

brer l'utilisation de l'espace en ville en favorisant le partage de la chaussée. Les maires sont les dépositaires de l'autorité de l'Etat et détiennent le pouvoir de police, par conséquent le respect d'un décret de voirie leur incombe. En ce qui concerne les DSC en zone 30, ils sont encore nombreux à freiner des quatre fers. Alors, est-ce le rôle des associations d'être les vigiles du respect de la loi et de taper sur les doigts des élus ? Bien des associations n'ont ni l'envie, ni la disponibilité d'attaquer un élu en justice. Et pourtant, le respect de ce décret (et d'autres dispositions légales) est fondamental pour le bon fonctionnement de la démocratie. Comment faut-il se positionner en tant qu'association ?

La question est de savoir s'il existe un recours contre un arrêté pris selon la motivation « rue dangereuse » ou « rue étroite » avec maintien de deux files de stationnement, comme dans l'exemple de la rue Albert Joly à Versailles (photo).

Le droit coutumier de garer sa voiture

Dans les habitudes françaises, le stationnement est considéré comme un droit inaliénable, et un maire peut être tenté de faire valoir ce droit « coutumier » de maintien du station-

Souvent on nous demande combien coûte une politique vélo en ville. Il serait temps de se demander ce que coûte le maintien des privilèges accordés à l'automobile en ville (vitesse, espace, pollution, esthétique, budget voirie, ...)



La rue Albert Joly, qualifiée d'étroite... si on garde deux files de stationnement

nement, contre le droit - et le besoin - tout aussi légitime du cycliste de vouloir circuler en tous les sens dans un quartier. Il faut bien parler de droit « coutumier » ou acquis social, car aucun décret ne stipule le maintien du stationnement, alors que de nombreux textes de lois soulignent l'intérêt, voire l'obligation de concevoir des itinéraires cyclables.

Dans le guide du CERTU consacré aux DSC, page 18, il est écrit que le maintien du stationnement automobile ne peut justifier l'absence de double sens cyclable. Pour un profil en travers de voirie avec du stationnement longitudinal de part et d'autre de la rue, une configuration en chicane est proposée : la suppression judicieuse d'une place de stationnement à intervalles réguliers tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, permet d'anticiper les croisements en suscitant un fonctionnement de type alternat. Le classement en zone 30 concerne le plus souvent des rues résidentielles à faible trafic : un croisement à faible allure est toujours possible.

Ici à Versailles, aucune des six associations engagées dans la communication pro-DSC n'a eu envie de partir en procès contre le Maire qui, par ailleurs, fait bien des choses en faveur des cyclistes. Ces associations ignoraient les deux premiers jugements positifs rendus par des tribunaux administratifs, annulant des décisions municipales ne respectant pas le décret de 2008 (Saint-Avoid 57, Petit Quevilly 76). Il est vrai qu'un jugement annulant une délibération ne prévoyant pas de DSC dans une rue en zone 30 sur la base de l'argument « rue étroite », alors qu'il y a du stationnement, donnerait un levier à toutes les associations. Levier dont

les maires pourraient se saisir vis-à-vis des pressions exercées par les habitants qui réclament à la fois des aménagements cyclables, l'apaisement de la vitesse, et en même temps le maintien du stationnement. C'est un sujet délicat et d'actualité - nous sommes tous concernés.

Tuer le malade au lieu de traiter la maladie

On crie à l'insécurité mais, lorsque sécuriser un DSC signifie supprimer quelques places de stationnement, la sécurité devient secondaire ou alibi par rapport au maintien du stationnement. En conséquence, au lieu de sécuriser le DSC par la création de refuges en supprimant deux ou trois places de stationnement, on exige la suppression pure et simple du DSC. On peut se demander pourquoi on choisit d'éliminer l'utilisateur (le cycliste) et pas le danger. Transposé dans le domaine de la santé, cela équivaut à tuer le patient plutôt que de traiter sa maladie.

Cela met en évidence le rôle ambigu joué par les groupements de riverains : on les considère à la fois comme légitimes de se prononcer sur leur environnement immédiat et quotidien (leur rue) parce qu'ils le connaissent intimement, mais on leur donne également du poids de préempter sur l'espace public, alors que la fonction première de cet « espace public » est la circulation, la desserte et le transit des usagers (en voiture, à moto, à vélo, parfois en bus, et surtout à pied). Donc, au final, l'espace public est annexé par une minorité de riverains comme un domaine semi-privé, et leurs pressions exercées sur la municipalité peuvent saper le travail d'associations reconnues comme sérieuses et