

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1973-1974

Rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 22 janvier 1974
enregistré à la présidence du Sénat le 5 février 1974.

PROPOSITION DE LOI

*tendant à réserver les trottoirs exclusivement
à la circulation des piétons,*

PRÉSENTÉE

Par M. Pierre GIRAUD
et les membres du groupe socialiste (1) et rattaché (2),
Sénateurs.

(Renvoyée à la Commission des Lois constitutionnelles, de Législation, du Suffrage universel, du Règlement et d'Administration générale sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

(1) *Ce groupe est composé de :* MM. Charles Alliès, Auguste Amic, Antoine Andrieux, Clément Balestra, André Barroux, Marcel Brégégère, Jacques Carat, Marcel Champeix, Félix Ciccolini, Antoine Courrière, Maurice Coutrot, Marcel Darou, Michel Darras, René Debesson, Emile Durieux, Léon Eeckhoutte, Abel Gauthier, Jean Geoffroy, Pierre Giraud, Léon-Jean Grégory, Marcel Guislain, Henri Henneguelle, Maxime Javelly, Robert Lacoste, Georges Lamousse, Robert Laucournet, Jean Lhospied, Marcel Mathy, André Méric, Gérard Minvielle, Paul Mistral, Gabriel Montpied, Michel Moreigne, Jean Nayrou, Jean Périquier, Maurice Pic, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Robert Schwint, Abel Sempé, Edouard Soldani, Marcel Souquet, Edgar Tailhades, Henri Tournan, Fernand Verdeille, Maurice Vérillon, Emile Vivier.

(2) *Rattaché administrativement :* M. Fernand Poignant.

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Par ordonnance du 19 décembre 1966, M. le Préfet de Police a décidé que le stationnement des véhicules peut être autorisé sur des trottoirs ne comportant pas de pistes spéciales de stationnement dès lors qu'il existe une signalisation appropriée ; en annexe figurait « la liste des trottoirs où *le stationnement sera toléré* ».

L'Association nationale « Les Droits du Piéton » s'est insurgée contre cette mesure et a soutenu essentiellement que « le Code de la route s'opposait à ce que l'autorité de police permît le stationnement des véhicules sur des trottoirs non aménagés à cet effet et que, de toute manière, une telle mesure n'était pas justifiée en l'espèce par des circonstances particulières et faisait subir aux droits des riverains et à la liberté d'aller et venir des piétons des restrictions ou des atteintes excessives ».

Le tribunal administratif a donné raison au Préfet de Police par jugement du 20 mars 1970.

Portée devant le Conseil d'Etat, la requête de l'association a été rejetée le 23 mars 1973 avec un considérant particulièrement significatif :

« Le principe d'une différenciation entre la circulation des automobilistes et celle des piétons ne résulte d'aucune disposition du Code de la route. »

Cette décision a été accueillie avec stupéfaction par une grande partie de l'opinion publique avertie. La séparation des trafics n'est-elle pas la meilleure façon de préserver la sécurité ?

L'étonnement est d'autant plus grand que le Commissaire du Gouvernement avait conclu à l'annulation des ordonnances du Préfet de Police, le Code de la route paraissant faire obstacle aux mesures édictées.

L'ambiguïté doit être levée et c'est pour cela qu'il nous faut recourir à la loi.

D'abord et essentiellement, les ordonnances prévues pour permettre des sanctions plus efficaces contre les stationnements illicites ont montré leur totale inefficacité ; c'est très justement que le Commissaire du Gouvernement, soulignant l'emploi de l'expression « stationnement toléré », peut affirmer que :

« ... cet euphémisme est néanmoins significatif de l'embarras de l'administration devant une mesure peu glorieuse qui témoigne de l'incapacité dans laquelle on a été jusqu'ici de maîtriser la circulation automobile dans les grandes agglomérations. En particulier, contrairement à ce que le Préfet annonçait devant les premiers juges, cette mesure n'a pas permis d'évincer les véhicules des trottoirs où leur présence restait illicite ».

Sur la conception des trottoirs, le Commissaire du Gouvernement a précisé :

« ... qu'ils sont non seulement destinés aux piétons, mais surtout aménagés pour eux seuls, afin de les protéger matériellement contre les écarts éventuels des véhicules circulant sur la chaussée. Et s'il y a là aussi des exceptions, elles ont toujours impliqué, depuis que les trottoirs sont apparus, un aménagement spécial dont le plus courant est le « bateau » ou léger abaissement du trottoir pour permettre aux véhicules de le traverser et d'accéder aux portes cochères.

« C'est pourquoi nous pensons qu'il est dans la logique du Code de la route que la circulation et le stationnement des véhicules sur les trottoirs ordinaires soient interdits ; par définition, en raison même de leur aménagement, de tels trottoirs sont interdits aux véhicules automobiles.

« Certes, cela n'est pas dit expressément par l'article 43, mais cela en découle et cela s'accorde parfaitement avec les dispositions de cet article. N'oublions pas qu'il emploie l'adverbe « exclusivement » ; si cela n'exclut pas des exceptions commandées par la nécessité de celles-ci, hors le cas de force majeure ou, comme le dit le texte actuel, de nécessité absolue, ne peuvent permettre à une catégorie d'usagers de passer sur une autre partie de la voie qui se définit précisément par un aménagement destiné à lui en interdire matériellement l'accès ; c'est le cas des trottoirs pour les automobiles.

« L'article R. 217 confirme ce point de vue. S'il y a des trottoirs aménagés spécialement pour l'usage des piétons — mais qu'est-ce d'autre qu'un trottoir ordinaire comme nous en empruntons chaque jour ? — les piétons doivent s'y tenir. On peut ajouter sans grand risque : seuls.

« On ne peut décemment exiger des auteurs du Code qu'ils aient dû préciser que les véhicules ne peuvent y circuler ; le Conseil d'Etat dans ses formations administratives n'eût pas manqué de suggérer l'économie d'une précaution aussi inutile. »

Sur la gêne apportée, le Commissaire du Gouvernement, représentant l'intitulé de l'association requérante, a pu déclarer, s'agissant des trottoirs, que les « Droits du Piéton », c'est aussi :

« ... la commodité, la sécurité, la tranquillité, et de plus, l'agrément de la circulation. Ce sont des notions qui fort heureusement commencent à prendre une certaine importance. Vous venez d'ailleurs d'en tenir compte dans votre décision de section, ville de Dieppe du 8 décembre 1972, où vous avez admis que la transformation en voie piétonnière de la Grande-Rue chaque samedi de 9 h 30 à 19 heures avait pu être légalement décidée en vue d'assurer dans de meilleures conditions de sécurité, de commodité et d'agrément, la circulation respective des piétons et des automobiles dans le centre de la ville.

« Certes, dans le cas présent, la sécurité des piétons, c'est-à-dire le facteur d'appréciation le plus directement mesurable n'est pas non plus en jeu. Les trottoirs à stationnement licite sont si encombrés que les automobilistes sont obligés de rouler au pas et l'administration peut affirmer sans risquer d'être contredite qu'aucun accident n'a jamais été signalé sur ces trottoirs ».

« En revanche, c'en est à peu près fini de la commodité, de la tranquillité et de l'agrément de la marche sur de tels trottoirs où à tout moment un véhicule peut barrer la route et dont on ne peut sortir sans se faufiler entre des carrosseries. Non seulement à défaut d'aménagement spécial séparant physiquement les piétons des voitures, celles-ci circulent et manœuvrent sur les zones réservées aux piétons mais certains jours ou à certaines heures beaucoup de ces trottoirs sont envahis par les voitures qui stationnent sur toute leur surface ».

Les difficultés des autorités de police ne peuvent être méconnues :

« ... si grandes que soient ces difficultés, elles ne doivent pas conduire à nier au profit de certaines catégories les droits des autres. Les mesures attaquées en l'espèce contribuent à faire de l'automobile, comme on l'a très bien dit, le nouveau maître de la ville, au détriment des droits des hommes eux-mêmes. Elles rejoignent ces innombrables mesures qui, au nom de la nécessité, transforment peu à peu les villes en chaos et en enfer. Elles ont en plus l'inconvénient d'esquiver les vrais problèmes. S'il doit être entendu que chacun a le droit de laisser sa voiture en stationnement à Paris, quelle que soit la surface disponible de la voie publique et les inconvénients que cela peut présenter, il est peut-être nécessaire de transformer les trottoirs en commençant par les plus larges en parcs de stationnement. Mais il vaudrait mieux qu'on ne put le faire qu'au prix d'un aménagement spécial dont devraient débattre les autorités compétentes, au grand jour, et non par le biais d'une mesure de police. »

On ne saurait mieux dire.

Est-il besoin de longs développements pour démontrer que, dans toutes les villes, la circulation des piétons devient chaque jour plus difficile par suite des stationnements abusifs ; la gêne devient drame pour les handicapés, les mères de famille avec enfants.

Mais, puisque le Code de la route peut prêter à des interprétations aussi différentes, c'est donc à la loi qu'il convient de faire appel.

Celle-ci doit être extrêmement précise et revenir à l'idée qui a toujours été dans l'esprit des rédacteurs du Code, à savoir que *les trottoirs sont le domaine du piéton*.

Que soit mise de côté toute question d'aménagement ; si certaines autorités locales entendent diminuer la largeur des trottoirs pour que soient prévues des aires de stationnement, celles-ci ne devraient être *abordées et quittées que par la chaussée*, une nouvelle bordure de trottoir étant construite.

A partir de ce moment-là, il ne s'agit plus de trottoirs.

Mais en aucun cas ne peut être considérée comme aménagement valable une bande blanche ou des obstacles matériels qui réduisent la circulation normale sur les trottoirs et permettent à l'automobiliste, pour pouvoir stationner, de circuler sur les trottoirs.

Pour les raisons ci-dessus exposées, nous vous demandons, Mesdames, Messieurs, de voter la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Les trottoirs sont réservés à l'usage exclusif des piétons, exception faite de la liberté d'accès des véhicules aux garages.