

# Trottoirs partagés avec priorité aux... cyclistes, ou les mauvaises manières de vivre l'espace urbain à Palaiseau

## Photo-choc 21 Mieux vaut en rire qu'en pleurer !



La dernière trouvaille de la Ville de Palaiseau : la priorité aux cyclistes sur les TROTTOIRS !!! Vous avez bien lu ! Ce n'est pas une blague, c'est dans le bulletin municipal Palaiseau Mag' de février 2014.

La photo ci-contre, illustre l'article qui en termes dithyrambiques présente la fausse bonne idée de transformer certains trottoirs en espaces partagés piétons-cyclistes pour favoriser le développement des itinéraires cyclables. Le Code de la route précise pourtant que les véhicules (le vélo est un véhicule) sont interdits sur les trottoirs, mais les édiles de Palaiseau n'en ont cure: ils ajoutent même que les piétons, dindons de la farce, devront respecter la priorité que les aménageurs ont accordée aux cyclistes.

lien vers l'Album des photos-chocs  
[http://circulationsdouces91.org/photo\\_choc0.html](http://circulationsdouces91.org/photo_choc0.html)

*Fac-simile de l'article de la municipalité en PDF*

*Favoriser les trajets à vélo*



## Ci-dessous l'article litigieux au format HTML

### ENVIRONNEMENT

#### Circulations douces

#### Favoriser les trajets à vélo dans la vallée

**Alors que sur le plateau de Saclay, la Caps développe depuis plusieurs années un réseau de pistes cyclables, représentant un**

**circuit de promenade de 43 kilomètres(dont 15 à Palaiseau), dans la vallée, la Ville innove en multipliant les initiatives pour s'adapter aux spécificités de sa géographie routière. La preuve par trois.**



*Avenue du Général-Leclerc, un espace partagé piétons/vélos - priorité aux cyclistes - , a été créé côté descendant. Un marquage spécifique le concrétise : symboles vélo et piéton sur le trottoir et damier vert aux croisements.*

---

Nombreux sont les Palaisiens à jouir des boucles de circulations douces implantées par la Caps sur le plateau, accessibles aux piétons et aux cyclistes. En contrebas, la vallée palaisienne offre moins de facilités pour circuler à vélo. C'est pourquoi la Ville propose de nouvelles manières de vivre l'espace urbain, en privilégiant le partage.

### **DES ESPACES PARTAGÉS PIÉTONS/VÉLOS... ET PLUS**

Quatre rues de la commune sont ainsi considérées comme zones de rencontre : le bas de la rue Gambetta, la rue de la Gare (en contrebas du pont Nicaise) et les rues de l'Abbé-Lambert et Michelet à la Bourbillière.

Limitée à 20 km/h et dotée d'un revêtement de chaussée spécifique, une zone de rencontre est destinée à faciliter la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes : les plus légers (piétons et cyclistes) ayant la priorité.

Avenue du Général-Leclerc, une bande cyclable avait été créée en 2010 dans le sens montant, lors de la rénovation de la chaussée par le Conseil général ; puis poursuivie l'année suivante jusqu'à l'avenue du Général-De-Gaulle. Dans l'autre sens, de Palaiseau vers Villebon, la Ville vient d'aménager un espace partagé.

Le principe est simple : il s'agit de laisser place aux vélos sur le trottoir, aux côtés des piétons. Les cyclistes ont alors la priorité. *«Certaines voies ne sont pas assez larges pour être équipées d'une piste cyclable. L'avantage d'un espace partagé est de pouvoir intégrer des bandes cyclables sur les trottoirs en les aménageant de façon adéquate»*, relève David Bodet, adjoint au maire chargé de l'espace public. Pour ce faire, les trottoirs de l'avenue ont été nivelés par endroits, rabaissés à d'autres par mesure de sécurité et un marquage spécifique a été réalisé. Reste à implanter les panneaux de signalisation.

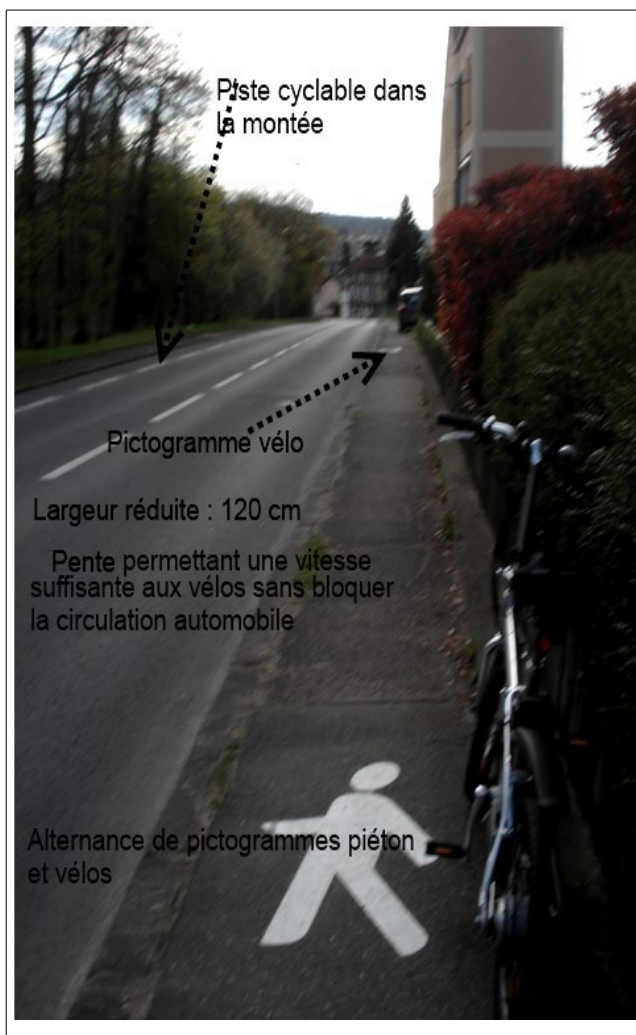
Les riverains devront quant à eux rester vigilants en sortant de leur garage.

Le même système d'espace partagé est prévu lors de la réfection de la voirie de l'avenue de Stalingrad (lire p.6).

Enfin, une piste cyclable longera le deuxième tronçon de la voie de bus en site propre (SPTC) en cours entre l'École polytechnique et le Christ de Saclay (lire p.9) et un nouveau pont sur la N118 sera réservé aux bus, vélos et piétons.

L'École polytechnique ayant donné son accord, la Caps pourra sous peu créer le dernier tronçon de la piste cyclable du quartier des Joncherettes qui rejoindra celle du SPTC.

*Note FCDE : Une visite sur le terrain le 25 mars 2014, nous a démontré la validité de nos remarques ci-dessous, publiées le 25 février. Nous voyons sur cette photo l'exemple le plus caricatural d'un de ces prétendus itinéraires cyclables. Ce trottoir ouvert à la circulation des cyclistes peut tout juste accueillir deux piétons de front. Aucune contrainte technique ne pourrait justifier le choix d'inciter les cyclistes à y circuler. Ce serait dangereux pour eux-mêmes et pour les piétons qu'ils y rencontreraient ... avec le risque supplémentaire pour les cyclistes de chute sur la chaussée devant les voitures.*



#### Commentaires de la FCDE

Lorsque nous avons reçu l'alerte que la Ville de Palaiseau annonçait fièrement dans son bulletin municipal la priorité donnée aux cyclistes sur les piétons dont les trottoirs étaient baptisés "espaces partagés", nous avons cru à une plaisanterie.

L'introduction dans le Code de la route du principe de prudence du plus fort envers le plus vulnérable implique que le conducteur d'un véhicule ne peut pas avoir priorité sur un piéton dans un espace partagé légal tel qu'une zone de rencontre. A plus forte raison sur un trottoir illégalement baptisé espace partagé.

De toute façon, cette priorité accordée aux cyclistes n'est qu'un épiphénomène ridicule par rapport à la question fondamentale : la décision d'envoyer dans plusieurs rues les cyclistes au milieu des piétons sur les trottoirs pour leur offrir des "trajets". La Municipalité se croit libre de les baptiser "espaces partagés".

Rappelons que le 23 janvier 2013 le Tribunal administratif de Strasbourg a jugé que les espaces mixtes, autre nom pour les trottoirs partagés, étaient illégaux.

Les deux photos illustrant cette innovation donnent de plus la " preuve par deux " d'une méconnaissance de la problématique des bandes cyclables.

1- La photo de gauche montre la bande cyclable tracée par le Conseil Général en 2010 uniquement dans la montée en raison du manque de largeur de la voie. Il s'agit d'une bonne pratique reconnue par les spécialistes, et inscrite dans la **Charte départementale des circulations douces** que la FCDE et la Fédération française de cyclotourisme ont cosignée avec le Conseil général de l'Essonne en 2010. Les cyclistes en descente roulent sur la chaussée à des vitesses compatibles avec la circulation automobile en zone urbaine, et au besoin leur sécurité peut être renforcée par une limitation locale à 30 km/h. En revanche dans les sections en côte, il est bon de fournir aux automobilistes la possibilité de dépasser les cyclistes moins rapides grâce à une bande cyclable qui les protégera contre les dépassements rasants. Les communes qui obtiennent des subventions pour des aménagements de circulations douces du Département ou de la Région ont l'obligation, au moins morale, de respecter les bonnes pratiques.

2- La photo de droite montre un cycliste sur un trottoir en légère descente rencontrant trois piétons marchant sur toute la largeur du trottoir, environ 1m50. Les paroles de M. Bodet, responsable du projet, "l'avantage d'un espace partagé est de pouvoir intégrer des bandes cyclables sur les trottoirs en les aménageant de façon adéquate", ne sont pas pertinentes puisqu'il n'y a pas de bande physiquement distincte, mais un espace déclaré commun. De toute façon une bande cyclable est définie dans le code comme "voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies".

Madame Robillard, Maire de Palaiseau est Vice-présidente de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay et a la responsabilité des circulations douces. De son côté, son 1er adjoint David Bodet, est chargé de l'Espace public (donc des aménagements pour piétons et pour cyclistes), et représente la municipalité à la Commission accessibilité de Palaiseau et est aussi Président de la CAPS. Nous pouvons nous étonner qu'avec les responsabilités qu'ils remplissent dans le domaine de la voirie et des déplacements à Palaiseau et à la CAPS, Mme Robillard et M. Bodet n'aient pas pris la mesure des conséquences de leur "innovation" contraire aux Code de la Route, à la Loi handicap de 2005, aux recommandations du CERTU (devenu CEREMA) et aux demandes des associations de personnes handicapées, en particulier aveugles et malvoyantes.

Peut-être ont-ils été trop confiants dans les informations que distillent depuis des mois des associations et regroupements de collectivités qui, sous prétexte de promotion du vélo, essaient trop souvent de déroger à leurs obligations légales à l'égard des piétons, y compris handicapés, plutôt que de miser sur la réduction de l'espace consacré à l'automobile. Ils ont donc pu croire de bonne foi que les espaces partagés étaient devenus légaux car ils ont été mis dans la liste des propositions faites aux ateliers du PAMA (Plan d'actions pour les mobilités actives) réunis sous l'égide du Ministère du développement durable sur initiative du Club des Parlementaires pour le vélo.

La modification au Code de la route se fera peut-être, mais avec de sérieuses garanties que la suppression de coupures de faible longueur sur des itinéraires cyclables ne soit pas une excuse pour choisir la solution de facilité du "trottoir partagé" sans contraintes techniques avérées. Par exemple sur des espaces non modifiables sauf à y faire de gros frais, par exemple des vieux ponts à trottoir de service qu'on veut ouvrir au piétons et aux cyclistes. Les associations de personnes handicapées, les associations de défense des piétons, et les associations sérieuses de cyclistes y veilleront. Si c'est cette optique qui a inspiré les services techniques de Palaiseau, ils ont fait un mauvais choix

avec cette section de la rue du Général Leclerc, car au vu de la photo, elle ne présente pas une impossibilité technique vraie, puisque les cyclistes peuvent emprunter la chaussée en descente. De plus, la suppression du stationnement sur la chaussée, le remaniement de la bordure du trottoir, la suppression des plantations, etc. ne sont pas des contraintes techniques incontournables. D'ailleurs des partages se font naturellement en de nombreux lieux où, ponctuellement, le piéton s'écarte, ou le cycliste met pied à terre et pousse son vélo, sans qu'il soit nécessaire de légiférer. Il n'est pas choquant que des cheminements mixtes existent dans les Rigoles sur le Plateau, dans la logique d'itinéraires de promenade qui peuvent aussi relier des villages. Il s'agit de chemins, non de trottoirs. En revanche en zone urbanisée le long de rues à circulation dense, les trottoirs doivent être le plus attractifs possible pour inciter les gens à marcher plutôt qu'à prendre leur voiture. La présence des vélos sur la chaussée est un facteur de modération de la vitesse. Leur intrusion sur les trottoirs est source de conflits avec les piétons et de repli des personnes âgées.

La FCDE attend que les corrections de cette mauvaise innovation soient faites au plus vite.