-à-vis des piétons. Il se rapproche donc le plus possible du mur, au détriment des piétons. Dans son esprit, c'est au piéton de s'organiser pour ne pas être gêné par les voitures, par exemple en marchant sur la chaussée.

Néanmoins, la plupart des automobilistes sont sensibles aux piétons car ils n'aiment pas qu'ils soient sur la chaussée. Ils ont peur qu'ils soient écrasés ou accrochés, ce qui ne les empêche toutefois pas de stationner sur le trottoir : « *Puisque les autres automobilistes font de même, je ne suis pas plus responsable qu'eux, d'autant plus que je ne gêne pas vraiment puisque je n'en ai que pour 2 minutes ou que je laisse un peu de place.* »

Vis-à-vis des piétons, une seule préoccupation est universellement partagée : le souci de ne pas en écraser un en montant sur le trottoir. Si un piéton « gêne » un automobiliste pour monter sur le trottoir, celui-ci lui demande aimablement de se pousser pour qu'il puisse stationner « correctement ».

### 5.4.3. Catégories particulières de piétons

La plupart des automobilistes se garant sur trottoir disent penser aux personnes à mobilité réduite. Cette sensibilité se limite généralement aux poussettes, les autres catégories de personnes à mobilité réduite, y compris les personnes âgées, n'étant pratiquement pas citées. Quant aux piétons se croisant ou cheminant à deux, ils ne sont cités que par 10 % des automobilistes interrogés.



Dans la pratique, l'espace laissé est bien en deçà des besoins des piétons prétendument pris en compte.



## 5.5. OBSERVATIONS DIVERSES

### 5.5.1. Arrêt pour faire une course

Le trottoir représente la facilité pour s'arrêter faire une course :

- peu ou pas de manœuvre à faire (pas de créneau),
- au plus près : « *Pourquoi faire 10 minutes (sic) de marche quand on n'en a que pour 2 minutes ?* »
- les automobiliste ne considèrent pas qu'ils gênent puisqu'ils ne sont là que pour 2 minutes (sans penser que leur voiture n'est malheureusement pas la seule),
- « *Tout le monde fait ainsi, alors pourquoi pas moi ?* »
- gain de temps (pas de recherche d'une place, pas de manœuvre).

Le stationnement laisse d'autant moins de place aux piétons que :

- l'automobiliste se gare près du commerce,
- son arrêt est court,
- il est pressé.

Dans ce cas, l'automobiliste est conscient d'être en infraction, mais il « *n'en a pas pour longtemps* » et « *de toute manière, tout le monde le fait et personne n'a de PV.* »

### 5.5.2. Stationnement sur le lieu de travail

Quand le trottoir est large, l'automobiliste ne comprend pas pourquoi on lui demande s'il a pensé aux piétons :

- il s'est éloigné de son lieu de travail pour avoir un trottoir plus large,
- il a fait un effort pour se garer le plus possible sur le côté,
- « *bien sûr, c'est interdit de stationner sur trottoir, mais là je ne gêne vraiment pas puisque 2 piétons peuvent se croiser* » (NDLR : l'automobiliste n'a pas conscience que 90 cm ne suffisent pas, que tous les piétons ne sont pas des adultes, jeunes, valides et sans charge et que si certains trottoirs sont larges c'est pour que les piétons, nombreux, puissent y cheminer dans de bonnes conditions).

A l'inverse, s'il risque de gêner d'autres automobilistes, il laisse un papier avec son lieu de travail et son numéro de téléphone.

### 5.5.3. Stationnement au domicile

Beaucoup de logements en ville n'ont qu'un parking ou un garage alors que de plus en plus de ménages possèdent deux voitures. La deuxième voiture est alors souvent garée sur le trottoir, devant le garage, pour la protéger des véhicules en circulation. Devant son domicile, l'automobiliste considère que le trottoir lui appartient. Il est le seul à pouvoir y stationner.

En zone résidentielle, le piéton est considéré comme inexistant par ceux qui ne sont pas eux-mêmes piétons. Les personnes interrogées par l'enquêtrice n'ont d'ailleurs pas compris pourquoi nous nous intéressions à une zone où il n'y avait aucun problème pour stationner : quand ils rentrent le midi ou le soir, ils retrouvent leur place devant leur maison ou leur immeuble. D'après eux, les seuls piétons sont les voisins qui sortent leur chien après le film télé du soir, à une heure où il n'y a pas de voiture.

Enfin, pour la pause du déjeuner, le garage n'est pas utilisé, par souci de ne pas perdre de temps. La voiture est donc garée sur le trottoir.



#### 5.5.4. Trottoir et accompagnement en voiture

Le trottoir est « *très pratique* » pour prendre ou déposer un proche. Le piéton peut alors minimiser son trajet à pied et monter dans la voiture en toute sécurité, tandis que la voiture est protégée des véhicules en circulation. Ce phénomène se rencontre très largement aux abords des établissements scolaires, ce qui nuit gravement à la sécurité des élèves venant à pied<sup>13</sup> et accentue l'accompagnement en voiture.

#### 5.5.5. Stationnement sur trottoir et météo

Les jours de pluie, l'automobiliste se gare encore plus en retrait de la chaussée pour avoir la place d'ouvrir son parapluie, sans penser aux piétons qui sont obligés de se frotter à sa voiture mouillée ou de descendre sur la chaussée, alors que les automobilistes ont une moins bonne visibilité et une distance de freinage plus importante et que le passage des voitures éclabousse ces piétons. Quant aux camions et camionnettes garés sur trottoir, ils laissent rarement la place pour un piéton avec un parapluie...

Les chaudes journées d'été, les véhicules sont garés sur le trottoir pour être à l'ombre, tandis que les piétons sont condamnés à marcher en plein soleil.

---

<sup>13</sup> Voir « *La part des boucles de déplacements dans l'accompagnement des scolaires en voiture ; le potentiel de report vers les modes non motorisés* » (ADETEC, recherche PREDIT, 2000).

## **6. LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR AUX ABORDS DES COMMERCES ET SERVICES**

### **6.1. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS**

#### **6.1.1. La moitié des clients sont des piétons**

Suivant les cas, la part des piétons varie entre 30 et 70 % de la clientèle.

#### **6.1.2. Les automobilistes fréquentent souvent un seul pôle par arrêt**

Contrairement aux piétons, qui fréquentent souvent plusieurs commerces et services lors du même déplacement (ex : boulangerie + boucherie + banque), les clients automobilistes ne s'arrêtent généralement que pour un seul pôle. La clientèle automobiliste ne profite donc qu'à un seul commerce et ne rejaillit pas sur l'ensemble du tissu commercial du quartier considéré. Cette clientèle est en outre potentiellement très volatile, l'usage de la voiture pouvant l'amener à fréquenter d'autres lieux, dont les grandes et moyennes surfaces de périphérie.

Pour la clientèle de passage, la recherche éventuelle d'une place de stationnement se fait toujours devant le pôle ou après, jamais avant. Les automobilistes cherchent à se garer juste devant le commerce ou le service fréquenté, au besoin en montant sur le trottoir, y compris lorsqu'il existe des places à moins de 50 mètres. La charge à transporter ne justifie nullement cette pratique puisque, dans 99 % des cas, l'automobiliste est très peu chargé (une baguette, un journal ou un paquet de cigarettes, par exemple).

#### **6.1.3. Trois pôles génèrent énormément d'arrêts sur trottoir**

Les arrêts sur trottoir sont particulièrement nombreux pour les distributeurs automatiques de billets, les cafés/tabacs/journaux et les boulangeries.



## 6.2. ENTRETIENS AVEC DES PROFESSIONNELS

### 6.2.1. Présentation

Nous avons réalisé des entretiens avec les gérants ou les employés de 14 commerces ou services, dont la répartition est la suivante : 2 garages automobiles, 1 banque, 1 boucherie, 1 boulangerie, 2 pharmacies, 1 café/tabac/journaux, 1 bar, 1 magasin d'articles de pêche, 1 magasin de fleurs, 1 salon de coiffure, 1 cabinet de kinésithérapie, 1 salle de sports. Pour simplifier la rédaction, nous utiliserons le terme « commerçants » pour l'ensemble des professionnels.

### 6.2.2. Synthèse des entretiens

#### 6.2.2.1 Le stationnement des véhicules du personnel ou des véhicules de l'entreprise

A l'inverse de bon nombre de commerçants du centre-ville, les commerçants des quartiers péricentraux font en sorte que les places devant leur commerce soient libres pour leurs clients :

- ils garent leurs propres véhicules dans leur garage ou à 50 ou 100 mètres de là,
- certains font même la chasse aux personnes qui voudraient garer leur véhicule devant leur commerce sans fréquenter celui-ci.

#### 6.2.2.2 La part des automobilistes et des piétons dans la clientèle

Nos observations montrent que :

- les commerçants faisant attention aux modes de locomotion de leurs clients ont une assez bonne appréciation de la répartition entre automobilistes et piétons,
- les autres, majoritaires, surestiment de 20 % environ la part des automobilistes.

En revanche, les commerçants n'ont aucune idée du nombre de clients venant en voiture mais habitant à moins d'un kilomètre et qui pourraient par conséquent venir à pied. La majorité observe toutefois que davantage de personnes viennent à pied le week-end :

- certains habitants du quartier laissent leur voiture au garage, parce qu'ils n'ont pas à effectuer des déplacements en boucles, qu'ils ont plus de temps et qu'ils ont envie de faire un peu d'exercice physique,
- les habitants des communes périphériques ne viennent pas ces jours-là (cette dernière clientèle est donc particulièrement volatile).

#### 6.2.2.3 Une appropriation de l'espace public

Les commerçants ont souvent tendance à considérer que le stationnement sur l'espace public devant leur établissement, autorisé ou non, est réservé à leurs clients. En particulier, ils n'apprécient pas que des travailleurs occupent une place toute la journée (« *Ce ne sont pas eux qui nous font vivre* »). Avec les riverains, les relations sont plus complexes :

- les riverains sont des clients, des proches de clients ou des clients potentiels : il faut donc être en bons termes avec eux et donner une bonne image de l'établissement,
- des conflits existent toutefois, soit que les riverains considèrent que les clients des commerces et services occupent des places de stationnement dont eux-mêmes ont besoin (s'appropriant eux aussi l'espace public), soit que les riverains se garent sur des emplacements d'arrêt minute ou sur un parking appartenant au commerçant.

#### 6.2.2.4 La perception du stationnement sur trottoir

Le sujet est sensible et les avis sont souvent tranchés. Pour résumer, on peut faire ressortir les points suivants :

- Le stationnement sur trottoir est considéré comme **normal** et nécessaire à la pérennité de leur activité.
- Certains commerçants ne savent pas qu'il y a des places libres à moins de 50 mètres de leur établissement. D'autres excluent d'emblée de telles places, trop éloignées d'après eux pour intéresser leurs clients. Seulement 3 sur 14 pensent à de telles places mais estiment qu'ils n'ont pas de consignes ni même de conseils à donner à leurs clients.
- Les clients ont leurs habitudes en matière de stationnement. Pouvoir se garer sur le trottoir juste devant constitue d'après les commerçants une condition *sine qua non* de fréquentation de leur commerce ou service. Toutefois, quand des barrières, des potelets ou des bordures hautes ont été installés, les commerçants concernés reconnaissent pour la plupart qu'ils n'ont pas perdu de clientèle et que leurs clients continuent de se garer sur le trottoir, mais 20 mètres plus loin.
- 1 commerçant estime que le stationnement sur trottoir que son activité occasionne est « *important en nombre et en durée* », 5 autres le jugent « *important en nombre* » et 3 le qualifient d' « *important en durée* », tandis que 5 ne le trouvent important ni en nombre, ni en durée.
- Seulement 2 commerçants trouvent le stationnement sur trottoir « plus ou moins gênant », les 12 autres le qualifiant de « *pas du tout gênant* ». Parmi eux, 4 le disent toutefois « réductible ».
- Parmi les commerces et services enquêtés, et *selon les dires des commerçants*, deux catégories de clients apparaissent parmi les automobilistes :
  - la clientèle de passage ne s'arrête que si elle peut stationner juste devant,
  - une partie des habitués accepte de marcher un peu, 50 ou 100 mètres au maximum ; mais, même dans ce cas, le stationnement sur trottoir est monnaie courante.
- D'après les commerçants, le stationnement sur trottoir ne gêne pas les piétons, puisque les trottoirs sont jugés « *larges* » et qu'ils n'ont jamais entendu un client piéton s'en plaindre (mais les piétons n'en pensent pas moins, comme nous le verrons plus loin).
- En tout état de cause, la manière dont stationnent leurs clients n'est pas de leur ressort et ils n'ont pas à s'en mêler s'ils veulent que leurs clients gardent une image positive de leur établissement.

#### 6.2.2.5 Comment réduire le stationnement sur trottoir ?

Considérant que le stationnement sur trottoir ne constitue pas un problème et est indispensable à la pérennité de leur activité, les commerçants interrogés ne sont guère favorables à des mesures visant à le résorber.

Toutefois, certains de ceux qui en ont fait l'expérience (secteur n° 4) sont assez favorables aux barrières ou aux potelets (ils n'aiment pas que les gens stationnent juste devant leur entrée), à condition que des trottoirs restent accessibles aux voitures à proximité immédiate.

En revanche, seulement 5 commerçants sur 14 seraient prêts à indiquer à leurs clients où ils peuvent se garer sans gêner. Notons toutefois qu'ils ne le font pas aujourd'hui. A l'inverse, 7 commerçants sur 14 ne souhaitent rien faire en la matière, parce qu'à leurs yeux « *le stationnement sur trottoir n'est pas du tout un problème* » et que « *[leurs] clients font ce qu'ils veulent* ». Enfin, aucun commerçant n'est prêt à s'associer à une éventuelle campagne de communication, car tous la juge inutile, voire utopique.

#### 6.2.2.6 Quelques propositions intéressantes

Lors des entretiens, nous avons essayé d'approfondir les choses et d'aller au-delà des discours conservateurs de la plupart des commerçants. Deux types de réponses semblent adaptées à leurs besoins, sans nuire aux piétons :

- mise en place de 1 à 3 emplacements pour arrêt minute devant les commerces accueillant une importante clientèle de passage (en particulier : boulangerie, tabac/journaux...);
- information sur l'offre de stationnement existante, avec, le cas échéant, création de petits parkings publics ou privés à 50 ou 100 mètres des autres pôles.

#### 6.2.2.7 Le report du stationnement sur l'offre existante

Une des origines du stationnement sur trottoir est la peur, réelle ou justifiée, de ne pas trouver de place. Or, souvent, des places existent à proximité des commerces et services, mais ces places ne sont pas connues de la plupart des clients automobilistes, dont certains habitent dans d'autres quartiers ou d'autres communes. Quant aux clients habitant le quartier, ils refusent d'utiliser ces places, les jugeant trop éloignées (un automobiliste qui fait un déplacement de seulement 500 mètres en voiture n'a, dans sa logique, aucun intérêt à se garer à plus de 10 mètres de sa destination).

Il convient donc de signaler ces places, par un jalonnement adapté et par l'intermédiaire des commerçants. Même si la plupart de ces derniers s'y montrent *a priori* réticents, l'expérience du cabinet de kinésithérapie enquêté et de la salle de sports voisine montre qu'il est possible d'aboutir à un report durable du stationnement, au moins pour les commerces et services occasionnant un stationnement d'une durée supérieure à 30 minutes. Conscients de la gêne que le stationnement entraîne pour les riverains et soucieux de renforcer l'attractivité de leurs établissements, ces deux professionnels ont investi, aidés en cela par la Mairie de Clermont-Ferrand. En juin 2001, des places de stationnement publiques ont été créées dans la large impasse située en contrebas et ils ont fait construire un escalier d'accès à leurs locaux. Ces modifications ont accompagné la mise provisoire en sens unique de l'avenue desservant les deux établissements, en raison de travaux lourds de voirie. Les clients en ont été informés, principalement par affichage dans les vestiaires. Ils ont modifié leurs habitudes de façon durable puisque, quatre mois après l'achèvement des travaux, ils continuent de stationner dans l'impasse, alors même que la distance à pied s'est allongée de quelques dizaines de mètres, auxquels il faut ajouter l'escalier, et qu'il y a désormais toujours des places libres sur l'avenue.

#### 6.2.2.8 Quelques citations

*« Si le stationnement était autorisé sur le trottoir, les places seraient toujours prises et il n'y aurait plus de place pour nos clients. »*

*« La Mairie devrait nous donner 5 ou 6 places sur le trottoir devant le garage. Nous payons assez de taxes professionnelles pour ne pas avoir à payer un parking. »*

*« Les automobilistes aimeraient rentrer dans le magasin avec leur voiture. »*

*« Les gens stationnent sur ce trottoir depuis toujours et ils ne voient pas pourquoi les choses changeraient. »*

*« Heureusement que les policiers municipaux ne viennent pas dans le quartier, car ça ferait du mal. Dans le passé, un client a eu une amende pour stationnement gênant sur trottoir ; il ne l'a pas payée car il connaissait quelqu'un de bien placé qui a 'remonté les bretelles' du policier ; de toute façon, l'amende ne l'aurait pas dissuadé de stationner là. »*

*« Une commerçante, dont le magasin a fermé en 2000, avait l'habitude de téléphoner à la police pour signaler les stationnements gênants sur trottoir dans le quartier. Elle était détestée de tous. »*

*« A vouloir stationner juste devant mon magasin, les automobilistes empêchent les personnes à mobilité réduite d'y accéder. »*

## 7. LES PROFESSIONNELS AYANT DES DEPLACEMENTS FREQUENTS EN VILLE

### 7.1. ENQUETE

Le panel est composé de 31 professionnels. Il est représentatif des différentes professions effectuant des déplacements fréquents en ville : 8 coursiers ou livreurs, 6 artisans, 5 services publics, 4 professionnels de santé, 3 ingénieurs, 2 services aux personnes, 1 commercial, 1 service aux entreprises.



Les entreprises ou services publics ont tous été choisis dans l'agglomération clermontoise. Pour ce qui concerne les domiciles, les professionnels interrogés habitent majoritairement à Clermont-Ferrand même (50 %) ou dans sa banlieue (20 %). Néanmoins, 30 % d'entre eux habitent en secteur périurbain.

Les deux tiers des professionnels interrogés font 5 déplacements par jour ou plus. Le centre-ville et les quartiers péricentraux représentent en général plus de 80 % des destinations. Enfin, un tiers d'entre eux est soumis à des contraintes de rapidité et un quart a des charges lourdes à transporter.

#### 7.1.1. Le stationnement

##### 7.1.1.1 Durée

Les durées de stationnement sont très variables suivant les professions.

|                                                              |      |
|--------------------------------------------------------------|------|
| Plus de 80 % des stationnements durent plus d'une heure :    | 35 % |
| Plus de 80 % des stationnements durent moins de 15 minutes : | 25 % |
| Autres situations :                                          | 40 % |

### 7.1.1.2 Distance acceptable

|                                               | Centre-ville | Autres quartiers | Zones industrielles |
|-----------------------------------------------|--------------|------------------|---------------------|
| Souhaitent stationner devant leur destination | 40 %         | 85 %             | 90 %                |
| Sont prêts à faire 10 à 100 mètres            | 35 %         | 10 %             | 5 %                 |
| Sont prêts à faire 100 à 300 mètres           | 25 %         | 5 %              | 5 %                 |

Le stationnement devant la destination apparaît de plus en plus comme la norme, non seulement en zone industrielle, mais aussi dans les quartiers péricentraux. Du fait de la faible répression, il en résulte un stationnement sauvage assez important, en particulier sur les trottoirs.

En revanche, le fonctionnement du centre-ville (stationnement rare et/ou payant, répression active, existence de zones piétonnes) est généralement intégré, même s'il n'est pas toujours accepté par les professionnels, qui y voient une contrainte forte et même, pour certains, une véritable entrave à leur travail. De tels résultats amènent à s'interroger sur les politiques urbaines de déplacements : il devient urgent de prendre en compte les piétons dans d'autres quartiers que les hypercentres.

### 7.1.1.3 Si vous ne trouvez pas de place assez proche de votre destination, que faites-vous ?

| Type d'infraction     | A cheval sur un trottoir | Complètement sur un trottoir | Payant non payé | Double file       | Devant un garage | Place handicapés | Couloir de bus    |
|-----------------------|--------------------------|------------------------------|-----------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Moyenne <sup>14</sup> | 2,1                      | 1,9                          | 1,4             | 0,9 <sup>15</sup> | 0,5              | 0,2              | 0,1 <sup>16</sup> |

Il apparaît une véritable hiérarchie en matière de stationnement interdit. Le stationnement sur trottoir constitue de loin l'infraction la plus pratiquée, *a fortiori* hors de la zone payante. A cela deux explications :

- Le sentiment de ne pas gêner : « *Je n'en ai que pour une minute* » (mais le stationnement sur trottoir est également pratiqué par des professionnels stationnant ½ heure ou plus, par exemple les artisans ou les commerciaux) ; « *Il n'y a pas forcément de piétons* » ; « *Les trottoirs sont suffisamment larges* »...
- L'impunité.

### 7.1.1.4 Pensez-vous aux piétons ?

Parmi les 27 professionnels sur 31 (soit 90 %) déclarant se garer plus ou moins fréquemment sur un trottoir :

- 25 % disent ne pas du tout se préoccuper des piétons.
- 55 % font plus ou moins attention aux piétons. Parmi eux :
  - 8 laissent un passage, étroit le plus souvent,
  - 3 ne se mettent sur les trottoirs que pour des arrêts brefs,
  - 3 ne se garent que sur des trottoirs larges,
  - 1 replie son rétroviseur.
- 20 % laissent systématiquement un espace significatif aux piétons :

<sup>14</sup> La moyenne est calculée en établissant les correspondances chiffrées suivantes : souvent → 3 ; de temps en temps → 2 ; rarement → 1 ; jamais → 0

<sup>15</sup> Le stationnement en double file est presque toujours de courte durée. Il est surtout pratiqué pour les livraisons ou par les artisans, le temps de décharger leur matériel.

<sup>16</sup> A Clermont-Ferrand, en cas de stationnement sur un couloir de bus, la sanction est immédiate : les chauffeurs de bus appellent les agents assermentés, qui viennent verbaliser.

- 4 laissent la place d'une poussette,
- 1 laisse plus d'un mètre.

#### 7.1.1.5 S'il était impossible de se garer sur trottoir, que feriez-vous ?

- La plupart des professionnels (70 %) n'ont pas répondu à cette question, par manque d'intérêt pour le sujet ou parce qu'ils n'avaient pas vraiment d'avis à formuler (aucune réponse n'était suggérée ou proposée).
- Les autres souhaiteraient que l'offre de stationnement soit accrue et que les espaces de stationnement soient « réservés à ceux qui en ont vraiment besoin », c'est-à-dire eux-mêmes, ce qui passe en particulier par le respect des emplacements de livraison.
- Enfin, 2 d'entre eux affirment qu'ils refuseraient de travailler ou qu'ils changeraient de métier...

### 7.1.2. Les déplacements privés

#### 7.1.2.1 Usage de la voiture

En semaine, 60 % des professionnels enquêtés sont des unimodaux de l'automobile, y compris pour leur déplacements privés, ce qui est supérieur aux moyennes nationales et locales. Rappelons que la moitié d'entre eux résident pourtant à Clermont-Ferrand même. En outre, pour la plupart de nos interlocuteurs, la marche est une pratique étrangère ou est réservée au week-end (pour faire des achats en centre-ville, en particulier).

#### 7.1.2.2 Pour vos déplacements privés, vous arrive-t-il de vous garer en infraction ?

Le stationnement illicite semble beaucoup moins fréquent que pour les déplacements professionnels : 35 % déclarent stationner de manière illicite lors de leurs déplacements privés. Là encore, le stationnement sur trottoir est l'infraction la plus fréquente, à égalité toutefois avec le stationnement en zone payante sans payer.

### 7.1.3. Infractions et sanctions

#### 7.1.3.1 Avez-vous déjà eu une amende pour stationnement interdit ?

La moitié des professionnels déclarent avoir eu une ou plusieurs amendes pour stationnement interdit, majoritairement pour du stationnement payant non payé. Seuls 3 d'entre eux ont déjà été verbalisés pour stationnement sur trottoir, alors qu'ils sont presque tous coutumiers du fait.

#### 7.1.3.2 Autres infractions au Code de la Route

En ville, le stationnement sur trottoir est l'**infraction la plus fréquente** et est considérée comme la plus normale et la moins risquée.

| Infraction            | Stationnement sur trottoir | Vitesse supérieure à 50 km/h | Feu orange « très mûr » |
|-----------------------|----------------------------|------------------------------|-------------------------|
| Moyenne <sup>17</sup> | 2,1                        | 1,8                          | 1,0                     |

<sup>17</sup> La moyenne est calculée en établissant les correspondances chiffrées suivantes : souvent → 3, de temps en temps → 2, rarement → 1, jamais → 0

## 7.2. ACCOMPAGNEMENTS

6 professionnels (médecin, agent GDF, plombier, porteuse de repas à domicile, 2 coursiers) ont été accompagnés dans leurs déplacements pendant une demi-journée. Quatre d'entre eux sont des femmes. Si l'on prend en compte le fait que les femmes se garent un peu moins souvent sur les trottoirs que les hommes, les résultats qui suivent, pourtant bien sombres, constituent une version édulcorée de la réalité.

L'argument clé de la plupart des professionnels est : « **Je travaille, donc je n'ai pas de temps à perdre** ». Ces contraintes de rendement risquent de s'accroître avec la mise en place des 35 heures, étant donné les gains de productivité demandés par certains employeurs. Dans la grande majorité des cas, ils stationnent **juste devant** leur destination. En tout état de cause, personne ne se gare à plus de 200 mètres, par souci de perdre le moins de temps possible. 2 stratégies apparaissent :

- 1) Le professionnel connaît déjà les lieux. Il connaît alors le ou les endroits « stratégiques » (autorisés ou non) où il pourra se garer.
- 2) Le professionnel ne connaît pas les lieux. Dans ce cas, il ne cherche à se garer qu'après avoir trouvé sa destination, quitte à faire deux fois le tour.

Sauf pour la femme médecin et la coursière, la recherche d'une place dans une rue sécante n'est observée que dans les cas où cette rue facilite l'accès à la destination suivante. Ces deux femmes se distinguent également par une meilleure prise en compte du piéton, qui les amène à stationner moins souvent sur trottoir.

Si le professionnel ne trouve pas de place :

- s'il s'agit d'un arrêt minute, il se met en double file ou sur le trottoir.
- dans les autres cas, il stationne là où il a l'impression de gêner le moins (sur le trottoir, en général) et, dans certains cas, laisse sur son pare-brise un mot indiquant où il est.

La hiérarchie des stationnements interdits est, par ordre croissant de respect :

- 1) sur le trottoir,
- 2) devant un garage ou sur un parking privé,
- 3) sur la chaussée,
- 4) sur une place réservée aux handicapés,
- 5) sur les couloirs ou devant les arrêts de bus.

Vis-à-vis des piétons, la stratégie est la suivante :

- Les professionnels essaient avant tout de ne pas les écraser en montant sur le trottoir.
- Ils ne se préoccupent pas forcément de l'espace qu'ils leur laissent, car le plus important est d'arriver à l'heure et de faire le plus vite possible.
- Le confort et la sécurité du piéton sont moins importants que l'intégrité de leur véhicule.

## 7.3. COMMENT PROTEGER LES AIRES DE LIVRAISONS ?

Le problème du respect des emplacements de livraison est apparu lors de plusieurs de nos entretiens avec les professionnels, plus particulièrement avec les coursiers et les artisans.

Ce sujet fait actuellement l'objet d'une importante réflexion, en particulier au sein du programme national « *Transport de marchandises en ville* ». Dans plusieurs villes (Besançon, Lyon, Saint-Denis-de-la-Réunion...), des expériences pilotes se mettent en place. Le bilan de ces opérations, très mitigé, ne laisse guère espérer que de telles mesures auront des effets significatifs en matière de réduction du stationnement sur trottoir. En tout état de cause, nos observations montrent que certains professionnels stationnent sur trottoir, y compris dans des cas où il y a un emplacement de livraison libre.

## 8. LES PIETONS

### 8.1. PREAMBULE

Même si la présente recherche porte avant tout sur le comportement des automobilistes se garant sur les trottoirs, il est impossible de parler de stationnement sur trottoir sans s'intéresser aux premiers concernés par ce problème : les piétons, en particulier les enfants et les personnes à mobilité réduite.



### 8.2. L'ACCIDENTOLOGIE DES PIETONS SUR TROTTOIR

#### 8.2.1. L'accidentologie des piétons en France

Bon an mal an, en France, l'accidentologie des piétons est en baisse, notamment en agglomération. Les chiffres restent cependant dramatiques, avec notamment 500 piétons tués et 3 000 gravement blessés en agglomération.

|                     | Tués   |          | Blessés graves |          | Blessés légers |          |
|---------------------|--------|----------|----------------|----------|----------------|----------|
|                     | Total  | En agglo | Total          | En agglo | Total          | En agglo |
| 1995                | 1 027  | 662      | 5 507          | 4 891    | 15 690         | 15 156   |
| 1996                | 987    | 637      | 4 769          | 4 226    | 15 020         | 14 428   |
| 1997                | 929    | 609      | 4 566          | 4 050    | 14 586         | 13 979   |
| 1998                | 988    | 643      | 4 224          | 3 704    | 14 269         | 13 726   |
| 1999                | 882    | 580      | 3 981          | 3 457    | 14 655         | 14 058   |
| 2000                | 793    | 518      | 3 532          | 3 103    | 14 866         | 14 203   |
| Evolution 2000/1995 | - 23 % | - 22 %   | - 36 %         | - 37 %   | - 5 %          | - 6 %    |

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Les personnes âgées et, à un degré moindre, les jeunes représentent les piétons les plus touchés :

- 45 % des tués et 30 % des blessés graves ont plus de 60 ans,

- 30 % des blessés légers ont moins de 15 ans.

### 8.2.2. Les accidents de piétons sur les trottoirs

L'évolution est moins favorable pour les accidents de piétons sur trottoir que pour l'ensemble des accidents de piétons en agglomération.

|                            | Tués sur trottoirs | Blessés graves sur trottoirs | Blessés légers sur trottoirs |
|----------------------------|--------------------|------------------------------|------------------------------|
| <b>1995</b>                | 22                 | 258                          | 867                          |
| <b>1996</b>                | 32                 | 214                          | 796                          |
| <b>1997</b>                | 28                 | 258                          | 762                          |
| <b>1998</b>                | 44                 | 243                          | 823                          |
| <b>1999</b>                | 36                 | 197                          | 842                          |
| <b>2000</b>                | 30                 | 188                          | 865                          |
| <b>Evolution 2000/1995</b> | + 36 %             | - 27 %                       | =                            |

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

### 8.2.3. Les piétons heurtés par un véhicule en manœuvre de stationnement sur un trottoir

Les chiffres ci-dessous sans doute **largement sous-estimés**. En effet, l'analyse des fichiers accidentologiques BAAC<sup>18</sup> montre qu'à la rubrique « manœuvre du véhicule », la réponse est généralement : « *sans changer de direction* », ce qui est pour le moins surprenant concernant des véhicules se trouvant sur un trottoir...

En 5 ans, **les véhicules en manœuvre de stationnement sur un trottoir ont tué au moins 9 piétons**. Ils en ont blessé au moins 65 gravement et plusieurs centaines plus légèrement.

|              | Tués par un véhicule en manœuvre de stationnement | Blessés graves par un véhicule en manœuvre de stationnement | Blessés légers par un véhicule en manœuvre de stationnement |
|--------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| <b>1996</b>  | ≥ 3                                               | ≥ 13                                                        | ≥ 70                                                        |
| <b>1997</b>  | ≥ 2                                               | ≥ 18                                                        | ≥ 52                                                        |
| <b>1998</b>  | ≥ 2                                               | ≥ 13                                                        | ≥ 47                                                        |
| <b>1999</b>  | ≥ 2                                               | ≥ 11                                                        | ≥ 50                                                        |
| <b>2000</b>  | ≥ 0                                               | ≥ 10                                                        | ≥ 60                                                        |
| <b>Total</b> | ≥ 9                                               | ≥ 65                                                        | ≥ 279                                                       |

Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

<sup>18</sup> Construits, rappelons-le, à partir des procès-verbaux d'accidents rédigés par la Police Nationale ou la Gendarmerie Nationale.

## 8.2.4. Les accidents de piétons sur chaussée à cause d'un stationnement sur trottoir

Dans la grande majorité des cas, lorsqu'un véhicule stationne sur trottoir, certains piétons, voire tous les piétons, sont obligés de descendre sur la chaussée. Cela est particulièrement marqué pour les personnes à mobilité réduite, alors même que ces personnes sont les plus lentes et les plus fragiles.

Sur la chaussée, les piétons se trouvent directement exposés aux dangers de la circulation, d'autant plus que les conducteurs ne s'attendent pas à les y voir. Cela provoque donc, sans aucun doute, de nombreux accidents, avec probablement un taux de gravité élevé. Malheureusement, il est impossible d'identifier de tels accidents à partir des fichiers accidentologiques BAAC, puisqu'aucune rubrique ne prend en compte spécifiquement ce cas de figure. C'est pourquoi il sera utile, en prolongement de la présente recherche, d'étudier de manière détaillée tous les procès-verbaux des accidents corporels de piétons susceptibles de correspondre à une telle situation.

## 8.2.5. L'accidentologie des piétons sur le territoire d'étude

### 8.2.5.1 Piétons victimes

Pour les piétons, la ville de Clermont-Ferrand est 4 fois plus dangereuse que ses homologues : la cité auvergnate regroupe 7,2 % des piétons tués dans des agglomérations de 100 000 à 300 000 habitants, alors qu'elle ne représente qu' 1,9 % de la population totale de ces agglomérations. Qui plus est, contrairement aux évolutions nationales, le nombre de piétons tués augmente sensiblement dans l'agglomération clermontoise.

|                              | <b>Tués</b>   | <b>Blessés graves</b> | <b>Blessés légers</b> |
|------------------------------|---------------|-----------------------|-----------------------|
| <b>Moyenne 1990-1995</b>     | <b>3,7</b>    | <b>85</b>             | <b>73</b>             |
| <b>Moyenne 1996-mai 2001</b> | <b>5,6</b>    | <b>50</b>             | <b>93</b>             |
| <b>Evolution</b>             | <b>+ 51 %</b> | <b>- 29 %</b>         | <b>+ 27 %</b>         |

### 8.2.5.2 Les accidents de piétons sur les trottoirs

En moyenne, à Clermont-Ferrand et Chamalières, 7 piétons sont accidentés chaque année sur un trottoir.

|                               | <b>Moyenne annuelle<br/>(1994 - mai 2001)</b> | <b>Dont sur trottoir<br/>(1994 - mai 2001)</b> | <b>%</b> |
|-------------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------------------|----------|
| <b>Piétons tués</b>           | 5,3                                           | 0,4                                            | 8 %      |
| <b>Piétons blessés graves</b> | 64                                            | 1,9                                            | 3 %      |
| <b>Piétons blessés légers</b> | 84                                            | 4,7                                            | 6 %      |
| <b>Total piétons victimes</b> | 153                                           | 7,0                                            | 5 %      |

En raison de la faible taille de l'échantillon, il est difficile de faire apparaître des tendances d'évolution. On observe toutefois une tendance à la hausse, notamment pour les 3 piétons tués sur un trottoir, qui l'ont été dans les années très récentes (1 en 1999 et 2 en 2001), ce qui recoupe les évolutions nationales mises en évidence à la page précédente.

## 8.3. LES PRINCIPAUX IMPACTS DU STATIONNEMENT SUR TROTTOIR SUR LES DEPLACEMENTS DES PIETONS

### 8.3.1. Un problème réel, mais trop peu pris en compte

Tous les piétons rencontrés nous ont chaleureusement remerciés de penser à leur sort. Ils trouvent cette recherche fort utile, vu le nombre de voitures sur les trottoirs et la croissance du phénomène. D'ailleurs, d'après un sondage réalisé en 2001 par l'association Les Droits du Piéton, le stationnement des autos sur les trottoirs constitue le premier sujet d'insatisfaction, avec 88 % de mécontents ou de très mécontents.

### 8.3.2. Des villes inadaptées aux piétons

Pour les piétons, les voitures sur les trottoirs ne constituent qu'une gêne de plus, dans la mesure où les trottoirs sont souvent assez étroits et encombrés par de multiples obstacles : mobilier urbain, poubelles des riverains, déjections canines... C'est tout l'espace piétonnier qui est à repenser dans nos cités, non seulement les trottoirs, mais aussi les traversées de voie. Les « chartes du piéton » annoncées dans beaucoup de PDU seront donc les bienvenues, si elles ne restent pas lettre morte...

### 8.3.3. Le respect des règles sur l'espace public

Si un piéton fait une remarque à un automobiliste garé sur un trottoir, celui-ci a toujours une réponse :

- « Je travaille »,
- « Je n'en ai pas pour longtemps »,
- « Je ne gêne pas »,
- « J'ai laissé de la place »,
- « Vous pouvez toujours descendre du trottoir »,
- « Je ne suis pas le seul »,
- « J'ai mis mes warnings »,
- ...

En tout état de cause, **l'automobiliste considère généralement que le piéton n'a aucune légitimité pour lui faire une remarque** : le piéton n'a pas à se prendre pour un policier. L'automobiliste, surtout s'il s'agit d'un homme, peut même se montrer agressif, verbalement ou même physiquement, envers le piéton qui le récrimine.

### 8.3.4. Un cercle vicieux

Confrontés aux voitures garées sur les trottoirs, les piétons ont trois types de stratégies :

- continuer à se déplacer à pied et s'adapter sans rien dire à cet environnement peu favorable,
- abandonner la marche à pied pour la voiture<sup>19</sup> (ce qui risque d'amener une voiture de plus sur les trottoirs, en particulier aux abords des établissements scolaires et des commerces),
- renoncer à sortir de chez soi (cas de beaucoup de personnes âgées, mais aussi d'enfants que leurs parents n'osent pas laisser sortir dans la rue).

---

<sup>19</sup> Les observations faites à Clermont-Ferrand dans le cadre de cette recherche sont confirmées par une enquête faite à la fin des années 90 dans certains secteurs de Grenoble, où 35 % des personnes utilisaient leur véhicule pour des déplacements de moins d'un kilomètre, au simple motif que l'encombrement des trottoirs par les véhicules en stationnement rendait désagréable la circulation des piétons.

Il y a donc peu de plaintes ou de récriminations des piétons, tandis que leur effectif tend à décroître au fur et à mesure des « abandons ». Cela semble légitimer le comportement des automobilistes<sup>20</sup>, de plus en plus nombreux, et l'absence de mesures de la part des pouvoirs publics.

### 8.3.5. Les stratégies des piétons

Pour éviter les voitures garées sur les trottoirs, le piéton change sans arrêt de trottoir ou marche sur la chaussée. S'il s'agit d'un piéton à mobilité réduite et/ou si la voie concernée supporte une forte circulation automobile, le piéton choisira d'emblée le trottoir qui risque le moins d'être encombré par les voitures en stationnement, quitte à traverser deux fois si l'origine et la destination de son déplacement sont de l'autre côté de la voie. Dans certains cas, il décidera même de faire un détour par une rue moins encombrée.

### 8.3.6. Un enjeu urbain et social important

Les piétons sont généralement **résignés** devant le stationnement sur trottoir.

Ce dernier est devenu tellement courant que certains piétons en viennent même à se dire que ce sont eux qui sont dans leur tort en n'adaptant pas leurs pratiques à cet état de fait. Ainsi, nous avons parlé des modifications de comportement des personnes âgées, dont certaines ne sortent même plus de chez elles. Cela peut aussi mener à la culpabilisation du piéton : une maman nous a dit que c'était de sa faute si elle ne pouvait pas circuler sur les trottoirs, car elle avait acheté un landau trop grand.

## 8.4. PRINCIPALES CATEGORIES DE PIETONS

### 8.4.1. Un adulte valide marchant seul

Les adultes valides se faufilent partout ou presque. Ils changent de trottoir ou en descendent si nécessaire. La voiture sur le trottoir fait partie du paysage et ils sont malheureusement habitués à faire avec.



<sup>20</sup> Voir aussi au chapitre 6 : les commerçants sont persuadés que les piétons ne sont pas gênés, parce qu'ils n'en ont jamais entendu se plaindre.

### 8.4.2. Deux adultes valides

Quand deux adultes marchent ensemble, s'ils rencontrent une voiture sur le trottoir, ils doivent se mettre en file indienne ou marcher sur la chaussée. Outre l'insécurité, le problème posé est celui de la convivialité : il est difficile de discuter ou de se donner la main (rappelons qu'à Clermont-Ferrand et Chamalières, il y a une voiture sur trottoir en moyenne tous les 70 mètres).



Par ailleurs, quand deux piétons se croisent au niveau d'une voiture stationnée sur un trottoir, l'un des deux doit attendre ou descendre du trottoir.

### 8.4.3. Les poussettes

Dans les quartiers péricentraux, la circulation des poussettes est malaisée. Les trottoirs sont étroits, le mobilier urbain les gêne et le trottoir est rarement abaissé au niveau des passages piétons. Les voitures sur les trottoirs constituent la principale gêne : elles les obligent à changer de trottoir ou à marcher sur la chaussée. Les nourrices et les mères de plusieurs jeunes enfants sont particulièrement gênées, soit qu'elles ont des poussettes doubles, soit qu'elles ont à la fois une poussette et un ou deux jeunes enfants incapables de marcher seuls.



#### 8.4.4. Les fauteuils roulants

Les handicapés en fauteuil circulent souvent sur la chaussée, car c'est le seul endroit où ils ne risquent pas de tomber. En effet, sur les trottoirs, les risques et les obstacles sont nombreux : voitures en stationnement, absence fréquente de dénivellation des trottoirs au niveau des passages piétons et des intersections, dévers devant les entrées de garage, mobilier urbain...



#### 8.4.5. Les aveugles

Les voitures sur les trottoirs constituent le pire obstacle pour les aveugles. D'ailleurs, pour entraîner les chiens, les dresseurs vont dans des rues où les trottoirs sont très encombrés par les voitures. Si le chien est très bien entraîné, il fait passer son maître sur le trottoir, à condition que la place soit suffisante. Mais, dans la plupart des cas, y compris quand il y a une largeur suffisante, le chien descend du trottoir. Quant à l'aveugle sans chien, il se trouve devant un obstacle infranchissable.

#### 8.4.6. Les personnes âgées

Les personnes âgées ne peuvent circuler sur les trottoirs encombrés par les voitures car elles ont besoin d'une largeur importante :

- certaines donnent le bras à leur conjoint ou à leur aide ménagère,
- d'autres ont une canne,
- d'autres enfin tirent un cabas.

Celles qui disposent d'une voiture se décident alors à l'utiliser (et n'hésitent guère plus que les autres automobilistes à se garer sur trottoir). Les autres ne sortent plus. Soulignons que le stationnement sur trottoir n'est qu'un maillon de l'insécurité routière pour les piétons âgés, qui, comme les enfants, sont particulièrement gênés par les traversées de voies.



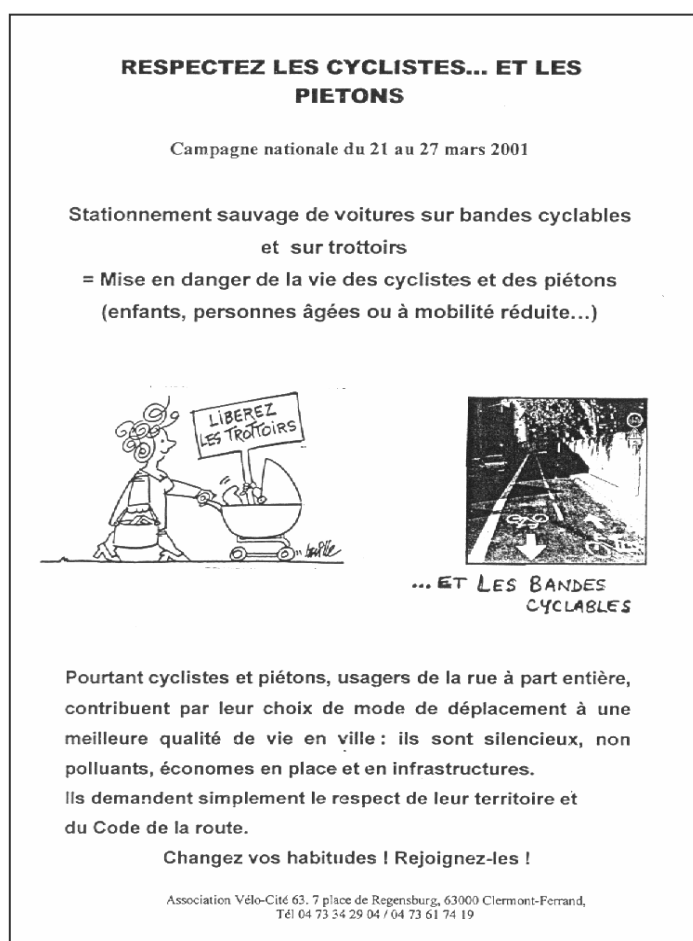
## 8.5. PRESENTATION DE QUELQUES ACTIONS SIGNIFICATIVES

### 8.5.1. Les associations de piétons sont rares

L'association « Les Droits du Piéton », citée plus haut a assez peu de représentations locales. Les actions en faveur des piétons sont donc souvent réalisées par des associations plus généralistes ou dont les objectifs sont proches, souvent à l'initiative d'une personne fortement motivée : associations de sécurité routière, de protection de l'environnement, de cyclistes ou de handicapés, clubs du 3<sup>e</sup> âge...

### 8.5.2. Dépôt d'un tract ou d'un faux procès-verbal sous l'essuie-glace

Ce type d'action est pratiqué par plusieurs associations, en France et à l'étranger. Dans l'hexagone, on peut citer les villes suivantes : Clermont-Ferrand, Nantes et Strasbourg. Les associations de piétons étant rares, ces actions sont souvent menées par des associations de cyclistes, qui ciblent prioritairement le stationnement sur bande cyclable, ou de retraités. Voici un document diffusé par l'association Vélo-Cité 63 (échelle 0,5) :



Ces actions ont très peu d'effet. Cela s'explique sans doute par le fait que les automobilistes ne subissent aucun préjudice et qu'ils ont toujours l'impression de ne pas vraiment gêner ou ont, selon eux, une bonne raison d'agir ainsi : arrêt minute devant un commerce, stationnement sur le trottoir devant le domicile, trottoir large... (voir chapitre précédent).

### 8.5.3. Collage d'autocollants sur les voitures

En France, cette action est pratiquée par quelques associations, en particulier par Les Droits du Piéton, déjà citée, et par le RVV (Regroupement pour une Ville sans Voiture), à Lyon.

Les autocollants, généralement anonymes, sont apposés sur les voitures garées sur un trottoir. Bien que ces autocollants soient assez difficiles à décoller, les automobilistes concernés n'ont, semble-t-il, jamais été se plaindre à la police ou aux élus, sans doute parce qu'ils étaient quelque peu piteux. Si l'action est régulière et fréquente, les automobilistes finissent d'ailleurs par renoncer à se garer sur les trottoirs. Comme nous le verrons pour Sotteville-lès-Rouen (pages 65 à 71), une verbalisation régulière et fréquente a le même effet.

De telles actions sont également pratiquées, dans plusieurs villes, par les supermarchés ou commerces proches du centre-ville et dont le parking est régulièrement occupé par des non clients. Là encore, à notre connaissance, il n'y a pas de plainte.



### 8.5.4. Dé-garage de voitures

Cette action se rencontre surtout à l'étranger. En France, elle est pratiquée par le RVV, à Lyon, cité ci-dessus. Le dé-garage se fait généralement de nuit. Une dizaine de personnes soulève la voiture en infraction pour la remettre sur la chaussée.

Ce type d'opération est très efficace, a fortiori si elle est répétée plusieurs fois dans le même quartier.

### 8.5.5. Car walking

Popularisé par un Munichois, Michael HARTMANN, le *car walking* (« marche carrossière » en français) est médiatisé depuis une douzaine d'années.

Quand une voiture est garée sur un trottoir, Michael HARTMANN et ses émules, plutôt que de la contourner, continuent tout droit en marchant sur toit et capot, ceci sans dégrader d'aucune manière le véhicule. Michael HARTMANN a marché sur plusieurs milliers de voitures, avec deux périodes phares : 1 500 voitures en 1988-89 et 350 voitures de mai à août 1995. Dans 10 % des cas, le propriétaire de la voiture était à l'intérieur. Nombre d'entre eux, stupéfaits, n'ont pas réagi ; quelques-uns ont vérifié sur-le-champ que leur voiture n'avait subi aucun dommage ; aucun n'a réagi violemment. Si le conducteur est dans son véhicule, la simple menace de marcher sur celui-ci suffit généralement à le faire partir.

En 1988-89, Michael HARTMANN a eu maille à partir avec la police à 7 reprises. Dans 6 cas, aucun dégradation n'ayant eu lieu, il n'y a eu aucune poursuite. Dans le dernier cas, le tribunal l'a acquitté : « Vous avez le droit de marcher sur les voitures d'autres personnes [...] si elles sont garées sur les trottoirs et si vous n'avez pas l'intention de les endommager. ». Ses démêlées avec la Justice et leur conclusion favorable ont fortement contribué à la médiatisation de M. Hartmann.

Lors d'un colloque organisé à Lyon par le Collectif pour des Rues Libérées, en 1997, Michael HARTMANN a suscité un grand intérêt de la part des médias (dont France 3) et des Lyonnais le reconnaissent dans la rue. La lutte contre le stationnement sur trottoir est donc vue avec bienveillance par l'opinion publique.

## 9. LA POSITION DES POUVOIRS PUBLICS

### 9.1. PRESENTATION DE LA DEMARCHE

Afin de bien comprendre les logiques d'acteurs, les partages de rôles et les décisions (ou l'absence de décision) qui ont abouti à la banalisation du stationnement sur trottoir, nous avons rencontré les principaux acteurs institutionnels concernés : élus et services techniques municipaux, polices nationale et municipale.

|                            | Clermont-Ferrand                                                                                                                                                                       | Chamalières                                            |
|----------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>Elus</b>                | M. VIRGOULAY, Adjoint (circulation et transports).<br>M. GENET, Adjoint (commerce et occupation du domaine public).<br>Mme VIGNAL, Adjointe (écologie urbaine et circulations douces). | M. PARQUET, Adjoint (urbanisme).                       |
| <b>Services techniques</b> | Mme CLERMONT, chef de la mission conception des aménagements de l'espace public.<br>M. HORVATH, chef du service circulation.<br>M. CHEVALIER, directeur du service études d'urbanisme. | M. BAUTHIER, directeur des services techniques.        |
| <b>Polices municipales</b> | M. VITORIA, agent.                                                                                                                                                                     | M. TECHEN <sup>①</sup> , chef de la police municipale. |
| <b>Police Nationale</b>    | Brigadier-Major BLANC (commissariat central).<br>M. HERMET, Secrétaire départemental du Syndicat National des Policiers en Tenue.<br>M. X (témoignage sous couvert d'anonymat).        |                                                        |

Les entretiens, semi-directifs, ont duré entre 60 et 90 minutes. Les thèmes suivants ont été abordés :

- perception du phénomène de stationnement sur trottoir (ampleur, gravité...),
- causes explicatives et contexte,
- mesures éventuelles déjà prises et résultats,
- solutions proposées,
- partage des rôles et des responsabilités entre les différents acteurs (partage actuel et partage souhaité).

Pour rendre l'échange le plus concret possible, le dialogue s'est appuyé sur deux types de documents :

- une centaine de photos prises lors des enquêtes de terrain, ce qui a permis à la fois de montrer l'ampleur du phénomène et de voir quels types de stationnements sur trottoir étaient tolérés par certains de nos interlocuteurs,
- un document de synthèse d'une page présentant les principaux résultats des premières phases de la recherche, notamment les données quantitatives sur le phénomène.

### 9.2. SYNTHESE DES ENTRETIENS

Les villes de Clermont-Ferrand et Chamalières ont été retenues avec l'objectif d'une transposition des résultats à l'ensemble des villes françaises. C'est pourquoi nous ne ferons pas un compte-rendu détaillé de chaque entretien. Nous nous attacherons plutôt à faire ressortir les logiques d'acteurs par catégorie d'interlocuteurs, en

mentionnant les éventuelles hétérogénéités existant à l'intérieur d'un même groupe. Toutes les phrases et expressions en italiques sont extraites des propos de nos interlocuteurs.

### 9.2.1. Les élus

Dans la plupart des cas, les élus considèrent le problème comme peu important, ne serait-ce que parce qu'ils ont très peu de courriers ou de plaintes orales de piétons.

Les discours volontaristes sont minoritaires. En outre, face à cette question qui empoisonne le quotidien des piétons, les élus se positionnent souvent en tant que citoyens lambda :

« *Personnellement, il m'arrive de me garer sur trottoir.* »

« *Je trouve que les gens manquent de civisme. Moi, je ne me gare jamais sur trottoir.* »

Quand on dit que la résorption du phénomène passe avant tout par la verbalisation des contrevenants, certains discours oscillent entre « *Vous savez, on sanctionne.* » (ce que les chiffres démentent) et « *Je n'ai pas de solution miracle.* »

Malgré tout, plusieurs élus ont une bonne vision des sources du problème et/ou de leurs propres responsabilités :

« *On paie les erreurs de la politique 'tout automobile', lancée dans les années 70.* »

« *Chaque service municipal encombre le trottoir de son poteau* »

On observe toutefois un décalage entre les « *anciens* », adeptes du tout automobile, et les « *modernes* », ouverts à une autre vision de la ville. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les trois élus clermontois se sont rangés eux-mêmes spontanément dans la seconde catégorie, tout en ayant une opinion parfois différente quant à leurs collègues.

Même s'ils ont conscience que les esprits mûrissent, tout au moins à Clermont-Ferrand, les élus favorables à une politique plus active contre le stationnement sur trottoir se sentent encore peu suivis. La répression de cette infraction est perçue comme impopulaire par la majorité municipale, si bien que le Maire de Clermont-Ferrand n'a pas donné suite à une proposition d'un adjoint visant à affecter 3 policiers municipaux, en scooter, à cette seule mission. Pour ce qui est de Chamalières, le renforcement de la répression du stationnement sur trottoir n'est pas du tout d'actualité.

### 9.2.2. Les techniciens

Comme pour les élus, on observe également des « *anciens* » et des « *modernes* » chez les techniciens.

#### 9.2.2.1 Les « anciens »

Les « *anciens* » se placent dans une logique de réponse à la croissance automobile par une croissance de l'offre en espaces de stationnement et/ou de circulation :

« *Il faut apporter une réponse aux captifs de l'automobile.* »

« *Les modes alternatifs à la voiture ne pourront jamais représenter que quelques % des déplacements, donc il faut s'occuper avant tout des voitures.* »

« *Il faut augmenter l'offre publique (en mettant des rues à sens unique pour créer du stationnement bilatéral) et privée (en augmentant le nombre de places de stationnement par logement neuf dans le POS).* »

Dans cette logique, le stationnement sur trottoir est considéré comme un problème peu important, qu'il n'est pas utile de réprimer sévèrement :

« *Le plus gênant, c'est le stationnement constituant une entrave à la circulation automobile ou bloquant l'accès aux propriétés.* »

*« Pour le stationnement sur trottoir, les policiers verbalisent sans discernement et ‘alignent’ toutes les voitures en se disant : ‘Comme ça le Maire me laissera en paix la prochaine fois’. D’après moi, il vaudrait mieux ne verbaliser que les pires. »*

Par culture, les seules solutions envisagées par ces techniciens sont des solutions techniques et/ou d’aménagement, notamment le bornage et la création de stationnement longitudinal sur chaussée.

#### **9.2.2.2 Les « modernes »**

Les « modernes », qui se trouvent plutôt parmi les moins de 50 ans, ont conscience du problème, même s’ils ont parfois tendance à en minimiser l’ampleur et les impacts :

*« Bien sûr, il y a des voitures sur les trottoirs de l’avenue du Limousin. Mais, c’est surtout le soir. Dans la journée, il y en a moins. »*

*« De toute façon, il n’y a pas beaucoup de piétons avenue Anatole France. »*

Ils analysent bien les enjeux en terme de politique de déplacements :

*« Depuis des années, on a laissé trop de place à la voiture. Aujourd’hui, les choses changent, même si certains responsables techniques sont encore dans une logique 100 % voiture. »*

Toutefois, ils reconnaissent des défauts en matière de prise en compte des piétons :

*« Nous ne prenons pas forcément en compte les piétons de manière spécifique. »*

*« On essaie de prévoir 1,50 mètre de trottoir quand on le peut. »*

D’autre part, ils sont bien conscients de leurs lacunes méthodologiques et techniques quant à ces deux catégories d’usagers :

*« Dans, nos aménagements, nous ne prenons pas en compte les flux piétonniers et leurs pôles générateurs. »*

*« Nous ne sommes pas assez bons sur la problématique piétons. »*

Néanmoins, la Ville de Clermont-Ferrand commence à s’intéresser aux problèmes de cheminements piétonniers. Ainsi, un inventaire a été réalisé pour tous les abribus du territoire communal : ceux-ci sont souvent entourés d’autres mobiliers urbains (poubelles, poteaux...) qui restreignent l’accès à l’arrêt ou le cheminement sur le trottoir ; des modifications seront apportées pour tous les arrêts où le passage est inférieur à 80 cm.

Par ailleurs, afin de libérer les trottoirs, les services techniques municipaux encouragent EDF à encastrer ses armoires dans les murs des propriétés, sans toutefois pouvoir l’y contraindre.

#### **9.2.2.3 Des responsabilités dispersées**

Dans une grande ville comme Clermont-Ferrand, de nombreux services sont en charge de la question des trottoirs, ce qui explique sans doute en partie la faible prise en compte des piétons :

- la « mission conception des espaces publics » dessine les projets importants,
- le « service circulation, stationnement et lumière » s’occupe des aménagements ponctuels,
- un service administratif accorde les autorisations pour les panneaux des commerces et les autres occupations du domaine public,
- d’autres services, administratifs ou techniques, s’intéressent aux trottoirs à des degrés divers.

### **9.2.3. Les policiers municipaux**

Les polices municipales peuvent disposer de compétences assez larges, comme à Chamalières, ou, par choix des élus, être cantonnées à quelques missions telles que le stationnement payant, comme à Clermont-Ferrand.

|                                                | <b>Clermont-Ferrand</b>                                                                              | <b>Chamalières</b>                                                                        |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Population</b>                              | 137 000 habitants                                                                                    | 18 000 habitants                                                                          |
| <b>Nombre de policiers municipaux</b>          | 20                                                                                                   | 14                                                                                        |
| <b>1 policier municipal pour ... habitants</b> | 6 800                                                                                                | 1 300                                                                                     |
| <b>Missions de la police municipale</b>        | Stationnement payant (14 agents)<br>Voies piétonnes (2 agents)<br>Administratif et divers (4 agents) | Toutes les missions, y compris l'îlotage, sauf maintien de l'ordre <i>stricto sensu</i> . |

De façon générale, les policiers municipaux ne sont pas partisans d'une sanction systématique du stationnement sur trottoir, y compris ceux d'entre eux qui se disent sévères :

« *Je suis très hargneux pour le stationnement sur trottoir, plus que certains de mes collègues. [...] J'accepte le stationnement sur trottoir s'il reste au moins 1,20 m pour les piétons.* »

Les policiers municipaux voulant effectuer leur mission avec sérieux et rigueur s'estiment bridés par les élus, qui sont aussi leurs employeurs :

« *On devrait sanctionner le stationnement sur trottoir, mais on tourne autour du pot. [...] Par exemple, on va chercher le propriétaire chez lui au lieu de le sanctionner. Ou bien, les élus disent : 'Il a le droit, c'est devant son garage'.* »

« *Les élus ont peur de déplaire aux électeurs. [...] Avant, beaucoup de PV sautaient. Aujourd'hui, c'est moins possible mais, dès qu'une personne verbalisée ou même avertie verbalement en réfère au Maire, on a droit à un coup de fil de celui-ci nous demandant de « faire preuve de tolérance ».* »

Par ailleurs, un policier municipal nous dit : « *Les papillons d'information glissés sous l'essuie-glace n'ont aucun effet.* », ce qui confirme l'expérience d'autres villes françaises (voir chapitre 10).

## 9.2.4. Les policiers nationaux

### 9.2.4.1 Préambule

Il a été impossible de rencontrer des îlotiers, la hiérarchie ayant mis son veto et nous ayant imposé comme interlocuteur un représentant du Commissariat Central. Toutefois, un policier de terrain a accepté de témoigner, sous couvert d'anonymat.

Par ailleurs, nous avons pu rencontrer le secrétaire départemental d'un syndicat de policiers, dont le témoignage s'est montré intéressant à plusieurs titres, car il est libre de ses propos et il a été agent de terrain.

### 9.2.4.2 La part du stationnement dans l'activité de la Police Nationale

Pour l'ensemble de la circonscription de police de Clermont-Ferrand, il y a, de 7 h à 21 h, de 2 à 4 motards affectés à plein temps à la répression de l'ensemble des infractions au Code de la Route, ce qui est fort peu, puisque la circonscription compte 7 communes, regroupant 190 000 habitants. Ces policiers ont totale latitude quant aux types d'infractions à réprimer et se consacrent en priorité aux plus graves, principalement les feux rouges et les excès de vitesse. Par ailleurs, un agent et une adjointe de sécurité (emploi jeune) sont en charge des envois en fourrière (limitée à la seule ville de Clermont-Ferrand jusqu'en 2001, étendue depuis à l'agglomération). L'enlèvement des véhicules se fait du lundi au samedi de 8h à 12h et de 14h à 19h.

En outre, dans la circonscription de police de Clermont-Ferrand, 130 policiers sont en charge de la police de proximité. Leur présence sur le terrain est prévue de 8 h à 21 h. Ces agents sont néanmoins affectés à des tâches très variées. Ainsi, les îlotiers passent une bonne partie de leur temps sur des missions de prévention et de

maintien de l'ordre. Par ailleurs, ils se consacrent à d'autres tâches, telles que les affaires judiciaires, jugées plus intéressantes et plus valorisantes. De tout cela, il résulte que le temps consacré à la verbalisation des infractions au Code de la Route (dont celles liées au stationnement constituent seulement une partie) est faible : moins d'une heure par agent et par jour, d'après l'un de nos interlocuteurs.

Sans fixer de priorité entre les différentes infractions, la hiérarchie impose à chaque agent un volume mensuel global d'activité sur les infractions au Code de la Route. A ce sujet, un de nos interlocuteurs parle de « *l'obligation de faire du timbre-amende* », qu'il critique. Il nous a par ailleurs avancé le chiffre d'un objectif de 3 000 contraventions par mois, pour l'ensemble de la circonscription de police. Nous n'avons malheureusement pu vérifier ce chiffre. S'il est exact, il donne une idée du travail à accomplir pour la lutte contre le stationnement sur trottoir puisque, pour la seule ville de Clermont-Ferrand, nous avons estimé à la page 28 qu'il y a en permanence environ 8 000 véhicules garés sur trottoir (et probablement 11 000 à 12 000 pour l'ensemble des 7 communes de la circonscription de police) et que le stationnement ne représente qu'une partie des timbres-amendes.

#### **9.2.4.3 La verbalisation du stationnement**

Nous venons de voir que la verbalisation du stationnement ne constitue pas la mission prioritaire des policiers nationaux. Ce n'est pas non plus leur mission favorite.

Tout d'abord, la verbalisation est impopulaire. En outre, dans un contexte où la population demande de plus en plus de sécurité, certains considèrent que la police perd son temps en verbalisant et ferait mieux de se consacrer au maintien de l'ordre : « *Vous n'êtes bons qu'à verbaliser* ».

Ensuite, les infractions au stationnement sont révélatrices de la montée de l'incivisme, qui constitue un problème de société : « *Il faut faire évoluer la mentalité des gens, qui sont de plus en plus inciviques et de plus en plus fainéants* ». La police ne peut répondre à ce problème : « *On ne peut pas mettre tous les fonctionnaires de police à verbaliser*. »

De nombreux policiers considèrent que ce n'est pas à eux de régler ce problème, mais aux élus, en particulier par l'augmentation de l'offre de stationnement : « *Sur Clermont-Ferrand et Chamalières, il n'y a pas assez de stationnement : c'est pour ça que les gens se garent mal* » (ce que notre étude de terrain contredit, voir page 22). Certains policiers ont le sentiment que « *faire mal au portefeuille* » en infligeant une amende ne sert à rien et qu'il vaut mieux faire de l'information. Ce sentiment est renforcé par l'inégalité des citoyens devant la loi : « *Même si c'est moins facile que par le passé, certaines personnes bien placées arrivent encore à faire sauter leurs PV* ».

#### **9.2.4.4 Les effectifs**

La question des effectifs ayant été évoquée par plusieurs de nos interlocuteurs pour justifier une répression du stationnement sur trottoir moins efficace en France qu'en Allemagne (voir page 78), nous avons cherché à comparer les effectifs de police dans les différents pays de l'Union Européenne. La principale source d'information en la matière est l'ouvrage rédigé par un service du Ministère de l'Intérieur : « *Les forces de police dans l'Union Européenne*. » (Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure, sous la direction de Patrice Meizonnier, l'Harmattan, 1994). Les chiffres figurant dans cet ouvrage datent de 1990. Malheureusement, l'Institut des Hautes Etudes de la Sécurité Intérieure n'en a pas de plus récents. Ces chiffres ne tiennent pas compte des polices strictement municipales ou de régime privé (nombreuses en Espagne, en Italie et en France) ni des polices spéciales. Pour la France, sont comptées la Gendarmerie Nationale et la Police Nationale. Pour l'ex-RFA, sont comptées les 16 polices des Länder et les 2 polices d'Etat. Comme toute comparaison statistique internationale, qui plus est sur un sujet hautement politique, les chiffres qui suivent doivent être regardés comme des ordres de grandeur. En tout état de cause, ils montrent que la France comptait, en 1990, proportionnellement plus de policiers que sa voisine d'outre-Rhin.

| Pays          | 1 policier pour ... habitants |
|---------------|-------------------------------|
| Italie        | 215                           |
| <b>France</b> | <b>243</b>                    |
| Royaume-Uni   | 277                           |
| Espagne       | 280                           |
| <b>Ex-RFA</b> | <b>300</b>                    |
| Pays-Bas      | 340                           |

## 9.2.5. Synthèse

Pour le stationnement sur trottoir, il y a un décalage entre le discours et les observations faites devant les photos présentées. Ainsi, nos interlocuteurs ont estimé que seulement 40 à 70 % des véhicules photographiés mériteraient d'être verbalisés. Quand nous leur avons annoncé que cela représente en permanence plusieurs milliers de véhicules en infraction, ils ont été étonnés de l'ampleur du phénomène. Dans les faits, le stationnement sur trottoir constitue une infraction mineure pour une bonne part des acteurs publics.

|                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Infractions de stationnement considérées comme intolérables par tous nos interlocuteurs</b>                    | Stationnement gênant sur chaussée.<br>Stationnement sur emplacement pour handicapés.<br>Stationnement sur arrêt ou couloir de bus.<br>Stationnement devant un garage privé.<br>Véhicule gênant l'accès des véhicules de secours.<br>Stationnement sur trottoir obligeant les piétons à marcher sur la chaussée, dans les rues à trafic automobile important. |
| <b>Stationnement sur trottoir : infractions considérées comme acceptables par plusieurs de nos interlocuteurs</b> | Véhicule professionnel : « <i>Il travaille</i> ».<br>Stationnement devant le domicile.<br>La largeur d'une poussette, soit environ 70 cm, est laissée aux piétons.<br>D'autres obstacles que la voiture gênent le passage (ex : bac roulant).<br>Véhicule ayant ses warnings : « <i>Il n'en a pas pour longtemps</i> ».                                      |

Aborder la question du stationnement sur trottoir permet en outre d'assister à une partie de ping-pong, à distance. Les élus municipaux et la Police Nationale se renvoient la balle.

D'après les élus municipaux, la Police Nationale traîne les pieds pour sanctionner les infractions de stationnement et l'Etat se désengage de nombre de ses missions, y compris dans le domaine de la sécurité. Les élus se renvoient la responsabilité entre eux : « *Mes collègues sont contre* », « *Le Maire ne veut pas* », ...

D'après la Police Nationale, les effectifs sont insuffisants, y compris pour assurer les seules missions de maintien de l'ordre, de sécurité et d'investigation ; la répression ne répondra pas à des besoins qui relèvent des politiques locales : amélioration des transports en commun, création d'aménagements cyclables, mais aussi et surtout augmentation de l'offre publique de stationnement ; il est encore possible de faire annuler des contraventions.

Comme le suggèrent certains élus, et pas seulement à Clermont-Ferrand ou Chamalières, le problème pourrait être résolu en chargeant les polices municipales de l'application des règles relatives au bon fonctionnement de l'espace public ; cela concernerait en particulier les entraves à la circulation des piétons : véhicules en stationnement, enseignes et chevalets des commerces, bacs roulants, déjections canines...

Tout cela est possible, à condition que :

- des crédits soient dégagés pour de telles missions, avec, si possible, une dotation de l'Etat,
- les policiers municipaux aient des consignes claires et qu'aucun passe-droit ou dérogation ne soit accordé.

## **10. POLITIQUES DE PLUSIEURS VILLES FRANÇAISES ET ETRANGERES**

### **10.1. LE STATIONNEMENT SUR TROTTOIR : UN LAXISME (PRESQUE) GENERAL**

Nous avons enquêté auprès de quelques grandes villes françaises connues pour leurs actions ou leurs projets en matière de stationnement : Bordeaux, Dijon, Grenoble, Nantes et Strasbourg.

Par ailleurs, nous avons essayé de trouver des villes ayant mis en œuvre des mesures significatives vis-à-vis du stationnement sur trottoir. Ce recensement s'est effectué en collaboration avec l'ensemble des professionnels du secteur, par le biais de communiqués dans la presse spécialisée et par des recherches sur internet.

A l'exception de Sotteville-lès-Rouen et, dans une moindre mesure, de Sainte-Croix-aux-Mines, nous n'avons trouvé aucune ville ayant une véritable politique en matière de stationnement sur trottoir. Les autres exemples que nous avons pu trouver ne portent que sur des mesures très limitées dans l'espace (le centre-ville ou seulement la rue la plus commerçante de celui-ci) et/ou dans le temps. Peut-être une ville ayant pris des mesures globales en la matière a-t-elle pu échapper à notre sagacité, ce dont nous doutons. Si toutefois tel était le cas, cela prouverait au moins que le sujet n'est pas du tout porteur en terme de communication, y compris au sein du monde des spécialistes.

On peut donc conclure de ce recensement que le stationnement sur trottoir est toléré sur la majeure partie du territoire national et que son éradication est loin de constituer une priorité dans nos cités.

### **10.2. LE STATIONNEMENT DANS LES P.D.U.**

Le CERTU et le GART ont réalisé en juin 2000 une analyse des 27 PDU arrêtés ou approuvés au début de l'année 2000. Seuls 5 de ces PDU affichent une politique de stationnement volontariste et/ou s'intéressent au respect des règles de stationnement :

- le PDU de Bordeaux souhaite s'attaquer au stationnement sur les trottoirs,
- les PDU de Grenoble et de Strasbourg affichent clairement une politique de stationnement volontariste,
- 2 PDU se fixent des objectifs précis en matière de contrôle et de surveillance du stationnement payant : celui de Lyon entend diviser par deux le taux d'infraction et celui de Nancy compte sur un renforcement des contrôles de police pour ramener la durée moyenne du stationnement à 1 h 30, à l'horizon 2005.

Toutefois, aucune de ces villes ne s'attaque franchement au stationnement sur trottoir.

## 10.3. SOTTEVILLE-LES-ROUEN

Sotteville-lès-Rouen est la ville française ayant l'expérience la plus aboutie en matière de prévention et de lutte contre le stationnement sur trottoir. Elle a donc fait l'objet d'une étude spécifique, avec une enquête de terrain et des entretiens avec les principaux acteurs concernés. Nous remercions tout particulièrement les personnes suivantes :

- Jean-Paul CRESSY, adjoint au maire aux affaires techniques et à la sécurité,
- Philippe DUBOIS, directeur des services techniques,
- Christophe BERTRAND, responsable des affaires juridiques et de la sécurité,
- André ZENTAR, brigadier-chef principal (police municipale).



A Sotteville-lès-Rouen, même dans les rues étroites, les roues des véhicules en stationnement n'empiètent pas sur le trottoir

### 10.3.1. Le contexte

Sotteville-lès-Rouen, commune de 30 000 habitants, se situe au cœur de l'agglomération rouennaise. Elle est traversée par l'axe lourd des transports en commun, le Métrobus, dont 5 stations sont situées sur la commune. Elle couvre quelque 650 hectares, dont 250 hectares de zone d'activités, entre la gare de triage et la Seine. La densité de population est de 4 500 habitants par km<sup>2</sup> (7 500 hab./km<sup>2</sup> si l'on exclut la zone d'activités).

En matière de stationnement, la commune ne compte ni zone payante, ni zone bleue. A quelques exceptions près, les emplacements de stationnement ne sont marqués que sur les axes à fort trafic. Par ailleurs, la plupart des rues se situant en secteur résidentiel (maisons ouvrières) sont de faible largeur ; le stationnement y est le plus souvent unilatéral et la règle la plus répandue est alors le stationnement alterné.

La politique municipale est axée sur l'amélioration de la vie quotidienne. Elle privilégie le dialogue avec la population. La concertation se fait en particulier par le biais de visites dans les quartiers, qui prennent la forme suivante :

- Les visites se font à pied ; le Maire, Pierre BOURGUIGNON<sup>21</sup>, est accompagné de sa directrice de cabinet, du directeur des services techniques, du directeur de l'urbanisme et, souvent, du premier adjoint.
- Chaque quartier (15 hectares environ) fait l'objet d'une visite tous les 2 à 3 ans, en moyenne.
- L'objectif des visites est de voir la réalité du terrain et de dialoguer avec les habitants ; un courrier préalable est envoyé à tous les riverains.
- Les visites se déroulent l'après-midi ; elles durent 2 à 3 heures. En fin d'après-midi, un « *point fixe* » permet de rencontrer les personnes ayant une activité professionnelle.

<sup>21</sup> par ailleurs sociologue et urbaniste

Parmi les domaines concourant à l'amélioration de la vie quotidienne des Sottevillais, figure la sécurité routière, selon le principe de protection du plus vulnérable face au moins vulnérable. Les actions portent en particulier sur les points suivants :

- stationnement sur trottoir,
- réduction des vitesses,
- traitement de tous les points accidentogènes...

La lutte contre le stationnement sur trottoir résulte d'une volonté forte du Maire et de son équipe, qui affichent clairement leur politique, en particulier en matière de répression. L'objectif est de favoriser les déplacements à pied, en particulier pour les enfants et les personnes âgées, sans que la municipalité cherche pour autant à réduire la part modale de la voiture. D'ailleurs, d'après l'enquête ménages déplacements de 1996, les parts modales sont du même ordre que celles des communes voisines.

### 10.3.2. Les obstacles physiques

Sotteville-lès-Rouen utilise très peu les obstacles physiques, au motif que ceux-ci entraînent une hiérarchie implicite : les trottoirs non protégés sont considérés comme autorisés au stationnement. Seuls les points posant des problèmes aigus, notamment certains distributeurs de billets, font l'objet d'une protection physique : les autres mesures, en particulier la verbalisation, s'y avèraient inopérantes en raison de la brièveté des stationnements concernés. En matière d'aménagement, Sotteville se distingue plutôt par :

- Un plan de circulation et de stationnement ne favorisant pas la voiture. Parmi les mesures qui bénéficient aux piétons, on peut signaler :
  - la mise en place de « stops inversés », pour éviter qu'une rue ne soit prioritaire sur tout son tracé,
  - la réduction de la largeur des voies de circulation, en particulier par le stationnement<sup>22</sup>,
  - la quasi absence de places de stationnement sur trottoir.
- Une bonne prise en compte des piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, dans la conception des espaces publics.

### 10.3.3. La communication

Comme cela a été dit plus haut, la lutte contre le stationnement sur trottoir est clairement affichée par le Maire et son équipe. Le message porte sur l'image de la ville et la qualité de la vie ; il concerne non seulement le stationnement sauvage, mais aussi les tags, les détritrus... La communication est avant tout préventive. Elle a été réalisée en particulier par le journal municipal et par le Conseil Municipal de Jeunes.

Dans le cadre de la campagne de sécurité du piéton, réalisée en 1993 par ce dernier, les actions suivantes ont porté partiellement ou totalement sur le stationnement sur trottoir :

- distribution de faux procès-verbaux sur les voitures stationnant sur un trottoir,
- interviews d'enfants et d'adultes,
- réalisation d'une vidéo,
- actions d'information à la sortie des écoles et des collèges.

Par ailleurs, les policiers municipaux font un travail régulier d'information (suivi, si nécessaire, de répression) dans les secteurs posant problème, en particulier à la sortie des écoles. Ainsi, une sortie d'école ayant été signalée comme problématique (par des parents d'élèves et par l'employé municipal en charge de sécuriser les traversées) voit les policiers municipaux effectuer les actions suivantes : présence quotidienne (accompagnée de quelques verbalisations) pendant 2 semaines en septembre 2001 et retour une fois toutes les 3 semaines, ensuite, « pour ne pas relâcher la pression ».

---

<sup>22</sup> Ce qui suppose une vigilance très forte pour éviter que le stationnement ne se reporte sur les trottoirs.

Enfin, il y a une bonne communication sur la politique d'aménagement, en amont et en aval des projets.

D'après les services municipaux, la seule véritable lacune en matière d'information est le manque d'explication de la sanction aux personnes verbalisées. Seules les personnes qui viennent se plaindre à la Mairie reçoivent des explications, qui leur permettent de prendre conscience des aspects suivants :

- la sanction du stationnement sur trottoir est une obligation légale avant d'être une volonté municipale ;
- l'objectif est d'assurer la sécurité et le confort des piétons ; il s'inscrit dans la politique en faveur de la qualité de la vie à Sotteville ;
- cette politique est juste : à Sotteville, la règle est la même partout et pour tous ; en particulier, personne ne peut faire annuler une contravention.

### 10.3.4. La répression

Les élus sottevillais ont donné à leur police municipale l'ensemble des missions possibles. Même si les effectifs sont proportionnellement 2,3 fois moins élevés à Sotteville qu'à Chamalières (10 policiers municipaux pour 30 000 habitants, contre 14 policiers pour 18 000 habitants), toutes les compétences sont mises en œuvre dans la cité normande.

Le Maire donne des consignes très précises aux policiers municipaux, qui doivent en particulier verbaliser systématiquement le stationnement sur trottoir et sur les emplacements pour handicapés.

La répression est plus marquée le jour ; la nuit, seuls les abus flagrants sont sanctionnés (ex : poids lourd sur un trottoir), les policiers municipaux se consacrant davantage aux missions de sécurité. Les verbalisations concernent l'ensemble du territoire communal. Toutefois, quelques sites font l'objet d'une attention particulière : sorties des établissements scolaires et, le dimanche matin, abords du marché.

Pour les quartiers où, du fait d'une baisse de la répression, le stationnement sur trottoir s'est développé, la relance des verbalisations est généralement précédée d'une campagne d'information. Le souci est de ne relâcher l'action en aucun point du territoire communal : « *Nous devons prouver aux gens que nous avons une politique juste et il faut tenir partout* ». Par conséquent, les secteurs sur lesquels le stationnement sur trottoir est chronique ou réapparaît font l'objet de nouvelles actions d'information et de verbalisation. Dans le même objectif, les élus se refusent à toute pression pour faire annuler une contravention.

Les statistiques des timbres amendes rédigés par la police municipale pour des infractions de stationnement font bien ressortir l'accent mis sur la lutte contre le stationnement gênant les piétons et les handicapés.

|                                                    | 1998        | 1999        | 2000        |
|----------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Stationnement sur trottoir                         | 550         | 727         | 658         |
| Stationnement sur aires réservées aux handicapés   | 185         | 125         | 117         |
| Stationnement unilatéral non observé <sup>23</sup> | 102         | 227         | 498         |
| Stationnement gênant la circulation                | 260         | 332         | 238         |
| <i>Autres cas</i>                                  | <i>195</i>  | <i>265</i>  | <i>306</i>  |
| <b>Total</b>                                       | <b>1292</b> | <b>1676</b> | <b>1817</b> |

<sup>23</sup> La rubrique « stationnement unilatéral non observé » correspond principalement au non changement de côté dans le cas du stationnement alterné.

La Police Nationale effectue également des verbalisations, en nombre moins conséquent, pour lesquelles nous n'avons pu obtenir de statistiques. Il est important de souligner la complémentarité entre les polices municipale et nationale : la première peut compter sur la seconde pour les missions de maintien de l'ordre, tandis que cette dernière lui signale des véhicules en infraction qu'elle n'a pas forcément le temps de verbaliser.

Parmi les conducteurs sanctionnés pour stationnement sur trottoir, les récidives sont rares : sur les quelque 700 véhicules verbalisés par la police municipale en 1999, seulement 3 l'ont été à plusieurs reprises.

Enfin, les actions de la police municipale ne se limitent pas au stationnement. Elles portent généralement sur la sécurité routière en général. Ainsi, quand un « stop inversé » est mis en place, les policiers y vont pendant les premiers jours pour faire appliquer la règle. De même, les conducteurs ayant une conduite trop sportive peuvent être contrôlés, même s'ils ne sont pas en infraction ; les jeunes casse-cou des communes voisines le savent et vont sévir ailleurs.

### 10.3.5. Les résultats

Les résultats de Sotteville-lès-Rouen montrent la valeur du binôme communication + répression et de l'implication conjuguée des élus, de la police municipale et des services techniques.

#### 10.3.5.1 Une répression marquée

Sans être excessive, la répression est nettement plus marquée à Sotteville qu'à Clermont-Ferrand.

|                                                                                          | Sotteville-lès-Rouen     | Clermont-Ferrand             |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------------|
| Nombre total de voitures stationnant sur trottoir <sup>24</sup>                          | 170                      | 8 000                        |
| Nombre de verbalisations par an <sup>25</sup>                                            | 800 à 1 000              | 4 000 à 6 500                |
| <b>Un véhicule stationnant en permanence sur trottoir serait verbalisé en moyenne...</b> | <b>5 à 6 fois par an</b> | <b>0,5 à 0,8 fois par an</b> |

A Sotteville, on observe qu'une part significative des véhicules en infraction (15 à 20 %) vient d'autres départements. Même si, faute d'accéder au fichier des immatriculations, nous ne pouvons établir des statistiques pour les véhicules immatriculés en Seine-Maritime, il semble que :

- parmi les conducteurs stationnant sur trottoir, les Sottevillais sont minoritaires,
- parmi ces derniers, les nouveaux habitants de la commune (qui ne connaissent pas encore la « règle du jeu ») sont nombreux.

Ces observations expliquent la relative stabilité du nombre des verbalisations pour stationnement sur trottoir. La répression active de ce type d'infractions constituant une spécificité sottevillaise, tout visiteur de la commune ou tout nouveau résident est susceptible d'être en infraction, du fait des mauvaises habitudes prises ailleurs.

A l'inverse, on constate une assez nette baisse des verbalisations pour stationnement sur un emplacement réservé aux handicapés, non par relâchement de la répression mais du fait d'une évolution des comportements non seulement à Sotteville, mais globalement en Seine-Maritime et en France. Cette évolution résulte des actions conjuguées suivantes, aux niveaux local et national :

- campagnes et actions des associations de handicapés,
- médiatisation de la question,
- renforcement de la verbalisation dans un certain nombre de villes.

<sup>24</sup> Calcul ADETEC, par extrapolation des résultats des enquêtes d'occupation (à Sotteville, l'enquête a concerné 160 hectares, soit 40 % du territoire, si l'on exclut la zone d'activités).

<sup>25</sup> Faute d'avoir pu obtenir les données correspondantes, nous avons fait une estimation des verbalisations effectuées par la police nationale : 100 à 300 pour Sotteville et 1 500 à 4 000 pour Clermont-Ferrand.

### 10.3.5.2 Un taux d'infraction très faible

Avec un véhicule sur trottoir tous les 700 mètres et seulement 20 % des véhicules laissant moins d'un mètre, Sotteville constitue une exception vertueuse au niveau national, mais aussi au niveau local, comme en témoigne la comparaison avec un quartier péricentral de Rouen limitrophe de Sotteville. Le stationnement sur trottoir est 10 fois plus faible à Sotteville qu'à Clermont-Ferrand et Chamalières. Plus encore, le stationnement laissant moins de 90 cm aux piétons tous les ... mètres de trottoir est 30 fois plus faible.

|                                                                                        | <b>Sotteville-lès-Rouen</b> | <b>Clermont-Ferrand et Chamalières</b> | <b>Rouen</b> |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------------|--------------|
| <b>Une voiture tous les ... mètres de trottoir</b>                                     | 600                         | 70                                     | 100          |
| <b>Une voiture laissant moins de 90 cm aux piétons tous les ... mètres de trottoir</b> | 3 000                       | 100                                    | 150          |

Les données concernant la ville de Rouen sont à prendre comme des ordres de grandeur, l'enquête d'occupation ayant été effectuée sur un périmètre plus restreint.



A Rouen, le stationnement sur trottoir est presque aussi courant qu'à Clermont-Ferrand et Chamalières (photo prise à 300 mètres de la limite communale de Sotteville)

### 10.3.5.3 Stationnement devant les établissements scolaires

Aux abords des établissements scolaires, s'il n'y a pas de place libre, les parents sotevillais n'hésitent pas à se garer à 100 mètres de l'entrée. Cette attitude civique n'est pas forcément naturelle : elle résulte des actions de communication et de répression menées par les associations de parents d'élèves et par les services municipaux.

### 10.3.5.4 Stationnement résidentiel

Le stationnement résidentiel respecte bien les trottoirs, y compris dans les rues étroites, majoritaires. Ainsi, dans de petites rues résidentielles avec une chaussée bidirectionnelle de 4,80 mètres ou avec une chaussée unidirectionnelle de 4,20 mètres, le stationnement n'empiète pas du tout sur le trottoir.



### 10.3.5.5 Stationnement sur les voies importantes

Même quand la circulation est importante et à l'inverse de ce qui se passe dans les autres villes françaises, les véhicules en stationnement ne se réfugient presque jamais sur les trottoirs, car leurs propriétaires savent qu'ils risquent d'être sanctionnés. En voici quelques exemples.

Sur une rue bidirectionnelle supportant un trafic de 8 000 véhicules par jour, le stationnement reste sur la chaussée et les vitesses sont modérées<sup>26</sup>.



Sur une chaussée bidirectionnelle de 6 mètres de large supportant un trafic de 4 000 véhicules par jour et parcourue par deux lignes de bus, les véhicules, à l'exception de quelques camionnettes, stationnent sur la chaussée sans empiéter sur le trottoir. Dans cette rue, la vitesse est modérée par un stop inversé.

Par ailleurs, les automobilistes préservent le trottoir même au niveau des intersections et stationnent sur la chaussée, au risque, parfois, de se faire heurter par une voiture qui tourne.



### 10.3.5.6 Les (rares) points noirs

Hormis les artisans, dont beaucoup viennent d'autres communes, et les garages automobiles, les professionnels semblent bien respecter les trottoirs.



<sup>26</sup> Vitesse moyenne : 40 km/h. Véhicules à plus de 50 km/h : 7 %. Véhicules à plus de 60 km/h : 0,5 %.

- Environ la moitié des stationnements interdits sur trottoir est concentrée sur quelques avenues sottevillaises présentant les caractéristiques suivantes :
  - les véhicules peuvent stationner sur la chaussée <sup>27</sup> ou en bordure de trottoir, entre les arbres, mais pas sur la partie revêtue du trottoir <sup>28</sup> ;
  - la partie revêtue du trottoir est ouverte aux piétons et aux cycles, mais aussi aux véhicules gagnant ou quittant un emplacement public ou privé (les bordures n'étant pas surbaissées, l'accès au stationnement par la chaussée est peu aisé) ; en revanche, elle est interdite à la circulation des deux-roues motorisés.

Sur ces voies, on observe du stationnement sur la partie revêtue du trottoir. Ces infractions résultent à la fois du manque de lisibilité de l'espace public et de la désacralisation du trottoir, considéré officiellement comme une contre-allée (pour sa partie revêtue) et comme un espace de stationnement (pour sa partie non revêtue).



Pour améliorer la lisibilité, de nouvelles actions vont être engagées sur plusieurs de ces axes, en liaison avec la mise en œuvre du schéma cyclable communal : amélioration de la signalétique et information. Le cas échéant, les conducteurs continuant à stationner sur la partie revêtue du trottoir seront verbalisés. En revanche, il n'est pas prévu de remettre en cause la mixité d'usage du trottoir revêtu, ce qui va à l'encontre de l'intérêt des piétons, puisqu'ils seront toujours confrontés aux véhicules motorisés.

- Enfin, à Sotteville, les boulangeries, les cafés/tabacs et les distributeurs automatiques de billets sont, mais dans une moindre mesure qu'ailleurs, des générateurs importants de stationnement sur trottoir. La répression atteint ses limites pour de tels pôles, dans la mesure où il s'agit majoritairement de stationnements de courte durée ; dans certains cas, la solution adoptée est le bornage.



<sup>27</sup> mais il n'y a aucun marquage au sol

<sup>28</sup> pour le trottoir, la règle est indiquée par des panneaux, mais pas partout

## 10.4. AUTRES VILLES FRANÇAISES

### 10.4.1. Bordeaux

#### 10.4.1.1 Le contexte

Bordeaux se singularise par la place accordée au problème du stationnement sauvage dans le PDU. Tout d'abord, ce PDU affirme comme impératifs à court terme la gestion du stationnement et l'évolution des comportements : « [...] *Pour encourager par exemple l'affirmation d'une nouvelle civilité, il se propose de cibler en priorité son action sur le terrain des comportements et du stationnement [...]* »

Ensuite, parmi les 7 axes directeurs, on trouve : « **Axe 5 : Retrouver le plaisir de la marche et du vélo**, grâce à l'aménagement d'itinéraires en continu et au dégagement des trottoirs envahis par l'automobile, ce qui à Bordeaux n'est pas la moindre des batailles à livrer. **Axe 7 : Modifier les lignes de conduite** de chacun, grâce notamment à la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation. » (Transflash, supplément PDU, octobre 1999).

Dans la pratique, la mise en œuvre de ces orientations est très progressive, en particulier du fait de la répartition des compétences. En effet, les déplacements et le stationnement en ouvrage sont de compétence communautaire, tandis que la voirie et le stationnement de surface sont de compétence communale.

#### 10.4.1.2 Les obstacles physiques

La Ville de Bordeaux s'est lancée dans l'installation d'obstacles au stationnement sur trottoir, principalement en centre-ville. Dans les rues piétonnes ou semi-piétonnes qui sont fermées par des bornes amovibles, le problème est faible. Sur la plupart des autres axes, il a été décidé de fixer un côté pour le stationnement sur chaussée (choisi après enquête auprès des riverains) et d'installer du mobilier anti-stationnement de l'autre côté.

Les dispositifs sont installés à la demande des riverains, sans programmation spécifique. Cette demande est tellement importante que les services municipaux et, surtout, les budgets ne peuvent pas suivre. Une telle programmation est en discussion. Le coût d'installation de mobilier spécifique sur l'ensemble du territoire communal a été estimé à 150 MF (23 millions d'euros).

#### 10.4.1.3 La pédagogie et la répression

A ce jour, la communication relative au stationnement sur trottoir s'est limitée à quelques articles dans la presse, sans résultat significatif. D'autre part, malgré les intentions affichées dans le PDU, la répression du stationnement sur trottoir ne s'est pas accentuée. Les effectifs de police restent d'ailleurs les mêmes.

### 10.4.2. Dijon

#### 10.4.2.1 Le contexte

Dijon se distingue, avec Nantes, par la mise en place des agents encaisseurs, qui contribuent à un taux de respect du stationnement payant de 75 %. Ce taux, parmi les plus élevés de France, reste néanmoins inférieur aux chiffres habituellement observés dans les pays anglo-saxons, proches de 85 %. Néanmoins, comme dans la plupart des villes françaises, les agents en charge du stationnement payant ne sont pas habilités à verbaliser un automobiliste qui stationne de manière irrégulière hors de la zone payante.

En revanche, en matière de stationnement sur trottoir, la politique dijonnaise est quasi inexistante :

- la Ville de Dijon n'a pas de politique d'équipement systématique des trottoirs,

- aucune action de communication n'a été entreprise,
- en matière de répression, il n'y a pas d'action particulière vis-à-vis du stationnement sur trottoir.

### 10.4.3. Grenoble

#### 10.4.3.1 Le contexte

La Ville de Grenoble mène une politique volontariste en matière de stationnement. Cette politique a en particulier permis de rectifier certaines erreurs du début des années 90, telles que la création de places sur les trottoirs en compensation de places supprimées pour le passage du tramway. La ville a ainsi commencé à supprimer toutes ces places, qualifiées de « *parasites* », en agissant prioritairement aux abords des écoles.

Grenoble met par ailleurs l'accent sur la communication. Cette communication, orientée vers le citoyen et les groupes de pression, vise à :

- expliquer les enjeux du stationnement,
- présenter la politique municipale,
- dédramatiser le débat.

Enfin, il convient de souligner que la Ville de Grenoble fait des déplacements des personnes handicapées un axe prioritaire, avec en particulier l'édition d'un « *Plan des cheminements praticables et accessibles* ».

#### 10.4.3.2 Les obstacles physiques

La Ville de Grenoble équipe progressivement les rues de son centre-ville de mobilier anti-stationnement. Dans les autres quartiers, il n'y a pas d'action systématique.

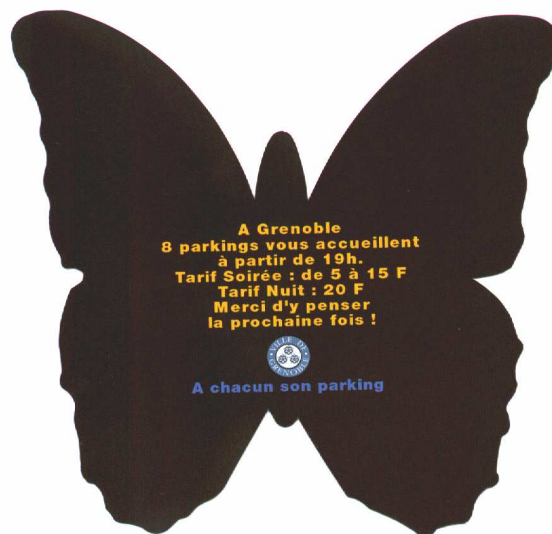
#### 10.4.3.3 La pédagogie

Une campagne a eu lieu à l'automne 1999. Le soir, dans le centre-ville, des papillons étaient glissés sous l'essuie-glace des voitures garées sur un trottoir. Ces papillons avaient pour objectif d'inciter les automobilistes à se garer dans les parkings souterrains.

Recto

(Echelle 0,5)

Verso



Bien perçue tant par les visiteurs du centre-ville que par les riverains, cette campagne a permis d'augmenter la fréquentation en soirée des parcs en ouvrage du centre-ville : + 25 à + 50 % à court terme, mais seulement + 10 à + 15 % à plus long terme. Elle a été suivie d'un bref renforcement de la répression (voir ci-dessous).

Il était prévu de renouveler cette action en juin 2000, ce qui n'a pas pu être fait, par manque de budget.

#### **10.4.3.4 La répression**

En journée, la priorité est mise sur le contrôle du stationnement payant. Dans l'esprit des élus, la lutte contre le stationnement sur trottoir ne constitue pas une priorité, au contraire de la répression du stationnement sur les couloirs de bus ou sur les places réservées aux handicapés.

Toutefois, dans le mois qui a suivi l'action de communication en direction des noctambules, la verbalisation des véhicules garés le soir sur les trottoirs du centre-ville s'est faite systématique. Cette verbalisation n'ayant pas été pérennisée, les problèmes ont resurgi depuis.

### **10.4.4. Nantes**

#### **10.4.4.1 Le contexte**

La Ville de Nantes s'est engagée dans un plan pluriannuel de lutte contre le stationnement sauvage, qui se décline en trois volets :

- mise en place de contrôles d'accès des plateaux piétonniers,
- résorption progressive des poches de « *stationnement interdit toléré* » (délaissés, bords de Loire),
- protection des trottoirs.

A Nantes, le stationnement sur trottoir est considéré comme un problème important pour les élus. Depuis les élections municipales de mars 2001, une conseillère municipale déléguée est chargée spécifiquement du « *respect des règles de stationnement* ». La politique de lutte contre le stationnement sur trottoir devrait bientôt être mise en œuvre à l'échelle de la Communauté Urbaine (23 communes), avec un découpage en 10 secteurs et des actions variables suivant les secteurs.

#### **10.4.4.2 Les obstacles physiques**

Un programme pluriannuel d'aménagements a été défini. Il concerne, depuis peu, l'ensemble du territoire communal (avant : uniquement le centre-ville). Le processus est le suivant :

1. Enquête de terrain sur le stationnement interdit.
2. Proposition des rues à équiper.
3. Arbitrage de l'élus en charge de la circulation et du stationnement.
4. Elaboration des projets + avis de l'Architecte des Bâtiments de France (le cas échéant).
5. Réunion publique en salle.
6. Marquage du mobilier sur site.
7. Réunion publique sur site.
8. Travaux.

Suivant les années, outre les aménagements réalisés dans le cadre de travaux plus larges, 500 à 1 000 mètres de trottoirs<sup>29</sup> sont équipés, pour une dépense de 300 à 500 000 F (45 à 75 000 euros). Dans certains cas, les services techniques prévoient, au droit des commerces, des « *zones de respiration* » en n'implantant pas de matériel sur une dizaine de mètres, pour autoriser les arrêts minutes.

---

<sup>29</sup> Un rapide calcul montre qu'au regard du linéaire total de trottoirs, le rythme actuel d'équipement ne permettra pas de régler le problème sur l'ensemble du territoire communal avant plusieurs siècles...

Enfin, il est intéressant de noter que, contrairement à toutes ses homologues, la Ville de Nantes observe que, *dans quelques cas*, la protection de trottoirs entraîne un meilleur respect des trottoirs voisins non protégés.

#### **10.4.4.3 La pédagogie**

Les actions de communication se limitent, pour l'essentiel, aux concertations avec les riverains, en préalable à l'installation d'obstacles physiques. Suivant les secteurs, on observe une adhésion totale ou une opposition virulente. Dans ce dernier cas, les plus réfractaires sont les commerçants, parfois avec des arrière-pensées politiques. Toutefois, les commerçants ne sont pas des opposants systématiques : certains sont même très favorables à de tels dispositifs devant leur magasin, pour en favoriser l'accès et pour éviter que les voitures ne masquent leur vitrine.

En dehors de ce cadre, les actions de communication se limitent à de rares articles dans le journal municipal. Enfin, une association de retraités fait de temps en temps une campagne d'information en glissant des dépliants sous l'essuie-glace des voitures en infraction. Les résultats de ces deux dernières actions sont faibles, voire nuls.

#### **10.4.4.4 La répression**

A ce jour, il n'y a guère de répression du stationnement sur trottoir, tant de la part de la police municipale que de son homologue nationale et il n'est pas prévu d'instaurer une telle répression.

### **10.4.5. Strasbourg**

#### **10.4.5.1 Le contexte**

En matière de stationnement, comme pour la plupart des questions liées aux déplacements, l'agglomération strasbourgeoise fait partie des villes françaises les plus avancées.

Une importante concertation, en particulier à travers les réunions de quartier préalables à la mise en place du tramway, a permis de sensibiliser la population à l'ensemble de la problématique du stationnement. En particulier, le rôle du stationnement payant (assurer la rotation des véhicules et éviter l'invasion par les véhicules des « pendulaires ») est de mieux en mieux compris, si bien que la plupart des riverains des quartiers péricentraux, y compris des commerçants, réclament aujourd'hui le stationnement payant.

#### **10.4.5.2 Les obstacles physiques**

La Communauté Urbaine de Strasbourg met en place des potelets dans tous les secteurs connaissant des problèmes importants de stationnement sur trottoir, plus particulièrement dans les centres-villes. Après les élections municipales de mars 2001, une telle politique semble toutefois remise en cause. Il est même envisagé de supprimer certains potelets en centre-ville. La mise en œuvre de cette dernière mesure étant prévue postérieurement à l'achèvement de la présente recherche, il sera intéressant d'en suivre les effets, dont on peut craindre qu'ils ne soient fortement négatifs.

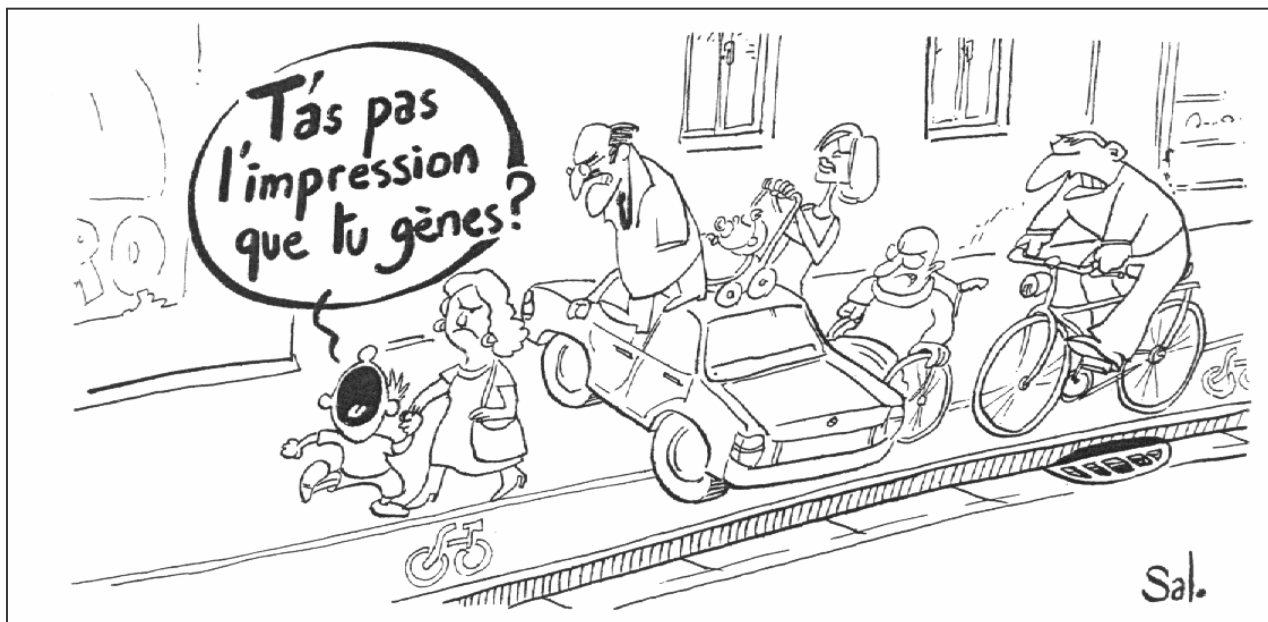
#### **10.4.5.3 La communication**

Avec l'installation d'obstacles physiques, la communication constitue le second axe fort de la politique strasbourgeoise.

Tout d'abord une communication régulière est faite dans les magazines municipaux (qui reçoivent un abondant courrier sur le sujet) et dans les médias régionaux (reportages télé par exemple).

Par ailleurs, des actions plus spécifiques ont été entreprises :

- Au milieu des années 1990, une campagne de communication a été menée pour sensibiliser les usagers de l'espace public aux difficultés rencontrés par les non-voyants et les malvoyants, en particulier pour les traversées de chaussée et sur les trottoirs.
- A l'automne 2000, dans le cadre de la « Semaine du transport public », une action ponctuelle a été menée en partenariat avec des associations de piétons et de cyclistes. Elle visait à inciter les automobilistes et les cyclistes à respecter les espaces dévolus aux piétons :
  - stationnement des voitures sur les trottoirs, sur les aménagements cyclables ou sur les places réservées aux handicapées,
  - circulation des vélos dans les espaces piétonniers.



#### 10.4.5.4 La répression

Sans être absente, la répression ne constitue pas l'axe majeur de la politique strasbourgeoise à l'encontre du stationnement sur trottoir.

## 10.4.6. Petites villes

### 10.4.6.1 Sainte-Croix-aux-Mines

Commune du Haut-Rhin de 2 000 habitants située sur la Nationale 59, juste avant l'entrée d'un tunnel routier de 6 km, Sainte-Croix-aux-Mines a vu son environnement évoluer avec la fermeture du tunnel, consécutive à l'accident du tunnel du Mont Blanc. Des places ont été marquées sur la chaussée et un parking a été créé. Les automobilistes, qui auparavant se garaient sur trottoir par peur de se faire arracher le rétroviseur par un véhicule en transit, sont désormais invités à se garer correctement. Précédée par des articles dans les journaux régionaux et locaux, une campagne d'information a été menée en 1999 par la Police Municipale. Plutôt que de verbaliser, le policier municipal a informé les automobilistes garés sur un trottoir, par voie orale ou par un papier d'avertissement glissé sous l'essuie-glace.

| POLICE MUNICIPALE - VILLE DE SAINTE CROIX AUX MINES                             |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--|--|--|---------------------------|--|--|-------------|--|
| AVERTISSEMENT                                                                   |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| Le.....à.....heures.....Agent de Police Municipale                              |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| Lieu d'infraction.....                                                          |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| Motif.....Stationnement sur trottoir.....                                       |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| .....                                                                           |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| Prévue par C.R. R 37-1                                                          |                 |  |  |  | Réprimée par C.R. R 233-1 |  |  |             |  |
| Cette infraction est passible d'une amende forfaitaire d'un montant de 230,00 F |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| payable par Timbre-Amende ou P. V. en cas de récidive.....                      |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |
| MARQUE DU VEHICULE                                                              | IMMATRICULATION |  |  |  |                           |  |  |             |  |
|                                                                                 | CHIFFRES        |  |  |  | LETTRES                   |  |  | DEPARTEMENT |  |
|                                                                                 |                 |  |  |  |                           |  |  |             |  |

Cette campagne a été bien perçue, puisque 80 % des conducteurs ont accepté les reproches qui leur ont été faits et que les comportements ont évolué, sans toutefois que les trottoirs soient encore totalement libérés du stationnement. Par ailleurs, un petit nombre d'amendes a été infligé aux récalcitrants. Cet exemple est transposable à des bourgs de même taille, mais aussi à des villes moyennes ou grandes. Il montre tout l'intérêt de la police de proximité pour le respect des espaces collectifs et de leurs règles.

### 10.4.6.2 Bonsecours

Ville de 7 000 habitants de la banlieue de Rouen, Bonsecours est, comme beaucoup d'autres cités, victime de la croissance exponentielle du parc automobile et du stationnement sur trottoir. Dans un premier temps, les élus ont joué la carte de l'information et de la pédagogie, avec des articles dans les bulletins municipaux et des actions sur le terrain. Cette démarche s'est révélée vaine. Devant cet échec, l'équipe municipale vient de décider de prévoir un budget spécifique pour matérialiser les places de stationnement et les délimiter non par des balises, mais par des ensembles de végétation, beaucoup plus esthétiques. Dans le même temps, les bordures de trottoir basses sont totalement abandonnées. En revanche, il n'est prévu aucune politique répressive.

## 10.5. EXEMPLES ETRANGERS

Même si notre travail a porté essentiellement sur des expériences françaises, il est intéressant de citer deux exemples étrangers.

### 10.5.1. Allemagne

En Allemagne, le stationnement sur trottoir est fortement réprimé. Tout d'abord, le montant des amendes est dissuasif : 40 DM (environ 140 F ou 20 euros) si le véhicule a deux roues sur un trottoir<sup>30</sup>, 400 DM (environ 1 400 F ou 200 euros) et enlèvement du véhicule si celui-ci empêche les piétons de cheminer sur le trottoir<sup>31</sup>. Et la sanction est quasi systématique. Par conséquent, les Allemands ne stationnent pas sur les trottoirs.

A ceux qui argueront que la mentalité allemande n'est pas la mentalité française, on peut répondre, comme pour toute question liée aux déplacements, qu'il ne s'agit pas de « culture », mais de volonté politique. Il suffit de voir le comportement de beaucoup d'Allemands en France : ils font comme les autochtones et n'hésitent pas à garer leur voiture sur les trottoirs...

### 10.5.2. Liège (Belgique)

Les associations GAMAH (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées) et La Lumière ont mis en place en 2000-2001 un projet ayant pour objectif de rendre un cheminement complètement accessible à tous les piétons. L'idée était de choisir un parcours pédestre à Liège (environ 3 km dans le quartier où les deux associations ont leur siège) ; d'y faire des relevés hebdomadaires pour pointer les obstacles de comportement et de conception ; de réunir régulièrement toutes les personnes qui ont des responsabilités sur ce cheminement pour prises d'engagements en vue de l'amélioration du parcours choisi ; d'organiser une évaluation périodique du respect de ces engagements ; et enfin de sensibiliser les riverains à la problématique. Objectif : en un an, rendre le cheminement choisi parfaitement accessible à TOUS les piétons.

Ce projet s'est achevé à l'issue de la Semaine de la Mobilité 2001, avec, en particulier, l'intervention de quatre stewards urbains. Ceux-ci sont allés à la rencontre des riverains du cheminement pour leur distribuer un dépliant "*Face aux piétons, êtes vous ange ou démon ?*", et expliquer aux automobilistes quels sont les bons comportements à adopter pour rendre, enfin, les trottoirs aux piétons.

En octobre 2001, lors de la dernière réunion du groupe de travail, la conclusion a malheureusement été un constat d'échec. Malgré la bonne volonté affichée de la plupart des participants, et même s'il a été constaté qu'il y avait eu certaines améliorations (notamment en ce qui concerne une meilleure signalisation des travaux sur les trottoirs), il n'y a pas eu de véritable évolution sur le cheminement entre septembre 2000 et septembre 2001. Les voitures garées sur les trottoirs restent le principal problème. A l'issue de cette réunion, les deux associations ont envoyé une lettre ouverte au bourgmestre (maire) de Liège pour lui signifier leur mécontentement. Celui-ci a répondu qu'il estimait faire déjà beaucoup pour la circulation piétonne et que c'était difficile d'aller plus loin.

Loin de baisser les bras, GAMAH et La Lumière pensent entamer d'autres actions plus spectaculaires et donc plus médiatiques, toujours sur le même cheminement, dès le début de l'année 2002...

---

<sup>30</sup> 230 F en France (peu sanctionné)

<sup>31</sup> 230 F en France (assez peu sanctionné) avec, parfois, une mise en fourrière

## 10.6. ENSEIGNEMENTS

### 10.6.1. Faire respecter la loi

Les différentes expériences recensées montrent que seules les villes montrant une volonté claire de faire respecter la loi obtiennent des résultats durables. Cela passe par une présence constante de la police municipale sur le terrain pour informer et, si nécessaire, sanctionner (Sotteville-lès-Rouen, Sainte-Marie-aux-Mines). A Sotteville, les élus se sont fortement impliqués dans cette politique qui, contrairement aux *a priori*, n'est pas forcément impopulaire, puisque le maire de Sotteville (qui est aussi député) a été réélu sans problème en mars 2001.

On notera par ailleurs que l'action de la Police Nationale n'est décisive dans aucune des villes étudiées.

### 10.6.2. Les obstacles physiques

Les barrières, potelets, plots et autres bordures hautes ne peuvent tenir lieu de politique contre le stationnement sur trottoir : « *Quand on en met, c'est qu'on a perdu.* » (Sotteville-lès-Rouen).

S'ils constituent des solutions intéressantes pour des secteurs ciblés, les obstacles physiques présentent des inconvénients qui amènent à être très critique sur la généralisation de leur usage :

- introduction d'une hiérarchisation implicite des trottoirs (un trottoir non protégé étant perçu par les automobilistes comme un trottoir où le stationnement est toléré),
- réduction de l'espace piétonnier,
- coût élevé,
- entraves au cheminement de nombreuses personnes à mobilité réduite (au premier chef : les malvoyants).

### 10.6.3. La pédagogie et l'information

Les actions d'information montrent leurs limites, dès lors qu'elles ne sont pas accompagnées de répression durable : résultats non pérennes (ex : Grenoble) ou absence de résultats (ex : Bonsecours).

### 10.6.4. « Un problème certes, mais un problème secondaire »

Dans la quasi-totalité des villes françaises, y compris la plupart des villes étudiées plus haut, le stationnement sur trottoir n'est pas perçu comme un problème essentiel, ce qui explique la rareté des mesures efficaces.

Ce problème est à analyser de deux manières complémentaires :

- Pour les **déplacements piétonniers**, la plupart des élus et techniciens ont un gros retard en particulier parce qu'ils ne se déplacent pas régulièrement à pied : méconnaissance des contraintes des piétons, méconnaissance du nombre et des caractéristiques des personnes à mobilité réduite, priorité accordée aux modes lourds, absence de souci du détail, limitation de la politique piétonnière aux centres-villes, actions des lobbies automobiles et socio-économiques, manque de concertation avec la population...
- En terme de **stationnement**, l'accent est mis sur d'autres axes (variables suivant les villes) : extension de l'offre, rotation des véhicules en zone payante, respect des couloirs et des arrêts de transport en commun, respect des emplacements réservés aux handicapés ou aux livraisons...

## 11. BILAN ET PROPOSITIONS

### 11.1. SYNTHÈSE DE L'ÉTAT DES LIEUX

#### 11.1.1. Le stationnement sur trottoir se rencontre surtout chez les usagers unimodaux de l'automobile

Les usagers unimodaux de l'automobile cherchent à **minimiser leur temps de déplacement** :

- Ils cherchent à réduire leurs trajets terminaux à pied en stationnant au plus près de leur destination.
- Ils cherchent à éviter tous les trajets à pied, y compris pour la desserte de pôles générateurs situés à proximité de leur domicile (par exemple, ils s'arrêtent à la boulangerie « *en passant* »).
- Ils n'ont pas conscience qu'il existe des gens qui marchent.
- Quand ils pensent aux piétons, ils laissent souvent moins de 50 cm.
- Ils ne connaissent pas les contraintes des piétons les plus vulnérables (ou n'y pensent pas) : personnes âgées, enfants, adultes avec poussettes et, de façon générale, toutes les personnes à mobilité réduite.
- Dans le cas des professionnels (artisans, professions médicales, coursiers...), le temps de déplacement fait partie du temps de travail (« *Le temps, c'est de l'argent* »).

En outre, le stationnement sur trottoir s'inscrit souvent à l'intérieur de **chaînes de déplacements effectuées intégralement en voiture** :

- La notion d'arrêt n'est pas perçue dans sa définition du Code de la Route, mais de façon très « élastique ».
- Lors des boucles de déplacements, l'environnement immédiat des arrêts intermédiaires n'est pas toujours connu, en particulier en matière d'offre de stationnement.
- Les automobilistes cherchent à minimiser les temps d'arrêt, en stationnant au plus près des pôles générateurs fréquentés successivement.

Le stationnement sur trottoir est pratiqué par toutes les catégories socio-professionnelles. Il est **plus fréquent chez les hommes et chez les moins de 60 ans**.

#### 11.1.2. Le stationnement sur trottoir résulte de la part prépondérante de la voiture sur l'espace public

- Les voitures en circulation roulent vite ; elles sont dangereuses pour la portière ou pour le rétroviseur ; l'automobiliste met sa voiture (et ses passagers) « *en sécurité* » en la garant à cheval ou totalement sur le trottoir.
- Même pour un arrêt de quelques secondes (par exemple pour déposer son enfant à l'école), l'automobiliste préfère s'arrêter sur le trottoir que sur la chaussée ; en effet, sur la chaussée, il risque de se faire klaxonner, alors que le piéton résigné contournera la voiture arrêtée sur le trottoir sans même protester.
- Le développement du marquage de places de stationnement à cheval ou totalement sur trottoir désacralise l'espace normalement dévolu aux piétons.

### 11.1.3. Il y a une appropriation de l'espace public par le stationnement privé

- L'automobiliste considère souvent que le stationnement est un droit fondamental et que la mise à disposition d'une place de stationnement gratuite sur l'espace public est un dû.
- Beaucoup considèrent que le trottoir devant leur maison ou leur immeuble leur appartient.
- Quand l'offre privée existe mais qu'elle est payante (en particulier dans le cas des parkings des résidences) ou moins accessible, les automobilistes préfèrent se garer dans la rue, même en infraction.
- L'offre de stationnement à proximité des pôles générateurs de trafic des quartiers péri-centraux (ex : commerces, bars, salles de sport...) est rarement indiquée, ce qui génère du stationnement.

### 11.1.4. La répression du stationnement sur trottoir est insuffisante

- C'est surtout le stationnement payant non payé qui est sanctionné.
- Ce qui n'est pas sanctionné n'est pas interdit et est donc, *de facto*, autorisé.
- « Les autres le font et ne sont pas sanctionnés, alors pourquoi est-ce que moi je ne le ferais pas ? »

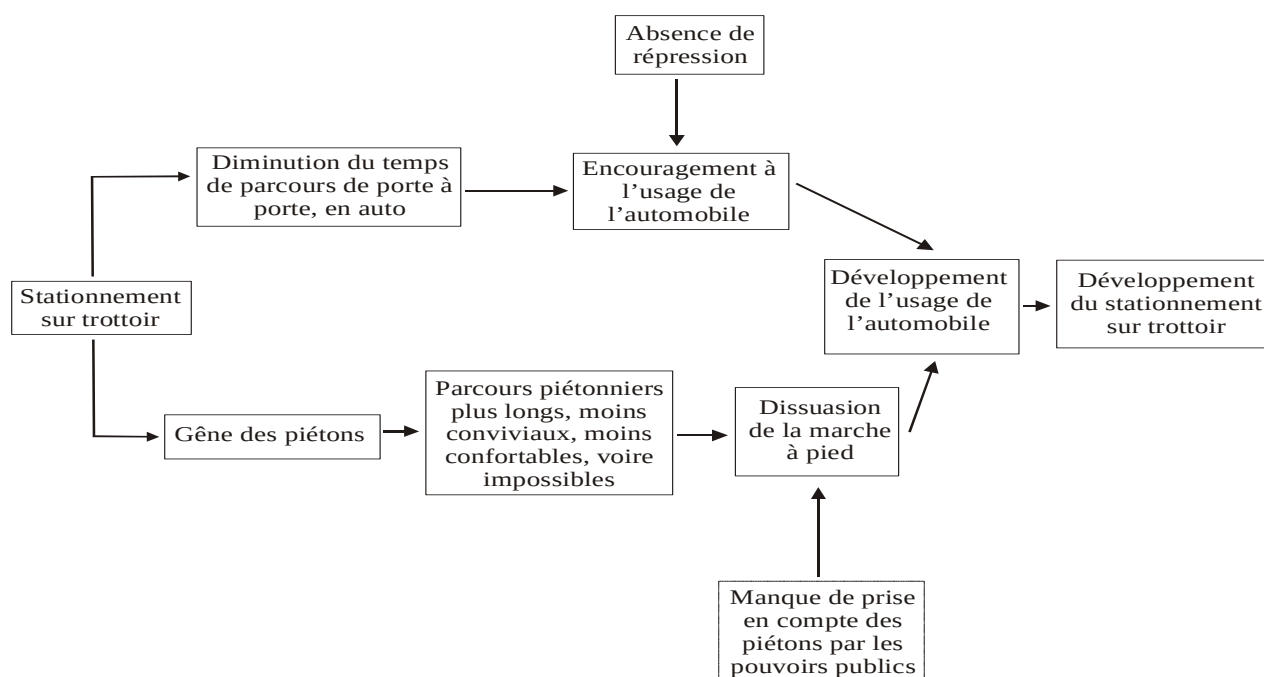
En dehors des centres-villes, les villes connaissent sur la majeure partie de leur territoire une véritable **zone de non-droit**, où les automobilistes se garent comme ils l'entendent, en toute impunité.

### 11.1.5. Les piétons sont très peu pris en compte

Plus encore que les cyclistes, les piétons sont les laissés pour compte des aménagements urbains. Ce phénomène est accentué par l'absence d'un lobby piéton et par le manque de personnes compétentes au sein des services municipaux.

### 11.1.6. Un cercle vicieux

Le stationnement sur trottoir favorise l'usage de l'automobile au détriment de la marche, y compris pour les déplacements courts.



## 11.2. IL EST URGENT D'AGIR

Le stationnement sur trottoir connaît une croissance exponentielle, sous l'action conjuguée des facteurs suivants :

- **La montée des incivilités**

La montée des incivilités est particulièrement marquée pour les petites infractions au Code de la Route, ainsi que pour les règles relatives au fonctionnement des espaces publics. Le stationnement sur trottoir, qui rentre dans ces deux catégories, est particulièrement touché par ce phénomène.

- **L'absence de répression**

L'absence de répression fait de plus en plus percevoir le stationnement sur trottoir comme normal et banal.

- **L'augmentation du parc automobile**

Le parc automobile augmente en moyenne de 2 à 3 % par an, soit un doublement tous les 25 à 30 ans. Cette augmentation est de plus en plus liée à la multi-motorisation des ménages. L'espace public étant par nature limité, cette croissance du parc automobile entraîne une saturation progressive de l'offre de stationnement.

Il est donc urgent d'agir et de faire respecter la loi, d'autant plus que la jurisprudence estime que la responsabilité de l'autorité de police qui n'a pas veillé au respect de la réglementation qu'elle a édictée peut être engagée (Conseil d'Etat, 20 octobre 1972, Ville de Paris contre Marabout<sup>32</sup>).

## 11.3. PROPOSITIONS : LES GRANDS PRINCIPES

### 11.3.1. Modalités d'action

La répression constitue un volet indispensable de toute politique de lutte contre le stationnement sur trottoir. Cette répression doit être constante dans le temps.

La communication représente un complément obligatoire de la répression. En revanche, une politique axée uniquement sur la communication est peu ou pas du tout efficace.

Enfin, les obstacles physiques présentent de nombreux inconvénients (voir page 16). Leur utilisation doit donc se faire avec parcimonie.

### 11.3.2. Qui prend l'initiative ?

Au niveau local, la politique de lutte contre le stationnement sur trottoir doit être de l'initiative du Maire. La verbalisation doit donc être faite en premier lieu par les policiers municipaux.

L'intervention de la Police Nationale ou de la Gendarmerie Nationale ne peut être conçues qu'en complémentarité, ne serait-ce qu'en raison de la priorité qu'elles doivent accorder à leurs missions de sécurité et des contraintes liées à leur fonctionnement, dont certaines ont été mises en évidence lors de la présente étude.

---

<sup>32</sup> Cité dans le dossier « *L'auto, une citadine encombrante* ». Diagonal n° 147. Janvier-février 2001.

## **11.4. PROPOSITIONS A L'ECHELLE NATIONALE**

### **11.4.1. Développer l'expérimentation**

Différents volets complémentaires sont à mettre en œuvre :

- diffuser les résultats de cette recherche,
- appuyer, renforcer et faire connaître l'expérience de Sotteville-lès-Rouen,
- encourager d'autres expériences pilotes.

### **11.4.2. Mettre en place une campagne de communication grand public**

Une telle campagne doit comporter trois volets :

- Le stationnement sur trottoir a des impacts graves sur les déplacements des piétons, en particulier les enfants et les personnes à mobilité réduite.
- Stationner sur les trottoirs est une infraction, passible d'une amende de classe 2 (230 francs ou 35 euros), voire d'un enlèvement du véhicule.
- Les contrevenants seront sanctionnés.

Cette campagne doit s'accompagner de la mise en place d'outils de communication en direction du grand public, des automobilistes, des techniciens et des policiers. Parmi ces outils, on peut citer l'élaboration d'un bref document explicatif destiné à accompagner les verbalisations.

### **11.4.3. Modifier le Code de la Route**

L'affectation, par les Maires, de trottoirs au stationnement doit constituer l'exception, ce qui suppose une modification de l'article R 37-1 du Code de la Route. D'autre part, si la visibilité est bonne, il faut autoriser la traversée de la chaussée pour gagner ou quitter une place de stationnement.

### **11.4.4. Renforcer la répression**

#### **11.4.4.1 Donner des consignes nationales**

Il est impératif que les 3 principaux ministres concernés (Equipement, Intérieur et Défense) prennent clairement position sur le sujet, par exemple dans le cadre d'un renforcement des mesures en faveur de la sécurité routière. Cet affichage a un double rôle :

- vis-à-vis du grand public, il affirmera une politique en rupture avec le laxisme actuel,
- il donnera des consignes claires aux gendarmes et aux policiers.

#### **11.4.4.2 Supprimer l'amnistie présidentielle**

Le respect de la loi passe inévitablement par la suppression de l'amnistie présidentielle pour toutes les infractions, y compris les infractions de stationnement.

#### **11.4.4.3 Développer les effectifs et les compétences des polices municipales**

Il convient tout d'abord de favoriser, en particulier par des dotations budgétaires de l'Etat, la création ou le renforcement de polices municipales ou, mieux, intercommunales<sup>33</sup>, dans toutes les agglomérations de plus de 1 000 ou 2 000 habitants. Ensuite, il est indispensable de doter ces polices locales de l'ensemble des compétences relatives au fonctionnement de l'espace public, notamment le stationnement. A terme, avec l'évolution des compétences des deux polices, on peut envisager la répartition suivante :

- la police nationale se concentrerait avant tout sur la sécurité et les enquêtes judiciaires,
- la police municipale ou intercommunale s'occuperait de missions de proximité, dont l'application relative au fonctionnement de l'espace public, parmi lesquels celles liées au stationnement.

#### **11.4.4.4 Dépenaliser les infractions aux règles de stationnement**

La dépenalisation, déjà en vigueur dans d'autres contrées, dont l'Angleterre, est demandée par de nombreux spécialistes du stationnement. Elle présente un certain nombre d'avantages, parmi lesquels on peut citer :

- la possibilité de fixer une tarification plus dissuasive, à l'instar de tous nos voisins européens,
- un meilleur taux de sanction (actuellement, l'engorgement des tribunaux et l'amnistie présidentielle permettent à beaucoup de personnes verbalisées d'échapper aux poursuites),
- de meilleures recettes pour les collectivités locales, ne serait que parce qu'actuellement, une amende payée après plus d'un mois reste dans les caisses de l'Etat.

### **11.4.5. Améliorer la prise en compte de la marche à pied**

Il est indispensable de créer une mission interministérielle « marche à pied et personnes à mobilité réduite ». Cette mission doit disposer de moyens humains et financiers conséquents.

Elle doit favoriser en particulier la mise en place d'un pôle de compétences, lequel assurerait des missions de communication et de formation, en particulier en direction des élus, des techniciens (services techniques municipaux, intercommunaux ou départementaux, DDE) et des policiers nationaux et locaux.

Par ailleurs, il est apparu lors de cette recherche que l'esprit et les objectifs de la Loi sur l'Air et des Plans de Déplacements Urbains étaient encore étrangers à nombre d'acteurs :

- Certains élus et techniciens ne prennent guère en compte les modes non motorisés et se situent encore dans la logique du tout automobile.
- Tous les policiers ou presque sont totalement ignorants de la Loi sur l'Air, ce qui résulte pour une part de l'affichage trop timoré des élus et est sans doute révélateur de l'état de l'opinion publique dans son ensemble.

Il est donc impératif de :

- porter sur la place publique la Loi sur l'Air et le rééquilibrage modal qu'elle impose,
- entendre un discours clair et volontariste des élus sur ce rééquilibrage modal,
- monter des actions d'information et de formation pour tous les fonctionnaires de police et de gendarmerie.

---

<sup>33</sup> A ce jour, au titre de la loi, c'est le Maire qui est dépositaire du pouvoir de police. Les choses pourraient néanmoins évoluer progressivement avec, comme préalable, l'élection des élus communautaires au suffrage universel direct.

## 11.5. PROPOSITIONS A L'ECHELLE LOCALE

### 11.5.1. Inscrire la lutte contre le stationnement sur trottoir dans une politique globale

A l'instar de Sotteville-lès-Rouen, la lutte contre le stationnement sur trottoir peut s'inscrire dans une ou plusieurs des orientations politiques suivantes.

- cadre de vie / qualité de la ville,
- droit à la mobilité / développement de la marche à pied,
- sécurité routière.

### 11.5.2. Associer communication et répression

#### 11.5.2.1 Afficher clairement la volonté des élus

Il s'agit uniquement de faire respecter la loi. Pour cela, les élus doivent afficher clairement leur volonté et des consignes claires doivent être données à la police municipale, comme c'est le cas à Sotteville-lès-Rouen.

#### 11.5.2.2 Avoir une action cohérente et pérenne

On l'a vu pour plusieurs villes : les mesures ponctuelles n'ont guère d'effet à moyen et long terme, qu'il s'agisse de communication ou de répression. Il est donc nécessaire d'avoir une action continue et cohérente et, pour reprendre l'expression des élus et des cadres sottevillais, de « *ne jamais relâcher la pression* ». L'exemplarité des élus, techniciens et policiers contribue également à cette cohérence : on ne doit jamais les voir stationner sur un trottoir, pour quelque motif que ce soit.

#### 11.5.2.3 Sanctionner les contrevenants

Les automobilistes doivent avoir conscience que la règle est la même partout, à tout instant et pour tous. La sanction doit être systématique et il doit être totalement impossible de faire annuler une contravention ou de bénéficier d'une éventuelle amnistie présidentielle.

La verbalisation doit être effectuée prioritairement par la police municipale. L'expérience de Sotteville-lès-Rouen montre que, pour une ville moyenne, un ratio d'un policier municipal pour 3 000 habitants est suffisant. La police nationale doit être associée à une telle politique, dans la limite du temps que lui laissent ses autres missions. Il est souhaitable que les policiers effectuent certaines de leurs missions à pied, afin d'être sensibilisés aux contraintes des piétons.

#### 11.5.2.4 Communiquer

La communication se situe à quatre niveaux complémentaires et indissociables.

- **Impacts sur les piétons et les personnes à mobilité réduite**

Il convient tout d'abord de rappeler les besoins des piétons, notamment des personnes à mobilité réduite (voir page 10) et de préciser les impacts du stationnement sauvage sur leurs déplacements (voir, page 76, un exemple de communication mise en œuvre à Strasbourg). Par le biais de réunions de quartier, du journal municipal..., il s'agit ensuite d'expliquer les tenants et les aboutissants de la politique municipale et ses incidences sur l'organisation du stationnement. Cette communication peut judicieusement s'effectuer en collaboration avec des

acteurs locaux (associations, comités de quartier...). Elle peut faire l'objet d'actions spécifiques, par exemple à la sortie des établissements scolaires, auprès de commerçants et dans des quartiers où le phénomène prend de l'ampleur.

- **Une infraction qui doit être sanctionnée**

Le message à transmettre est le suivant : « *Les contrevenants seront sanctionnés* ». Ce message peut s'inscrire dans le cadre de la communication générale présentée ci-dessus.

- **Les règles et l'offre de stationnement**

Ce point est développé au bas de cette page.

- **Communication auprès des contrevenants**

Deux types de communication sont envisageables. Elles peuvent se faire par le biais d'un papillon glissé sous l'essuie-glace ou par voie orale, de préférence par la police municipale. Voici, résumés très sommairement, les messages correspondants :

- « *Vous êtes en infraction et vous pouvez être sanctionné* » : cette communication, mise en œuvre notamment à Sainte-Croix-aux-Mines, n'est efficace que s'il y a effectivement des verbalisations.
- « *Vous avez été sanctionné parce que vous êtes en infraction et que vous gênez les piétons* » : c'est ce type de communication que la Ville de Sotteville-lès-Rouen souhaite désormais ajouter à son dispositif.

### 11.5.3. Améliorer la conception et des espaces publics

#### 11.5.3.1 Meilleure prise en compte des piétons

Nous avons vu que les techniciens municipaux ont souvent des connaissances insuffisantes en matière d'aménagements pour les piétons. Il est donc impératif que ces techniciens soient formés. Par ailleurs, il est indispensable que ces techniciens et les élus qui les dirigent soient eux-mêmes des usagers de la marche, afin de bien percevoir les contraintes et les enjeux des déplacements piétonniers. Enfin, il est nécessaire que la problématique piétonne soit intégrée dans toutes les études et tous les aménagements urbains, quelle qu'en soit l'échelle. En particulier, on veillera aux points suivants :

- Le plan de circulation doit prendre en compte les piétons, en particulier en modérant les vitesses.
- Le fonctionnement des carrefours doit intégrer les piétons de manière prioritaire.
- Tout projet doit faire l'objet d'une analyse des pôles générateurs de proximité (école, boulangerie...) et des flux de piétons générés ou potentiels.
- Les trottoirs doivent être larges et libres de tout obstacle ; en particulier, les bacs roulants doivent être placés ailleurs, par exemple sur la chaussée, dans un emplacement matérialisé entre deux stationnements automobiles (ce qui facilitera d'ailleurs le travail des éboueurs).
- Les personnes à mobilité réduite et les enfants doivent faire l'objet d'une attention particulière.

#### 11.5.3.2 Organisation du stationnement

Tout d'abord, il convient de faire passer dans tous les esprits deux idées fortes :

- Une place de stationnement publique n'est pas un dû.
- Le stationnement a un coût.

Ensuite, il s'agit de concevoir un plan de stationnement complet et cohérent. Parmi les points en rapport direct avec cette recherche, on peut citer :

- proscrire le stationnement autorisé sur trottoir : le trottoir est un espace réservé aux piétons ; il est important de ne jamais déroger à cette règle, sauf si le stationnement n'empiète pas du tout sur l'espace de circulation des piétons (par exemple s'il est implanté dans un alignement d'arbres) et à condition de bien délimiter les espaces respectifs (par exemple par un stationnement en banquette) ;
- mettre en place et faire respecter des arrêts minutes et des aires de livraison ;

- utiliser les dispositifs anti-stationnement avec parcimonie, uniquement pour les points où la répression ne suffit pas, comme des boulangeries, des distributeurs de billets ou des cafés/tabacs/ journaux ;
- assurer une complémentarité et un équilibre entre l'offre publique et l'offre privée ;
- si nécessaire, favoriser la rotation des véhicules (zone bleue, stationnement payant...).

Par ailleurs, il convient de mener des actions d'information sur le stationnement. Outre les deux idées fortes citées plus haut, la communication doit porter sur les aspects suivants :

- le fonctionnement du stationnement et les actions de la collectivité, à l'instar de ce qui se fait à Strasbourg, en particulier en matière de stationnement payant,
- l'offre publique existante : recensement et signalisation (jalonnement, affichage chez les commerçants...), notamment à proximité des pôles générateurs de trafic.

De telles actions d'information doivent être menées en particulier à l'échelle des quartiers.

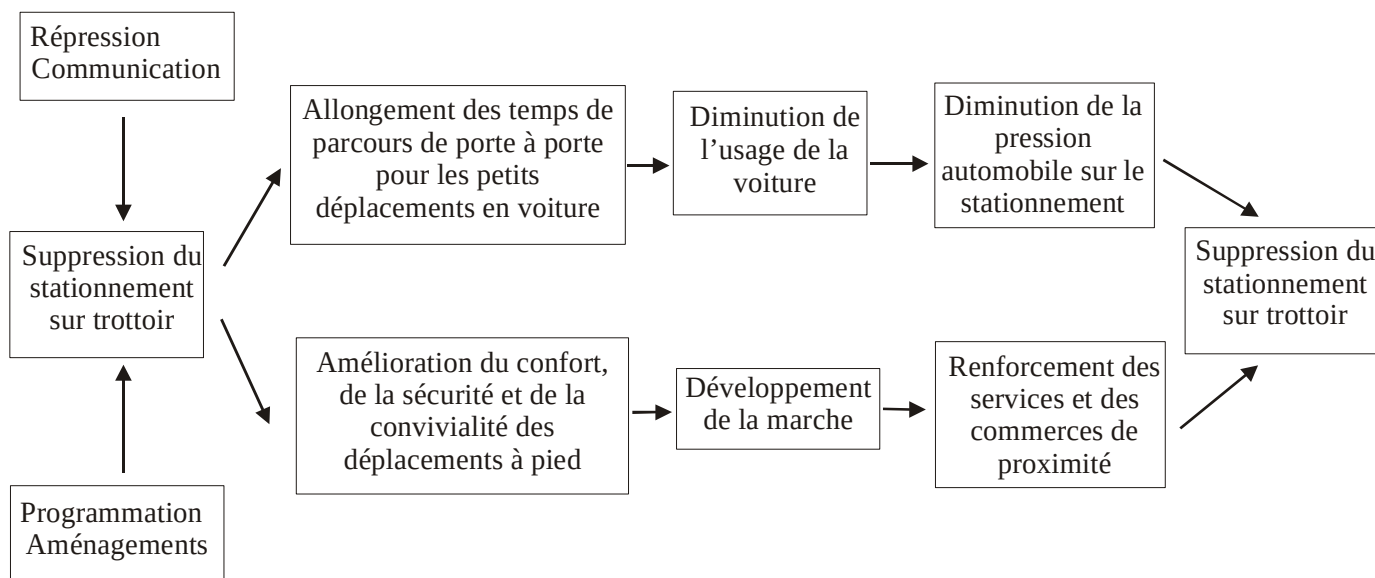
#### 11.5.4. Concevoir et mettre en œuvre des outils de programmation adaptés

Deux types d'outils existent : le plan de circulation et de stationnement et le PDU (plan de déplacements urbains). Si le PDU s'adresse surtout, mais pas exclusivement, à des agglomérations d'une certaine taille, le plan de circulation et de stationnement concerne tout type de commune. Bien conçu, il aboutit à un équilibre entre les différents modes de déplacement, mais aussi entre les circulations, le stationnement et les autres fonctions urbaines (vie locale, loisirs, commerces...).

Par la place accordée aux modes alternatifs, notamment la marche à pied, le plan de circulation et le PDU doivent s'intéresser au stationnement sur trottoir. D'ailleurs, la disparition de ce stationnement illicite contribue à leur mise en œuvre. En effet, **supprimer le stationnement sur trottoir, c'est contribuer au rééquilibrage modal, en favorisant les modes les plus adaptés aux déplacements courts :**

- la marche à pied est encouragée, puisque les trottoirs (re)deviennent praticables,
- la voiture devient moins attractive, par l'allongement des temps de parcours de porte à porte (dans la plupart des cas, le stationnement sur trottoir se fait à moins de 10 mètres de la destination).

##### Le cercle vertueux



## 11.6. LE STATIONNEMENT SUR BANDE CYCLABLE

Même si le stationnement sur bande cyclable ne constitue pas le sujet de notre recherche, certaines des préconisations présentées dans les pages qui précèdent peuvent être transposées aux bandes cyclables.

En premier lieu, l'association de la répression et de la communication constitue la politique la plus adaptée, tant les caractéristiques du stationnement sur aménagement cyclable sont proches de celles du stationnement sur trottoir.

Pour les bandes cyclables, l'accent doit être notamment mis sur le stationnement de courte durée occasionné par les commerces et les services, qui constitue une part importante des infractions. Par ailleurs, il est souhaitable que les bandes cyclables, soient clairement matérialisées (pictogrammes « vélo » répété fréquemment et marquage séparatif, voire marquage en vert de toute la surface de la bande cyclable). Ensuite, il est souhaitable que les bandes cyclables ne soient pas trop larges. La largeur habituellement recommandée (1,50 m) convient tout à fait, puisqu'elle ne permet pas à une voiture de rentrer complètement dans une bande cyclable, et de s'y mettre à l'abri des véhicules en circulation.

Enfin, il est indispensable de mener l'action contre le stationnement sauvage de manière globale, sous peine d'assister à un report du stationnement du trottoir aux bandes cyclables, ou vice-versa.

# POSTFACE

La présente recherche a permis d'apporter un certain nombre de réponses et de propositions sur un sujet jusqu'à totalement inexploré. Elle a également mis en évidence certains thèmes qui mériteraient d'être approfondis. On peut ainsi proposer trois recherches en mobilité et deux recherches en sociologie et politologie.

- **Impacts du stationnement sur trottoir sur les déplacements des piétons**

Cette recherche devra examiner de manière détaillée les impacts sur les principales populations de piétons, en particulier les enfants et les différentes catégories de personnes à mobilité réduite, dont une liste indicative est donnée à la page 4. Elle comportera deux volets :

- des entretiens sur site,
- une analyse des comportements.

- **Accidentologie des piétons**

Deux analyses accidentologiques nous semblent nécessaires :

- accidents de piétons sur trottoir causés par un véhicule en manœuvre de stationnement.
- accidents de piétons obligés de descendre sur la chaussée à cause d'un véhicule en stationnement sur trottoir.

- **Centralités de quartier et marche à pied**

Les quartiers péricentraux sont généralement assez bien équipés en commerces et services. Or, leurs habitants, qui utilisent de plus en plus leur voiture, ont tendance à les délaisser. Dans le même temps, leurs commerçants clament haut et fort que leur survie dépend de l'accessibilité automobile. Il apparaît donc nécessaire de renforcer les centralités secondaires que constituent les cœurs de quartiers. Ce renforcement passe par la consolidation des commerces et services existants et par le développement de la marche à pied, tout à fait pertinente à cette échelle territoriale, et du vélo.

La recherche proposée constitue une nouveauté par rapport à la plupart des recherches existantes qui n'abordent ce type de problématique qu'en opposant les centres-villes aux zones commerciales de périphérie. Or, la « ville des courtes distances », chère à tous les spécialistes des déplacements, se construit avant tout à l'échelle des quartiers...

- **Acceptabilité sociale et politique de la répression du stationnement interdit.**

Les différents sondages et enquêtes font apparaître que la majorité des Français est *a priori* favorable à une répression plus sévère du stationnement interdit et à des mesures volontaristes en faveur des modes non motorisés. Malgré cela, les élus hésitent à mettre en œuvre les politiques adaptées, en particulier en matière de répression, car ils craignent l'impopularité de telles mesures et ne pensent pas à accompagner cette répression d'une communication efficace. Il convient donc de s'interroger sur les logiques d'acteurs qui président aux choix politiques et d'analyser comment les choses peuvent évoluer.

- **Définition des rôles respectifs de la police ou de la gendarmerie nationale et des polices municipales.**

Il importe de définir un partage des rôles clair, réaliste, viable financièrement et applicable sur tout le territoire national.

# REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

## ◆ STATIONNEMENT

- « *L'auto, une citadine encombrante* ». in Diagonal n ° 147. Janvier - février 2001.
- « *Une politique de stationnement. Pourquoi ? Comment ?* ». J. Legaigoux, CERTU, 1999.
- « *La chasse à la place pour se garer dans le 19<sup>e</sup>* ». M. Peria★ez, 2000.
- « *Le stationnement résidentiel – synthèse du séminaire* ». PUCA. 1999-2000.
- « *Les pratiques de stationnement au domicile, au travail et dans la journée.* ». G. Rennes/JP. Orfeuil, 1997.
- « *Interaction entre stationnement résidentiel et habitat* ». M. Wiel. 2001.
- « *La protection des trottoirs contre le stationnement.* ». N. Wiplier, CERTU, 1997.

## ◆ PIETONS ET PERSONNES A MOBILITE REDUITE

- « *Séquences piétonnières et mesure de l'exposition au risque.* ». JR. Carré/A. Julien, 1999.
- « *L'insécurité des piétons âgés à travers le système 'Mobilité Urbanisme Réseau'* ». CERTU. 2001.
- « *La mobilité des personnes âgées. Analyse des enquêtes ménages déplacements.* ». CERTU. 2001.
- « *Free the street* ». Collectif pour des Rues Libérées, 1997.
- « *La part des boucles de déplacements dans l'accompagnement des enfants en voiture – Le potentiel de report vers les modes non motorisés.* ». B. Cordier, ADETEC, 2000.
- Données sur l'accidentologie des piétons à Clermont-Ferrand et Chamalières. DDE du Puy-de-Dôme.
- « *Une voirie pour tous* ». Décret et arrêté du 31 août 1999 et circulaire du 23 juin 2000 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.
- « *La sécurité des piétons en 1995* ». Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR).
- Données complémentaires sur l'accidentologie des piétons de 1996 à 2000. ONISR.
- « *Les piétons âgés en ville – Déplacements, perception de la sécurité routière et aménagements : l'exemple d'Aix-en-Provence.* ». J. Yerpez, INRETS. 1995.

## ◆ SOCIOLOGIE

- « *La prévention des accidents de la route est-elle affaire de culture, de formation ou de dissuasion ?* ». La Prévention Routière, 1999.
- « *La société incivile* ». S. Roché, Seuil, 1996.
- « *La société d'hospitalité* ». S. Roché, Seuil, 2000.

## ◆ AUTRES THEMES

- « *Les citadins face à l'automobilité.* ». EPFL/CERTU, 1998.
- « *Les déplacements urbains en province.* ». GART/UTP/ADEME/CERTU, 1996 à 2001.
- « *Suivi national des plans de déplacements urbains.* » GART/CERTU, 2000.
- « *Les forces de police dans l'Union Européenne.* ». P. Meizonnier et alii, IHESI, l'Harmattan, 1994.
- « *Le domicile au cœur de la mobilité quotidienne.* ». E. Minvielle, 2000.
- « *Enquête ménages de l'agglomération clermontoise.* ». SMTTC, 1993.