

Rue de l'Avenir

Reflets de la journée «réseaux piétons» 2005

Les traversées piétonnes, «talon d'Achille» des réseaux piétons

«On aime les passages»...

Mobilisation des habitants et marquage sauvage pour protester contre la suppression de passages piétons dans une zone 30 à Genève. Photo: Marcel E. Mühlestein.

Conception d'ensemble Bâle – Zone 30 Genève – Zones de traversée libre – Normes

Vous appréciez Rue de l'Avenir ? Pensez à régler votre abonnement... MERCI !

Editorial

Ce numéro 3/2005 rend compte de la journée annuelle «réseaux piétons» organisée en juin dernier par Mobilité piétonne sur mandat de l'Office fédéral des routes (OFROU). Rue de l'Avenir en a assuré le relais et la coordination pour la Suisse romande.

Le thème choisi pour cette 2e journée avait émergé lors de la journée 2004, notamment autour de la problématique de la suppression des passages piétons dans les zones 30. Comme on peut le lire dans l'article sur **Genève** (pp. 4-5), cette réglementation est loin de faire l'unanimité, particulièrement auprès des parents. La question de la rupture dans la continuité des réseaux avait aussi été évoquée (voir encadré article Genève).

Les mesures mises en place par la ville de **Bâle** (p. 3) concernant les traversées sont relativement classiques, mais cette démarche traitant de l'ensemble du réseau méritait d'être présentée. Une démarche participative qui a abouti à la définition d'un catalogue de mesures, avec une mise en œuvre échelonnée selon trois degrés de priorité assortie d'un financement spécifique.

Les prescriptions concernant les passages piétons sont très techniques et contraignantes (critères pour le marquage, contrainte d'utilisation par les piétons). Dans ce sens il est intéressant de découvrir les «**zones de traversée libre**» expérimentées à Neuenegg et à Köniz (pp. 6-7). Ce type de traversée sera traité dans une des **normes VSS** «traversées piétonnes» élaborées par un groupe de normes VSS spécialement mandaté pour ce thème. Ce même groupe a déjà élaboré la norme de base (SN 640 240, publiée il y a deux ans), dont on a pu (re)découvrir les grandes lignes lors de la journée (voir p. 8). Sa philosophie se démarque assez nettement de celle de l'actuelle norme sur les passages piétons.

Enfin la journée a permis de prendre connaissance de la **politique de la Confédération** concernant les piétons, particulièrement dans le cadre des projets d'agglomération (voir ci-contre). Le piéton ne coûte pas cher, on le savait, mais voilà que c'est un défaut !!... Moralité il faudra apprendre à exploiter les possibilités là où elles sont et chercher à introduire systématiquement la question des piétons dans les projets qui seront subventionnés.

Rue de l'Avenir

Mobilité douce et projets d'agglomération

La mobilité explose dans les agglomérations (+20-40% prévus dans les 20 prochaines années), on va vers la saturation des réseaux, les nuisances pour la population et l'environnement augmentent. Un transfert modal est indispensable. La mobilité douce est-elle un élément de solution ?

Lors de la campagne de votation sur l'initiative Avanti, un consensus s'était dégagé pour dire que le trafic d'agglomération méritait un appui financier. La Confédération a alors proposé les «projets d'agglomération». Les cantons et les villes des 24 agglomérations suisses pouvant recevoir 50% d'aide financière pour leurs projets d'infrastructures.

Pour ce financement, le Conseil fédéral a proposé de créer deux fonds: un fonds d'urgence, limité dans le temps, de 2,2 milliards de francs – malheureusement sans projets de mobilité douce –, et un fonds d'infrastructure de 20 milliards de francs sur 20 ans. Les recettes proviennent de l'impôt sur les huiles minérales. Le Parlement, divisé, doit encore décider.

Enjeu pour la mobilité douce

Les projets de mobilité douce étant – c'est paradoxal – «trop bon marché», ils ne peuvent pas être présentés en tant que tels, et doivent donc être inclus dans les projets routiers ou de transports publics. Ce sera un des enjeux de ces prochaines années. La tâche de la Confédération, notamment dans le cadre de la modification de la Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales, fixera les principes pour la contribution de la Confédération aux projets d'agglomération. Elle pourrait inciter fortement les cantons en ne soutenant que les «bons» projets, c'est-à-dire ceux prenant en compte la mobilité douce.

Rôle incitatif de la Confédération

La Confédération devra également veiller à une intégration optimale des déplacements non motorisés dans les chaînes de déplacement (interfaces, systèmes d'information) afin de favoriser la mobilité combinée, et s'efforcer d'augmenter la part modale des déplacements non motorisés, en particulier dans les agglomérations. La planification des réseaux cyclables et piétonniers étant une exigence de base pour les projets d'agglomération.

Enfin, la Confédération veillera à ce que la réalisation des maillons manquants des réseaux cyclables et piétonniers et l'amélioration de la sécurité des déplacements,

particulièrement aux points d'intersection des réseaux au niveau local, ne soient pas oubliés.

La Confédération soutiendra, par des mesures de planification et d'organisation, le développement d'itinéraires cyclables et de chemins de randonnée pédestre d'importance nationale.

Alain Rouiller

Compte-rendu de la présentation de G. Witzig, OFROU.

Répartition des tâches (tableau G. Witzig, OFROU)

CONFÉDÉRATION

- Plan sectoriel des transports: éviter ou réduire les effets négatifs des infrastructures nationales sur les réseaux de mobilité douce; engagement de la Confédération pour la mobilité combinée, réduire/éviter effets de coupure;
- Adaptation des procédures, normes et lois concernant les besoins des piétons et des cyclistes;
- Exigences concernant l'intégration de la mobilité douce dans les plans directeurs cantonaux;
- Ancrage de la mobilité douce dans les lois d'application de l'art. 86 de la Constitution.

CANTONS / AGGLOMÉRATIONS

- Ancrage des réseaux de mobilité douce régionaux dans la planification (plans directeurs ou autres); directives concernant les réseaux de mobilité douce locaux;
- Ancrage de la mobilité douce et de la mobilité combinée dans les projets d'agglomération;
- Structures d'organisation et de financement favorisant la promotion de la mobilité douce.

VILLES / COMMUNES

- Définition, planification et réalisation des réseaux de mobilité douce locaux et régionaux; instauration de zones à vitesse limitée;
- Planification et amélioration des interfaces;
- Repérage et assainissement des points noirs;
- Aménagement des espaces publics favorables à la mobilité douce.

Bâle-ville: une conception d'ensemble pour des traversées piétonnes sûres dans tout le périmètre urbain

Plus que les aménagements eux-mêmes, c'est la démarche globale du canton de Bâle-ville qui est tout à fait remarquable: enquête associée à un processus participatif, analyse, puis réalisation par étapes des mesures d'amélioration classées selon des priorités.



Dans certains cas l'aménagement peut être plus conséquent (ici redistribution d'espace à un carrefour). Mais pour l'essentiel les mesures d'amélioration des traversées sont ponctuelles et simples. Photo: Thomas Schweizer

Bâle-ville est connu pour sa politique en faveur des cyclistes mais a de son propre aveu longtemps négligé les mesures en faveur des piétons. En 1998, les associations de défense des piétons ont lancé une initiative intitulée «Basel zu Fuss» qui demandait une amélioration de la situation et les moyens financiers pour le faire.

En 2003, le Grand Conseil de Bâle-ville a adopté un crédit-cadre pour la promotion des déplacements à pied. Parallèlement, dans le cadre de Werkstadt Basel, un processus participatif dont le nom joue sur la combinaison des mots «Werkstatt» (atelier) et «Stadt» (ville), les habitants ont revendiqué des traversées et des liaisons piétonnes sûres.

Une démarche participative

La situation des piétons a été évaluée de manière très complète avec pour objectif une conception d'ensemble à l'échelle de la ville. Un inventaire de toutes les traversées piétonnes a été établi et plus de deux cents points noirs recensés. Le travail s'est fait en collaboration avec les associations de quartier, les organisations de défense des handicapés, les associations de défense des piétons et les inspecteurs scolaires. Les demandes d'habitants

et les motions politiques ont également été prises en compte.

Les problèmes les plus importants se situaient au niveau des possibilités de traverser qui manquaient, ne se trouvaient pas au bon endroit ou n'étaient pas suffisamment sûres: mauvaise visibilité, îlot central manquant, phases vertes trop brèves ou vitesses inadaptées.

Dès le départ, la question de la communication a été considérée comme essentielle. Du fait de l'intérêt de la population, les médias sont régulièrement informés de l'avancement du programme. Par ailleurs, après l'approbation d'un projet par l'administration, tous les intéressés - habitants, propriétaires, associations diverses - reçoivent une information écrite concernant les mesures prévues.

Evaluation objective et subjective

Pour pouvoir définir un programme adapté à la résolution des problèmes recensés, un groupe de travail interne à l'administration appuyé par un groupe d'ingénieurs externes a développé une méthode systématique d'évaluation des points problématiques. Cette méthode comportait des critères objectifs tels que la distance de visibilité et la vitesse de cir-

culution, mais aussi des critères plus subjectifs, comme le sentiment de sécurité ou de stress. Les lieux problématiques ont été évalués puis pondérés en fonction de leur importance pour les écoliers, les personnes âgées ou les actifs et en fonction de leur fréquentation puis classés selon trois degrés de priorité.

Mise en œuvre par étapes

Un catalogue de mesures d'amélioration a été établi puis des projets concrets par quartier pour les points noirs de première et deuxième priorité. Au nombre des mesures, on compte de nouvelles traversées piétonnes, des trottoirs traversants, des bastions, des îlots centraux, des adaptations de phases lumineuses et des améliorations de l'éclairage. Pour le financement des réalisations, un crédit-cadre de 25 mio a été accepté ainsi que trois crédits totalisant 2,72 mio pour 34 projets. La réalisation a commencé en 2002. D'ici fin 2005, une cinquantaine de projets auront été mis en œuvre. Afin de limiter les coûts au maximum, la mise en œuvre est coordonnée avec les autres travaux prévus.

Marie-Claire Pétremand

Compte-rendu de la présentation de Barbara Auer, bureau cantonal de la mobilité douce, Bâle-ville.

Zones 30 et passages piétons: polémique à Genève

L'ouverture de la zone 30 de la Cluse-Roseraie à fin août 2004 a déchaîné les passions suite à la suppression exigée par l'Etat de nombreux passages piétons.



Les mesures prévues au départ par la Ville étaient légères: marquage des entrées, stationnement alterné, priorité de droite partout, marquages au sol. Et maintien des passages piétons (refusé par le Canton).

A Genève, c'est l'Etat qui est compétent pour réglementer la circulation sur l'ensemble du canton. Quant à la Ville, elle est propriétaire de l'ensemble du domaine public situé sur son territoire et a la charge financière de son entretien. Les projets d'aménagements doivent donc être soumis dans leur ensemble à l'autorisation de l'Etat. Cette situation particulière a joué un rôle déterminant dans l'aménagement de la zone en question.

Selon la loi...

L'art. 4, al. 2 de l'Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontres («Mesures relevant du droit de la sécurité routière») stipule que «L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois 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».

Position de la ville: interprétation souple

Les services de la ville font une interprétation large de cet article de loi et estiment que l'aménagement de passages piétons est possible dès que les besoins en matière de sécurité sont identifiés. Pour eux, c'est le cas non seulement à proximité directe des lieux générateurs de flux piétonniers importants (centres commerciaux, écoles, homes, églises) mais aussi le long des principaux itinéraires de cheminements piétons, scolaires en particulier. Ils privilégient la vision de cheminements continus de façon à assurer au mieux la sécurité des usagers les plus vulnérables. Les aménagements prévus aux entrées et à l'intérieur de la zone avaient été réduits au minimum: totems supportant la signalisation, marquage au sol de la vitesse et des pertes de priorité aux carrefours, quelques bacs d'orangerie, rétrécissements de chaussées et décrochements horizontaux par modification de la configuration du stationnement.

En parallèle, une grande campagne de communication avait été mise sur pied. Elle comportait des dépliants d'information pour tous les ménages du quartier et pour les automobilistes ainsi que des affiches.

Interprétation plus restrictive du canton

L'Office des transports et de la circulation (office cantonal) fait pour sa part une lecture beaucoup plus restrictive de l'article en question. Selon lui, les passages piétons ne peuvent être maintenus dans une zone 30 qu'à proximité directe des écoles ou des homes pour personnes âgées. Il a donc demandé à la Ville de Genève de supprimer une vingtaine de passages piétons situés dans la zone 30 afin de répondre à la législation fédérale. Il lui a par ailleurs recommandé de compléter les aménagements de modulation de la circulation, de façon à obtenir un meilleur respect de la vitesse autorisée et



Rue de Carouge (à gauche, la voie du tram). Les piétons peuvent traverser partout en fonction de leurs besoins. Ici un coussin berlinois a été rajouté après coup (vers la camionnette). Photos: Alain Rouiller.

assurer la sécurité des piétons. Le projet de la ville étant très avancé, la zone a été inaugurée sans que le différent entre la ville et le canton ait été réglé.

Réaction des habitants

Dès l'inauguration, des réactions qui manifestaient l'incompréhension et la colère de nombreux riverains ont été adressées aux autorités communales et cantonales. Les craintes provenaient en majorité de parents qui estimaient que la suppression des passages piétons péjorait la situation et désécurisait les enfants, sur le chemin de l'école notamment. Un mois après l'inauguration, la mobilisation des habitants atteignait son paroxysme par le marquage, de manière «sauvage», à l'aide de bandes autocollantes, des passages piétons qu'ils souhaitaient voir réapparaître...

Conciliation et résolution du problème

Face à l'ampleur du mécontentement, les autorités communales et cantonales ont toutes deux mis de l'eau dans leur vin.



Carrefour le long de la rue Prévost-Martin. Le passage piéton qui avait dû être effacé a été repeint après coup, l'emprise du carrefour a été réduite (marquage et potelets) et un coussin berlinois aménagé vers le passage piéton.

La ville a accepté la réalisation de mesures de modération de la circulation complémentaires pour pallier la suppression des passages piétons (rétrécissements plus prononcés, pose de potelets, coussins berlinois). L'office cantonal a quant à lui admis la nécessité de rétablir six passages piétons situés le long de chemins très fréquentés. Ces décisions ont réussi à calmer les esprits.

Il apparaît finalement que le projet a été totalement bénéficiaire de la situation de crise. Le nombre d'accidents a diminué par quatre. L'Etat applique désormais l'art. 4 de façon moins stricte et la Ville de Genève est d'accord d'investir un peu plus dans des mesures constructives.

Marie-Claire Pétremand

Compte-rendu de la présentation d'Alexandre Prina, chef du Service de la mobilité, ville de Genève.

Résumé complet de la présentation de M. Prina sur le site internet.

Rappel de la réglementation concernant les traversées

Passages piétons: les piétons y bénéficient de la priorité, mais ne doivent pas «s'y lancer à l'improviste». Le marquage d'un passage piéton interdit la traversée hors passage sur une distance de 50m de part et d'autre du passage, règle qui contraint – légalement – le piéton à effectuer un détour (art. 49 LCR et art. 47 OCR).

A noter que la norme VSS en la matière (SN 640 241), élaborée sur la base d'une étude du bpa, définit des critères très restrictifs pour le marquage d'un passage, notamment un minimum de 50 piétons/300 véhicules à l'heure de pointe. Certains cantons appliquent cette réglementation à la lettre et refusent le marquage de passages ne répondant pas à ce critère. Il est semble-t-il question que la Confédération envisage de demander la suppression de passages existants ne répondant pas aux conditions requises par la norme.

En l'absence de passages piétons, et quelle que soit la limitation de vitesse – 50 ou 30 km/h – les piétons qui veulent traverser la chaussée doivent s'y engager «avec circonspection», et «accorder la priorité aux véhicules» (art. 47 OCR).

Dans les zones 30, il est prescrit que «les conducteurs sont tenus de circuler de manière particulièrement prudente et prévenante» (art. 22a OSR). Même si la règle du non-marquage de passages piétons a pour objectif affirmé de permettre aux piétons de traverser plus librement partout, reste qu'en l'absence de marquage de passages piétons la circulation motorisée est prioritaire: c'est au piéton de faire attention.

Seule la réglementation des **zones de rencontre** (et évidemment celle des zones piétonnes) conjugue la sécurité d'une vitesse de circulation basse et la priorité aux piétons.

La Loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), principale base légale concernant les réseaux piétons, précise que les réseaux de chemins pour piétons «comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction». L'absence de passages piétons dans les zones 30 pourrait dans ce sens être considérée comme une rupture dans le réseau des chemins piétons. C'est une question notamment soulevée par Mobilité piétonne.

Zones de traversée libre

Le marquage de passages piétons correspond très mal aux besoins dans le cas d'un secteur central de localité avec des commerces et des activités des deux côtés de la rue. A Neuenegg et à Köniz – dans le canton de Berne – on teste de nouvelles solutions.

Dans les zones 30, le marquage de passages piétons n'est autorisé qu'à titre exceptionnel: ailleurs on considère que le piéton doit pouvoir traverser partout au gré de ses besoins. Mais dans le cas d'une route en traversée de localité, lorsqu'il y a des commerces de part et d'autre, le piéton peut aussi souhaiter pouvoir traverser plus librement plutôt que de faire des détours inutiles. Faut-il maintenir coûte que coûte des passages piétons, au risque qu'ils ne soient pas utilisés? A l'inverse, si on renonce à un marquage, est-ce qu'on ne met pas en danger les usagers vulnérables (enfants, personnes âgées ou handicapées)? Ces questions ont été à la base de l'expérience faite à Neuenegg.

Un essai à Neuenegg

A Neuenegg (localité de 4400 habitants à l'est de Berne, proche de l'échangeur de Flamatt), la route en traversée de localité a été réaménagée en 2001, avec deux giratoires aux accès dans le centre et un revêtement rouge vers le nouveau centre commercial et la "place du village". Lors du réaménagement on a renoncé au marquage des trois passages piétons qui existaient avant: le volume de trafic sur la route cantonale n'était pas très important (6000 v/j), et les piétons traversaient de toute manière un peu partout.

Cette décision a cependant suscité des réactions d'une partie de la population, qui craignait le manque de sécurité et demandait le retour au marquage de



Sur les 250 m entre les deux giratoires les piétons peuvent traverser librement partout. "Mitenand" (tous ensemble), slogan utilisé pour la communication, reflète l'idée de cohabitation et de respect mutuel des usagers.

passages piétons. Il n'était évidemment pas possible d'ignorer ces demandes, mais au lieu de s'exécuter sans autre, on a sollicité une analyse pour évaluer le fonctionnement de la solution mise en place, afin de pouvoir déterminer si le marquage des passages se justifiait ou non.

Evaluation complémentaire

L'analyse vidéo a montré que le système fonctionnait en fait très bien: dans 80% des cas, les piétons trouvaient tout de suite une "fenêtre" et pouvaient s'engager

pour traverser à l'endroit où ils le souhaitent. Pour le reste, la moitié pouvaient traverser après un court temps d'attente, dans certains cas même un automobiliste s'arrêtait spontanément. En moyenne, le temps d'attente était d'environ une seconde.

Le système ne faisait cependant pas encore l'unanimité: une partie du Conseil communal était réticente, d'autant plus qu'une pétition munie de 400 signatures réclamait qu'on marque de nouveau les passages piétons.

Une cohabitation qui a fini par convaincre

Décision a été prise de prolonger l'essai, en complétant l'aménagement avec un marquage de bandes rouges et de figures d'enfants sur la chaussée. On a refait une information au moyen de panneaux (peints par les enfants), et repris de manière ciblée l'évaluation de nuit, et par temps de neige ou de pluie. A l'exception d'un endroit, où il a fallu prévoir une semaine avant Noël un éclairage particulier, on a constaté que le système fonctionnait bien même dans des conditions difficiles.

A l'endroit où on recommande aux écoliers d'attendre pour traverser (marquage de "pieds", à une certaine distance du giratoire), on a même pu constater que les automobilistes s'arrêtaient le plus souvent spontanément. Les enfants ont compris les consignes et se font très bien



Au croisement avec l'itinéraire principal de passage des écoliers on a peint un repère en forme de pieds sur le trottoir. Les automobilistes s'arrêtent spontanément pour laisser passer les enfants.



Dans le centre de Köniz, on va tester un tronçon central en zone de traversée libre. Contrairement à Neueneegg (qui ne l'a pas voulu), cet essai est assorti d'une limitation à 30.

à la situation. Suite à cette opération, le Conseil communal s'est finalement laissé convaincre: il a renoncé au marquage de passages piétons et donné son feu vert à la réalisation définitive en mars 2003.

Concernant la vitesse, il est intéressant de signaler qu'à Neueneegg, alors que la vitesse est limitée à 50 km/h, les conducteurs roulent à peine à 40, ce qui est très peu comparativement à d'autres localités où on enregistre des vitesses V85 de près de 60 km/h en traversée de localité.

Transposition possible?

L'exemple de Neueneegg est-il applicable partout? De l'avis de M. Steiner, auteur du projet, non. Les "zones de traversée libre" ne se justifient par exemple pas quand les buts des piétons se trouvent tous situés du même côté de la chaussée, ou lorsque le besoin de traversée est vraiment localisé à un endroit précis.

Pour des routes à fort trafic, la question reste ouverte. On pourrait s'inspirer de l'exemple de la Seftigenstrasse à Wabern: les piétons disposent de quelques passages piétons (dont certains régulés par des feux); entre deux ils traversent librement grâce à la bande polyvalente aménagée en milieu de chaussée, et cela en dépit d'un trafic de plus de 20 000 v/j.

Recherche SVI en cours

Pouvoir traverser librement là où on le souhaite améliore bien sûr le confort des piétons, mais contribue aussi à la fluidité du trafic et à une réduction du bruit et de la pollution de l'air – les zones de traversée libre augmentent même la fluidité du trafic. Un essai est d'ailleurs en cours dans le centre de Köniz: les besoins dispersés de traversée et les nombreux piétons traversant très régulièrement la rue suscitent d'importants embouteillages aux heures de pointe, perturbant également le trafic des bus. L'expérience de Wabern s'étant révélée un succès, on va

tester à Köniz un tronçon central en zone de traversée libre.

Cet essai fera l'objet d'une évaluation dans le cadre du mandat de recherche SVI "Centres de localité sans marquage de passages piétons", qui doit permettre d'évaluer si les traversées libres, avec bande centrale, sont adaptées pour des rues à fort volume de trafic (20 000 v/j), et de définir jusqu'où doit aller la réglementation. On s'attachera particulièrement à étudier les interactions entre piétons et automobilistes: certains indices laissent à penser que les traversées libres pourraient se révéler moins conflictuelles que les passages piétons: quand il y a un marquage d'un passage, les piétons et les automobilistes ne communiquent pas assez.



L'essai de Köniz sera évalué dans le cadre d'une recherche SVI concernant les traversées libres avec bande centrale pour des rues à fort volume de trafic (20'000 v/j). Photos: Rolf Steiner

Vers de nouvelles solutions

Il existe manifestement un besoin de solutions intermédiaires entre les passages piétons classiques sur des routes à 50 et les zones de rencontre comme à Granges pour les centres de localité (villes ou villages) traversés par des routes à fort trafic, pourtant ce thème a encore été très peu exploré. Les divers essais et études en cours permettront peut-être de déboucher sur des solutions transposables assez largement, et si possible pas trop coûteuses.

La question des mesures d'accompagnement est un point important: par quels moyens faire passer le message auprès des usagers, et leur faire comprendre que ce type de dispositif fonctionne par l'attention réciproque plutôt que par la multiplication des réglementations techniques? Les dispositions très restrictives concernant les "marques sur la chaussée" ne laissent que très peu de marge de manœuvre.

Enfin parmi la palette de mesures possibles pour des traversées piétonnes plus souples, M. Steiner estime qu'il faudrait sérieusement remettre en question l'interdiction de traverser à moins de 50 m d'un passage piéton, au minimum réduire cette distance de moitié. voire la supprimer? C'est la position défendue par Mobilité piétonne.

D. von der Mühl

Compte-rendu de la présentation de Rolf Steiner, büro verkehrsteiner.

Nouvelles normes traversées piétonnes

Après la norme de base, parue en 2003, six normes VSS sont en cours d'élaboration concernant les traversées piétonnes. Le groupe qui les rédige cherche à traiter la question avec une approche centrée sur les besoins des piétons plutôt que sur une logique routière.

Selon leur géométrie et selon les dispositifs d'exploitation de la circulation qui les régissent les rues induisent un effet de coupure, qui peut restreindre plus ou moins fortement la mobilité des piétons. Que ce soit à l'échelle du réseau ou pour des liaisons à plus petite échelle, par exemple entre des commerces situés de part et d'autre d'une rue.

Les traversées constituent ainsi pour les piétons un maillon fondamental de l'accessibilité et de l'attractivité des réseaux, et partant pour l'amélioration de leur mobilité.

Un groupe de normes spécifique

C'est la raison pour laquelle l'Association des professionnels de la route (VSS) a constitué un groupe de normes «Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers», chargé de rédiger sept normes correspondant à différents types de traversées¹, à niveau ou dénivelées². Pour le concept d'ensemble et la norme de base, le groupe s'est basé sur une recherche du groupe d'étude «GrobPlanung und Pestalozzi&Stäheli»³.

La première de ces sept nouvelles normes a été la norme de base (SN 640 240), publiée en juin 2003, la prochaine à paraître concernera les passages inférieurs. A propos de la norme de base, M. Pestalozzi a rappelé que son objectif est l'aménagement de traversées non seulement sûres, mais aussi cohérentes, directes et confortables. La norme de base prescrit une démarche qui consiste d'abord à évaluer les besoins en traversée, pour ensuite déterminer dans un second temps la localisation et le type de traversée.

Planification à partir de la «demande»

Le principe de la norme de base est de développer une planification orientée sur la «demande» – les besoins des piétons – comprise au sens des trajectoires de traversée existantes, mais aussi souhaitées. La traversée doit s'inscrire de manière naturelle et cohérente dans le réseau des déplacements à pied.

La «demande» s'exprime par:

- un «lieu» – la localisation de la traversée (secteur à l'intérieur duquel les piétons souhaitent pouvoir traverser la rue);

- un «genre» de demande: besoin de traversée locale, perpendiculaire ou diagonale, ou zone de traversée libre;
- l'évaluation de l'«importance» de la traversée, non pas en termes de chiffres, mais en termes qualitatifs pour des groupes d'usagers (p.ex. écoliers).

L'évaluation de la situation selon ces trois critères doit permettre ensuite de définir plus précisément quelle sorte d'offre est le mieux à même de répondre aux besoins, notamment concernant l'emplacement de la traversée et le type de traversée (traversée ponctuelle ou zone de traversée, à niveau ou dénivelée, avec ou sans priorité), puis de recourir à la norme correspondante.

Revoir la norme «passages pour piétons»

La norme SN 640 241 concernant les passages piétons adoptée en 2000 ne correspond pas à cette philosophie de planification à partir de la demande: elle est fortement imprégnée d'une logique routière et basée essentiellement sur une évaluation quantitative⁴. Le groupe de normes «traversées piétonnes» souhaiterait qu'elle soit adaptée à la lumière de la norme de base, mais cette norme échappe, malheureusement, à son mandat.

Ce qui est de l'avis de Rue de l'Avenir bien regrettable, puisque la norme passages piétons de 2000, qui a valeur d'instructions du Conseil fédéral, pèse de tout son poids dans les projets d'aménagement, contrairement aux nouvelles normes confiées au groupe «traversées piétonnes».

D. von der Mühl

Compte-rendu de l'exposé de Christian Pestalozzi, Pestalozzi&Stäheli.

¹ Le terme de «traversée» doit être entendu comme terme général: le marquage de passages piétons en est une des formes, mais pas la seule.

² Outre la norme de base (SN 640 240): traversées locales avec priorité (SN 640 242) et sans priorité (SN 640 243), zones de traversée libre (SN 640 244), passages inférieurs (SN 640 246) et supérieurs (SN 640 247), traversées de voies ferrées (SN 640 249).

³ Mandat de recherche VSS 1999/271, Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr, groupe d'étude «GrobPlanung und Pestalozzi & Stäheli» (rapport non encore publié).

⁴ Le marquage d'un passage piéton n'est autorisé qu'avec un trafic d'au moins 50 piétons à l'heure de pointe.

Rue de l'Avenir est un groupe de travail romand indépendant.

Ses objectifs:

- promouvoir l'écomobilité (la marche, le vélo et les transports publics)
- améliorer la sécurité des déplacements, en particulier des enfants et des personnes âgées et/ou handicapées
- soutenir un urbanisme de proximité à l'échelle du piéton.

Ses moyens d'action:

- l'information auprès des habitants, des responsables communaux et des professionnels des aménagements urbains
- les conseils techniques et juridiques
- le bulletin trimestriel
- la journée d'étude annuelle.

Informations détaillées sur le site:

www.rue-avenir.ch

Groupements représentés

- **Mobilité piétonne**
Association suisse des piétons
 - **ATE**
Association Transports et Environnement
 - **«La Rue»**
Groupe de travail de l'EPFL
 - **Pro Juventute**
 - **Pro Senectute**
Association des Familles des Victimes de la Route
Société d'Art Public
Equiterre
- «Rue de l'Avenir» est aussi l'organe des membres romands de Mobilité piétonne

Rédaction, abonnement et changement d'adresse

Secrétariat Rue de l'Avenir et Mobilité piétonne
Marie-Claire Pétremand
2322 Le Crêt-du-Loche
☎ et fax 032/724 32 82
rue.avenir@imaginer.ch, www.rue-avenir.ch
CCP: 20 - 7856 - 6

Président

Serge BEUCHAT
☎ 032/465 81 81 - sergebeuchat@bluewin.ch

Vice-Président

Alain ROUILLER
☎ 022/777 10 02 - alain.rouiller@ate.ch

Centre de documentation

CEDEC/-/EPFL
Dominique von der MÜHLL
☎ 021/693 42 07 - dominique.vondermuehl@epfl.ch
<http://cedec.epfl.ch>

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Jura et Jura bernois
Roland BROQUET
☎ 032/465 81 89 - rolandbroquet@rwb.ch

Neuchâtel
Yolande NORTH
☎ et fax 032/835 10 19 - yolande.north@bluewin.ch

Valais
Pierre-François SCHMID
☎ 027/322 94 64 - pf.schmid@transportplan.ch

Vaud
Jean-Bernard BOSCHUNG
☎ 021/731 56 72 - jbboschung@bluewin.ch
Dominique von der MÜHLL (voir plus haut)

Ce numéro bénéficie d'un soutien financier de l'OFROU (Office fédéral des routes) dans le cadre de la LCPR (Loi sur les chemins pour piétons).