

Rue de l'Avenir

Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne  
Mobilità pedonale

# Traversées piétonnes en régime 30: une question de priorités

*Reflets de la journée d'étude organisée par Mobilité piétonne  
Bienne, le 30 août 2011*



La question des traversées piétonnes, particulièrement celle des passages piétons, est une question sensible. On touche à des enjeux importants liés à l'usage de l'espace-rue et au type de relations entre usagers motorisés et piétons. Les débats à propos de l'obligation du signe de la main – supprimée en 1994 – se poursuivent aujourd'hui autour de la «fausse sécurité» qu'apporterait le marquage de passages piétons et du danger induit par le comportement inadéquat des piétons, qui se lancent sur la chaussée sans plus regarder, forts de leur priorité.

La nombreuse assistance présente lors de la journée de Bienne – plus de 130 personnes – attestait de l'intérêt du thème et des interrogations auxquelles sont confrontés les participants dans leur pratique au quotidien. La règle de suppression des passages piétons dans les zones 30, au nom du confort des piétons, est une forme de «cadeau empoisonné» qui suscite particulièrement de controverses et rend la tâche difficile aux responsables politiques et techniques. A bien des endroits, elle met en péril les projets de zones 30.

Les arguments pour mettre en question le marquage de passages piétons sont en partie ambigus et il n'est pas facile de faire la part des choses. La suppression des passages piétons est-elle pour le piéton un pas de plus vers une reconquête de l'espace public ou un retour en arrière qui ne dit pas son nom?

La question est complexe et elle n'a pas de réponse toute faite. Mais il est indispensable de se la poser. Dans un contexte encore largement dominé par le trafic motorisé et marqué par la rivalité voire la tension entre usages et usagers de l'espace-rue, il s'agit de développer progressivement une nouvelle culture de la circulation basée sur une véritable cohabitation, qui ne se fasse pas au détriment du piéton.

RdA

## La circulation vue par les enfants

Un récent rapport de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI) traite de la mobilité des enfants et le trajet scolaire d'élèves des classes primaires en particulier. Il livre de nombreux résultats, graphiques et recommandations concernant la sécurité routière, le choix du moyen de transport et l'exercice au quotidien.

Certains points forts ressortent de ce document:

- le vélo est le moyen de transport préféré de près de la moitié des enfants, mais beaucoup n'ont pas la permission d'aller à l'école en bicyclette;
- l'usage des «engins assimilés à des véhicules» (trottinettes, planches à roulettes, etc.) est plus importante pour cette catégorie d'âge que ce que laissent transparaître les statistiques. Du point de vue des responsables scolaires, les dangers du recours à ces modes de déplacement sont cependant sous-estimés;
- la réorganisation des cercles scolaires mène souvent les écoles et les jardins d'enfants à drainer de nouveaux quartiers. La sécurité du chemin de l'école devrait dès lors être réexaminée;
- la part des «parents-taxis» varie selon les régions linguistiques, mais les raisons en sont difficiles à expliquer.

**Rapport SVI 2004/006:** *La circulation du point de vue des enfants* (2010 - allemand avec un résumé français).

A télécharger: [www.mobilite-douce.ch](http://www.mobilite-douce.ch) > Documents > colonne de droite «autres documents»



## Impressum

*Rue de l'Avenir* - groupe-conseil romand.

Organismes partenaires: *Mobilité piétonne* - Association suisse des piétons, *ATE* - Association transports et environnement, *La Rue* - groupe de travail de l'EPFL, *PRO VELO Suisse* - Association pour les intérêts des cyclistes, *Pro Juventute*, *Pro Senectute*, Liges de la santé VD.

### Secrétariat, rédaction, abonnements et changements d'adresses:

Marie-Claire Pétremand, 2322 Le Crêt-du-Loche • 032 724 32 82 • [secretariat@rue-avenir.ch](mailto:secretariat@rue-avenir.ch)

### Contact conseillers régionaux et prestations Rue de l'Avenir:

Alain Rouiller • 022 777 10 02 • [communication@rue-avenir.ch](mailto:communication@rue-avenir.ch)

**PAO:** *Ecodev* Sàrl, Neuchâtel

**Impression:** *Pressor*, Delémont

**Rédaction du numéro:** Mathieu Pochon

**CCP:** 20-7856-6

[www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch)

**Page de couverture:** Un marquage sur le trottoir, à Montréal, qui symbolise à lui seul plusieurs enjeux du thème de la journée: comment assurer la sécurité des traversées? qui doit en porter la responsabilité? comment gérer la cohabitation entre les usagers? (Photo Alain Rouiller)

# Les traversées, maillons essentiels des réseaux piétons

Les aspects juridiques et techniques au programme de la journée d'étude sont de bons révélateurs de la manière de concevoir et de gérer les rapports entre les différents usagers de la route – de la rue. Dans un contexte encore fortement dominé par le trafic motorisé, la problématique des traversées piétonnes soulève plus largement la question de la place du piéton dans la circulation. Et dans la ville.



Années 60. Un dessin humoristique qui imagine l'avenir et le «sauvetage du dernier piéton»... (Dessin Nebelspalter n°33, 1964)

L'idée de la «coexistence plutôt que la domination» dans la circulation - selon les termes du modèle bernois - fait progressivement son chemin dans les aménagements et dans les têtes. Pour autant, il ne faut pas se leurrer : l'usage de l'espace-rue et la culture de la circulation restent encore largement dominés par le trafic motorisé. Derrière la question des traversées piétonnes, il y a un enjeu : comment permettre

la cohabitation, dans un contexte de rivalité, voire de tension, d'usagers de «forces» différentes? La question est complexe, elle n'a pas de réponse toute faite.

## La remise en question d'un symbole

Le passage piéton a fait partie des outils utilisés dès l'après-guerre pour organiser l'usage de la chaussée et gérer les traversées des piétons, dans un contexte de motorisation croissante, qui a vu la rue devenir la route, aménagée de plus en plus en fonction des besoins de la circulation.

De la rue piétonne à la zone de rencontre, quarante ans de reconquête de la rue ont vu le piéton retrouver progressivement une place dans les lois, les normes et les aménagements. Le poids du trafic motorisé reste cependant prépondérant : mis à part les zones piétonnes (où le trafic est presque inexistant) et les zones de rencontre, les seuls endroits où les piétons bénéficient aujourd'hui de la priorité dans la circulation sont les passages piétons.

La remise en question du marquage des passages piétons observée ces dernières années, qu'elle se base sur des arguments

de «fausse sécurité», de confort des piétons (zones 30) ou qu'elle soit liée à la recherche de solutions de cohabitation, touche nécessairement aussi au droit de priorité des piétons - même si ce n'est pas nécessairement l'intention au départ.

## Le Passage Piéton - bien plus qu'un marquage

Le passage piéton est devenu un symbole fortement ancré dans l'inconscient collectif, il fait partie d'une culture largement partagée. Du point de vue légal, il est assorti de règles précises qui régissent le comportement des usagers : les piétons sont prioritaires (sous conditions) et les conducteurs doivent ralentir à l'approche de passages piétons et s'arrêter au besoin.

Le passage piéton constitue un repère et une aide à la traversée pour les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, usagers vulnérables pour qui la traversée d'une route représente une opération extrêmement complexe. Il marque aussi visuellement l'image de la chaussée et rappelle la possible présence d'autres usagers. Enfin, le passage piéton est un maillon important des réseaux piétons, mentionné par la Loi sur les chemins piétons et les chemins de randonnée (LCPR), qui en assure la continuité, aussi en traversée.

## Des questions de fond à se poser

Le renoncement au marquage de passages piétons et la suppression de marquages existants ne sont pas quelque chose de banal ; ils soulèvent plusieurs questions de fond. Quel en est le bénéfice, pour qui, et quels



**Köniz**, Schwarzenburgstrasse. Dans de tels exemples, le non-marquage de passages piétons s'accompagne d'un réaménagement complet, et d'une communication large auprès des usagers. Photo: G. Cochand

sont les critères qui fondent l'évaluation? Si les problèmes constatés sont réels (comportement des usagers, infrastructures), il n'est pas sûr que de supprimer les passages pour supprimer les problèmes soient la bonne réponse. Remplacer la «fausse sécurité» par une désécurisation destinée à renforcer l'attention des usagers risque d'induire une cohabitation faussée, au détriment des piétons. Particulièrement des enfants et des personnes âgées ou à mobilité réduite, usagers vulnérables que l'on rend ainsi entièrement responsables d'assurer leur propre sécurité.

Dans les zones 30, la règle de non-marquage de passages piétons conduit aujourd'hui à pratiquer une «gymnastique» plus ou moins compliquée consistant à mettre en place des aménagements qui reproduisent les passages piétons sans en être. Si l'évolution de l'aménagement des rues vers un caractère moins routier est bien sûr souhaitable à long terme, la contrainte de réaliser des aménagements souvent beaucoup plus coûteux ne risque-t-elle pas de dissuader les communes de réaliser les zones 30?

La question des passages piétons mêle intimement les questions de priorité et de sécurité. Plutôt que de supprimer les passages piétons, ne faudrait-il pas supprimer la règle des 50 mètres? Pourquoi ne pas envisager des alternatives au marquage de passages piétons comme une possibilité «en plus de» plutôt que «à la place de»? Ne faudrait-il pas envisager - au moins discuter - la possibilité de simplifier les règles et généraliser la priorité des piétons en traversée? Introduire l'idée du «principe de précaution», tel qu'il est prévu dans le Code de la rue en Belgique et en France?

A quelle échelle et avec quelles mesures peut-on améliorer la sécurité des traversées? Celle-ci est aujourd'hui encore très fortement associée aux aménagements, elle dépend cependant aussi plus généralement de la culture de la circulation, et du «climat» urbain - ce qu'on pourrait appeler la «sécurité intégrée». Le potentiel de la communication et de la sensibilisation dans

## Le point de l'OFROU sur les bases légales

Stefan Huonder, responsable du domaine «règles de la circulation» à l'Office fédéral des routes (OFROU), était chargé de présenter en introduction les bases légales en vigueur ainsi que les différences entre la limitation à 30 km/h sur les routes d'intérêt local (zones 30) et sur les tronçons de routes à orientation trafic.

Il n'a pas manqué de rappeler le texte de l'ordonnance sur les zones 30 concernant les passages piétons (art. 4), qui stipule que dans les zones 30, il est permis d'aménager des passages pour piétons «lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes». Interrogé sur l'interprétation à donner au «notamment», il s'est prononcé dans le sens d'une application plutôt restrictive, considérant la proximité des écoles ou de homes comme un critère nécessaire. La suppression des passages piétons contribue à donner un caractère moins routier aux zones 30, permettant aux automobilistes de mieux reconnaître celles-ci et d'adapter leur comportement en conséquence.

Stefan Huonder a également rappelé la possibilité de limiter des tronçons de routes à orientation trafic à 30 km/h, en précisant que dans ce cas, les contraintes de la priorité de droite et de la suppression des passages piétons ne s'appliquent pas. En revanche, cette limitation de vitesse ne peut se faire qu'aux conditions de l'art. 108 OSR, notamment si certains usagers de la route ont besoin d'une protection spéciale ne pouvant être obtenue autrement, ou si cela permet d'améliorer la fluidité du trafic. Finalement, il a également précisé qu'une route à orientation trafic pouvait être intégrée dans une zone 30 à condition que le tronçon soit attenant à une zone existante et présente des conditions locales particulières (centre-ville ou vieille ville).

Pour en savoir plus:

- Ordonnance sur la signalisation routière (OSR), RS 741.21
- Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre, RS 741.213.3



**Fribourg.** Rehaussement sans marquage d'un passage piéton dans une zone 30, au croisement avec une liaison piétonne transversale. Photo: D. von der Mühl

ce domaine reste largement à explorer (voir l'exemple de Graz, RdA 4/2010).

### Vers une vision proactive et positive

L'approche de la problématique des traversées piétonnes reste presque exclusivement technique et normative, avec une évaluation au cas par cas et une attitude plutôt réactive (ne pas marquer trop de passages piétons, évaluer si un marquage est véritablement nécessaire, etc.)

De nombreux objectifs au niveau fédéral visent aujourd'hui l'augmentation de la part de «la mobilité douce» et la promotion des déplacements à pied et à vélo, notamment dans le cadre de la politique des agglomérations, mais aussi de l'environnement et de la santé. Ils devraient inviter à aborder la question des traversées piétonnes dans une vision plus stratégique, proactive et positive des réseaux piétons et de la place du piéton en localité. Elle permettrait de faire évoluer la vision d'un piéton problème vers un piéton porteur de potentiel, en termes de qualité de vie en ville, de cohésion sociale, de mobilité durable, de santé.

Dominique von der Mühl ■



**Lausanne.** La ville conserve de nombreux passages piétons dans les zones 30, notamment lorsqu'il s'agit de marquer des cheminements piétons importants. Photo: D. von der Mühl.

.....  
 Voir aussi RdA 4/2006 «Traversées piétonnes – vers une suppression des passages piétons?» et 3/2005 «Les traversées piétonnes, talon d'Achille des réseaux piétons» (téléchargeables sur [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch) > Bulletin > Archives)  
 .....

### Plan directeur de la mobilité douce.

*Des objectifs au niveau fédéral, base pour développer une stratégie proactive et positive. (DETEC, 2002)*



## Alternatives au marquage de passages piétons: deux recherches

Co-auteurs de deux mandats de recherche SVI, Marco Ghielmetti, ingénieur en transports à Winterthur, et Rolf Steiner du bureau Verkehrsteiner ont présenté les résultats des recherches menées sur la thématique des alternatives au passage piéton. La première étude, intitulée «Traversées de centres de localités sans passages piétons», avait pour objectif d'évaluer les différentes alternatives au passage piéton dans les centres de localité à travers l'étude de sept cas existants. La seconde étude visait à évaluer les avantages et inconvénients des différentes alternatives au passage piéton dans les zones 30. Le détail des deux études n'est pas repris ici, les numéros 3/2008 et 4/2010 de Rue de l'Avenir y ayant déjà fait référence par le passé.

Basées sur des mesures de vitesses, des enregistrements vidéo et des questionnaires auprès des usagers, les deux études remettent en question le passage piéton, notamment sur les critères de la sécurité et de la communication entre usagers. Les auteurs arrivent ainsi à la conclusion que le passage piéton donne certes la priorité aux piétons, mais ne garantit pas à lui seul plus de sécurité. Pourtant, les questionnaires montrent que si les solutions sans passage piéton sollicitent davantage de communication entre usagers, les piétons interrogés souhaitent en général que les bandes jaunes soient marquées à nouveau. Dans l'ensemble, les auteurs tirent un bilan positif des solutions alternatives analysées, applicables sous réserve de certaines conditions.

Si les questions posées par les deux études sont intéressantes, les conclusions et recommandations auxquelles elles arrivent posent elles-mêmes d'autres questions et doivent être nuancées. Les auteurs soulignent eux-mêmes que les solutions alternatives analysées demandent des travaux d'infrastructure conséquents. Ils suggèrent d'orienter les recherches futures sur des solutions plus économiques, telles que le marquage de surfaces colorées sur la chaussée.

M. Ghielmetti et al., *Fussgängerstreifenlose Ortszentren*, Mandat de recherche SVI 2002/001, Zurich, novembre 2006, 62 p.

M. Ghielmetti et al., *Alternativen zu Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen*, Mandat de recherche SVI 2004/073, Zurich, avril 2011.

# Walkshop dans les rues de Bienne

Dans le cadre d'un «walkshop» - néologisme désignant un «workshop» pédestre sur le terrain - à travers les rues de Bienne, Jonas Schmid et Felix Dudler de la Ville de Bienne ont pu présenter plusieurs réalisations récentes d'intérêt, impliquant des aménagements légers et une planification par étapes successives. Parmi ceux-ci, deux réaménagements le long des quais de la Suze, l'un en zone 30 et l'autre limité à 50 km/h, ainsi que la première étape du réaménagement d'une route à orientation trafic.



## Aménagements légers le long du Quai du Bas

La première étape de la visite nous a menés au **Quai du Bas** (voir ci-dessus) qui longe la Suze et offre une liaison de desserte importante et de grande qualité pour piétons et cyclistes, reliant notamment le lac et le centre-ville. Premier arrêt de la visite à l'intersection avec la **rue du Viaduc** (voir ci-dessous), située en zone 30 depuis



près de vingt ans, à l'époque sans mesures d'aménagement particulières. Ce carrefour a été réaménagé lors de l'assainissement du pont, il y a quelques années. La Ville en a profité pour procéder à un réaménagement: les trottoirs ont été élargis et un seuil léger a été introduit au Nord du pont. Le passage piéton encore présent à l'époque a été retiré et les alentours du pont ressemblent aujourd'hui davantage à une place qu'à un carrefour. Bien que la chaussée à traverser reste très large, les piétons n'ont aucune peine à traverser et peuvent le faire à plusieurs endroits. Les aménagements sont sobres et le caractère urbanistique du site incite les automobilistes à adapter leur vitesse et à être attentifs aux autres usagers.



Après quelques centaines de mètres le long du Quai du Bas, nous nous arrêtons à l'intersection avec la **rue de l'Hôpital** (voir ci-dessus). Bien qu'étant une route de liaison limitée à 50 km/h, la vitesse des véhicules y est sensiblement plus faible. Ici aussi, à l'image des bordures basses, les aménagements opérés donnent un caractère plus urbain que routier à l'espace attenant au pont, rendant davantage une image de placette que de carrefour. Les nombreux passages piétons permettent d'assurer une bonne continuité de la liaison piétonne du Quai du Bas, sans nuire à la fluidité du trafic.



## Rue du Canal / Kanalgasse: une planification par étapes

La **rue du Canal** (voir ci-dessus) est un axe important pour le trafic automobile et pour les transports publics, avec près de 30'000 véhicules par jour et de nombreux poids lourds. Lors de l'assainissement du canal situé sous la route, il y a deux ans, la rue a bénéficié de travaux de réaménagement, avec notamment un élargissement des trottoirs. Ces interventions ont été planifiées dans une perspective à long terme, avec en ligne de mire la décongestion de l'axe qu'induit l'ouverture de l'A5. D'autres travaux sont ainsi prévus: remplacement des signaux lumineux au passage piéton par un îlot refuge, suppression des pistes cyclables et voies de bus en faveur d'une bande centrale polyvalente. La mise à 30 du tronçon entre vieille ville et centre-ville figure également parmi les possibilités d'évolution future de cet axe.

Compte-rendu: Mathieu Pochon ■

# Ateliers et table ronde

**Parmi les quatre ateliers thématiques organisés durant la journée (voir encadré), l'un s'est attaché à faire le point sur la situation en Suisse romande. Alimenté par une présentation d'Alain Gonin, chef de division au Service «routes et mobilité» de la Ville de Lausanne, et modéré par Dominique von der Mühl, cet atelier a permis un échange intéressant entre des acteurs d'horizons différents.**

## L'approche lausannoise

Pour initier la discussion, Alain Gonin a présenté l'exemple concret des zones 30 à Lausanne. En plus d'être une grande ville dotée de ressources suffisantes pour réaliser ses études en interne, Lausanne bénéficie de la délégation de compétence de la part du canton. Parmi les exemples exposés, plusieurs ont montré des situations où la Ville a opté pour la conservation de passages piétons en zone 30. Alain Gonin a ainsi présenté une démarche pragmatique, interprétant le texte de l'ordonnance concernant les passages piétons de manière à faire aussi place aux besoins et aux réactions des habitants. La Ville réalise des aménagements relativement légers dans un premier temps, quitte à les compléter dans un second temps, au gré des travaux prévus, par des aménagements à caractère urbain. C'est dans ce cadre que des passages piétons sont parfois supprimés, l'aménagement constituant une compensation. Alain Gonin a souligné que le mar-

quage d'un passage piéton ne constitue pas en soi une mesure de sécurité, mais d'abord une mesure de priorité, la sécurisation impliquant parfois des mesures supplémentaires. Le passage piéton permet ainsi d'accorder la priorité aux piétons à un endroit donné, en continuité avec le réseau des cheminements principaux.

## «La charrue avant les bœufs»

Dans les quartiers, la vitesse effective des véhicules est souvent déjà relativement faible avant l'introduction d'une zone 30. Ainsi, aux yeux des habitants, le passage à 30 est seulement synonyme de pose de panneaux en entrée de zone et de retrait des passages piétons. En réaction, certains parents d'élèves menacent d'amener leurs enfants à l'école si les passages piétons sont retirés. Ces réactions soulignent l'importance de la communication en amont entre autorités et habitants. Parmi les propositions faites durant l'atelier, l'introduction d'une «phase

transitoire» a été évoquée en écho notamment à la pratique visant à laisser les passages piétons s'effacer d'eux-mêmes une fois la zone introduite. Imposer une application sans nuances de la suppression des passages piétons dans les zones 30 revient à «mettre la charrue avant les bœufs», en prétendant pouvoir mettre en place une solution de cohabitation sans que les conditions ne soient mûres. Une procédure par phases successives permettrait ainsi, par des aménagements légers et échelonnés, à garantir un meilleur fonctionnement et une plus grande acceptation du projet par la formation graduelle d'une nouvelle culture de circulation.

## Donner la priorité aux piétons?

La table ronde qui a suivi les ateliers a souligné l'écart entre ce que devrait être une zone 30 au sens de la loi et la manière dont elle est perçue par les habitants et les usagers de la route. Evoqués durant la présentation de Marco Ghielmetti et de Rolf Steiner, les sondages effectués par des étudiants de la HTW de Coire montrent que le piéton est largement perçu comme prioritaire dans les zones 30. Les chiffres sont en effet éloquentes: parmi les personnes interrogées, 60% des piéton-ne-s et 83% des automobilistes sont de cet avis, alors que la loi dit clairement le contraire. Ces résultats prêtent à réflexion. On peut d'un côté s'inquiéter du risque induit par la confusion des connaissances, si un piéton qui se croit prioritaire traverse devant un automobiliste convaincu du contraire. D'un autre côté, au vu de ces chiffres, et comme cela a été relevé dans le cadre de la table ronde, si une majorité de personnes pense que dans les zones 30 ce sont les piétons qui ont la priorité en traversée, n'y aurait-il pas lieu d'adapter la réglementation dans ce sens?

## Echos des ateliers germanophones

Dans l'atelier intitulé «le 30 km/h sur des routes à orientation trafic», Peter Hartmann, du bureau Hartmann und Sauter à Coire, a présenté la politique du canton des Grisons en matière de limitation à 30 sur les routes à orientation trafic. Depuis 2005, le canton a établi des lignes directrices permettant aux communes de mettre en place de nombreuses zones 30 à moindres frais et d'y inclure des axes à orientation trafic. Ainsi, les Grisons comptent aujourd'hui déjà trente tronçons de telles routes limités à 30.

Contrairement aux trois autres, l'atelier «traversées sur le chemin de l'école» ne s'est pas focalisé sur les traversées, mais davantage sur la conception globale et la sécurité sur le chemin de l'école. Werner Frick, responsable des travaux publics à Schaan (Lichtenstein), a montré à travers l'exemple de sa commune qu'un tel concept est au moins aussi important que l'aménagement de chaque traversée. En outre, il a également souligné l'importance de sensibiliser les parents en mettant en avant une démarche de promotion portant une vision positive de la marche.

Finalement, dans l'atelier «planifier les traversées en zones 30», Jürg Christen, du Département transports (DAV) de la Ville de Zurich, a exposé les tenants de l'approche zurichoise en matière de planification des zones 30, et en particulier l'étude de faisabilité faite en amont de chaque démarche de zone 30. Tout comme dans l'atelier romand, les discussions ont mis en évidence l'importance d'une approche par étapes successives.

# Bilan de recherches sur la sécurité des traversées

**Gianantonio Scaramuzza, collaborateur scientifique au Bureau de prévention des accidents, a présenté les résultats d'études sur la sécurité des passages piétons. Rappelant la nécessité d'une méthode d'analyse se rapprochant de la systémique, il souligne l'importance d'aller vers une généralisation du 30 km/h dans les quartiers.**

## Quels facteurs influencent la sécurité sur les traversées?

Il faut différencier infrastructure et exploitation. En ce qui concerne l'infrastructure, la présence d'un ou plusieurs îlots de refuge, le nombre de voies de circulation, la distance de visibilité, l'éclairage et la signalisation sont les facteurs principaux. Au niveau de l'exploitation, la vitesse des véhicules et les rapports des flux de véhicules et de piétons jouent un rôle prépondérant. Le comportement des usagers peut être influencé par l'ensemble de ces facteurs. En général, les îlots refuge et la distance de visibilité sont les facteurs les plus importants pour une traversée piétonne sûre. Une diminution de la vitesse permet d'influencer positivement la distance de visibilité et contribue ainsi indirectement à la sécurité des traversées.

## Quel bilan tirer des recherches actuelles?

Les recherches existantes ne prennent en compte qu'un seul facteur isolé et en analysent la pertinence du point de vue de la sécurité. Il manque des études qui analysent aussi l'interaction entre les différents facteurs. La seule qui aille dans cette direction est celle de Charles V. Zegeer<sup>1</sup>, qui a élaboré cette approche multifactorielle sur la base d'une analyse de 2000 traversées piétonnes aux Etats-Unis. Les résultats ne « cadrent » pas parfaitement au contexte suisse, où un travail de recherche comparable devrait être lancé. Son but serait de mettre au point un indice de sécurité multifactoriel. Il serait ainsi possible, par exemple, de savoir s'il est plus efficace de réduire la limitation de vitesse de 10 km/h ou d'aménager un îlot refuge, et d'évaluer, pour un emplacement donné, l'influence qu'aurait une augmentation de 50% du nombre de véhicules à l'heure sur l'indice de sécurité. Les bases utilisées, issues actuellement de la norme SN 640 241, se fondent sur des connaissances d'experts mais sont insuffisamment consoli-

dées d'un point de vue scientifique. Seule une analyse fondée sur la pertinence des facteurs pris séparément et de leur interaction pourrait donner une base solide pour l'amélioration de la sécurité des traversées.

## Que faire si l'analyse conclut qu'un marquage n'est pas indiqué?

Les traversées doivent être sûres, également quand elles ne garantissent pas de priorité, c'est-à-dire quand elles sont sans passage piétons. Dans la pratique, on constate à ce sujet une grande contradiction. Dans nombre d'endroits, la population ou les politiques exigent un passage piéton pour des raisons de sécurité. Lorsqu'un examen est fait sur place, on constate alors souvent qu'une intervention sur l'infrastructure est avant tout nécessaire pour une meilleure sécurité. Un passage piéton ne peut pas être marqué, parce que, par exemple, les conditions de visibilité sont insuffisantes. Des travaux de transformation coûtent plus cher qu'un peu de peinture jaune. La construction d'un îlot refuge peut facilement coûter 50'000 francs. Ainsi, pour des raisons de coûts, les mesures infrastructurelles sont souvent écartées au profit d'un statu quo insatisfaisant en termes de sécurité.

## Comment éviter l'impasse du statu quo?

Il faut une norme pour les traversées sans passage piétons. Pour les traversées où un

passage piéton ne peut pas être marqué mais fonctionnant néanmoins comme liaisons piétonnes importantes, des objectifs d'aménagement clairs sont nécessaires pour garantir un certain niveau de sécurité. Le renoncement à un passage piéton ne doit pas être synonyme de renoncement à la sécurité. Inversement, un passage piéton ne devrait être marqué que là où la sécurité peut être assurée.

## La signalisation à 30 est-elle suffisante pour se passer de passages piétons?

Le conducteur doit savoir par l'apparence de l'espace routier qu'il se trouve dans une zone à 30 km/h. Des progrès sont encore à faire en la matière. Pour l'heure, environ 30% des quartiers d'habitations sont signalés en zone 30. Or, les rues de ces quartiers ne sont pas toutes aménagées en conséquence. Cela dit, plus les zones 30 seront généralisées, plus la vitesse sera respectée de manière naturelle, sans multiplication de mesures d'aménagement. Dans certains cas, un réaménagement de l'espace-rue est nécessaire et les traversées doivent toujours être planifiées avec soin.

Interview: Thomas Schweizer  
et Mathieu Pochon ■

1) Zegeer, Charles V. u.a. (2005), Safety Effects of Marked versus Unmarked Crosswalks at Uncontrolled Locations: Final Report and Recommended Guidelines



La présence d'un îlot-refuge, avec ou sans marquage de passage piéton, apporte selon la synthèse des études une bonne sécurité (photo Mobilité piétonne)