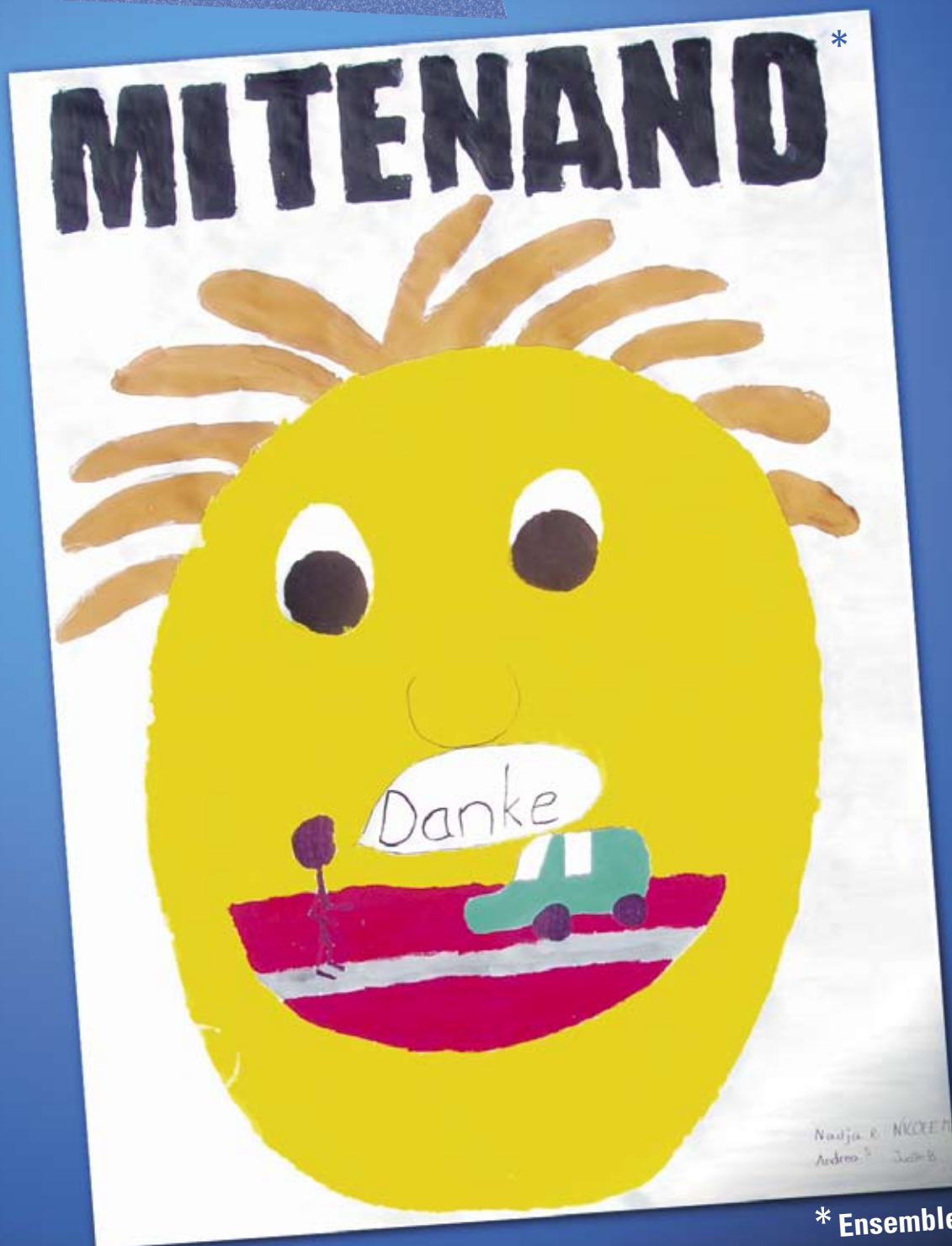




* Ensemble

Traversées piétonnes: vers une suppression des passages piétons ?

Compte-rendu de la journée Rue de l'Avenir 2006 à Köniz (près de 100 participants)

Editorial

La 22e journée Rue de l'Avenir, marquant les 25 ans du GCR/Rue de l'Avenir – un quart de siècle d'existence retracé par Serge Beuchat, président de Rue de l'Avenir, en ouverture des présentations de l'après-midi – a réuni une centaine de participants. Manifestement le thème proposé a suscité l'intérêt, en Suisse romande mais aussi à l'étranger: une dizaine de participants sont venus de France, de Belgique et d'Italie.

Comme le relève notre invité en p. 8, la journée a permis de se poser beaucoup de questions, sans obtenir vraiment de réponses définitives. Ce n'était d'ailleurs pas l'objectif. En choisissant ce thème, Rue de l'Avenir souhaitait surtout permettre un échange entre professionnels de divers horizons et débattre de quelques questions de fond autour de ce maillon essentiel des réseaux piétons qu'est la traversée des rues.

«Touche pas à mon passage piéton»... Apparu dans les années 30 déjà, le passage piéton est bien plus qu'un dispositif technique. Même s'il est loin d'être la panacée, dans un contexte toujours fortement marqué par la prédominance du trafic motorisé, il est devenu un point de cristallisation des enjeux de défense ou de (re)conquête des droits des piétons.

Élément symbole des aménagements piétons, repère pour les enfants et pour leurs parents, le passage piéton est aussi un des rares lieux dans le trafic où le piéton bénéficie de la priorité, grain de sable dans les rouages plus ou moins bien huilés de la circulation motorisée.

Rien d'étonnant donc à ce que la perspective de supprimer les passages piétons, dans les zones 30 et plus encore sur des routes à fort trafic, soulève des réactions.

La perspective de pouvoir traverser partout est séduisante, mais il y faut des conditions, pour éviter que le progrès attendu ne se transforme en retour en arrière. Lesquelles? La suppression (annoncée) de la règle des 50 m ne permet-elle pas finalement d'arriver au même résultat?

Passionnante et passionnée, grâce notamment à l'engagement professionnel et personnel de nos guides bernois, la journée aura sans doute permis d'ébranler quelques certitudes, et peut-être de susciter des expériences pilotes en Suisse romande?

Rue de l'Avenir

Un peu d'histoire et quelques questions

«Le piéton jouit sur la route d'une entière liberté d'aller où il veut. L'usage de la route ne doit pas se limiter aux personnes qui entendent normalement, il doit être garanti aux malentendants, aux sourds-muets, aux personnes handicapées par de lourds sabots. Elles ne mettent pas en danger les autres. Le danger vient de l'automobile, qui se meut à une vitesse bien supérieure à celle du piéton.»

Le temps paraît bien loin où un tribunal (celui du canton d'Argovie, en 1922)¹ pouvait rendre un jugement mettant aussi nettement en évidence la responsabilité du plus dangereux vis-à-vis de celui dont il menace la sécurité. Le petit nombre de voitures à l'époque facilitait (peut-être) une telle prise de position.

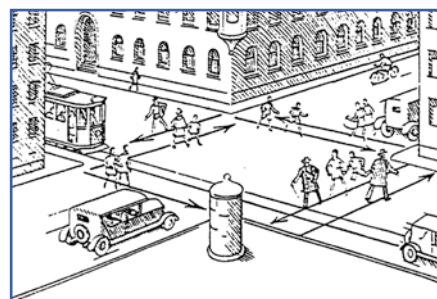
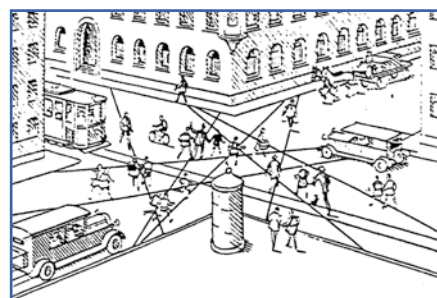
Puis la rue est devenue la route

L'histoire du passage piéton est directement liée à l'avènement de la voiture: il fait partie des mesures qui ont progressivement été mises en place pour organiser la circulation et les usagers de la rue, selon une logique de plus en plus fortement orientée sur les besoins de la circulation motorisée et la séparation des usagers (lois et ordonnances, normes, éducation routière). Petit à petit les piétons ont vu leur espace se rétrécir, ils ont été canalisés sur les trottoirs et obligés d'emprunter des endroits réservés pour traverser la chaussée.

Les premiers passages piétons – «cloutés» – sont apparus dans l'entre-deux-guerres déjà; à l'époque ils sont seulement indicatifs et non contraignants. Le passage «zébré», est importé de Grande-Bretagne au début des années 50. L'obligation d'emprunter les passages piétons date probablement du début des années 60, avec l'introduction de la LCR et de l'OCR, qui définissent très précisément les règles de comportement des différents usagers de la rue.

Une reconquête progressive

Mis à part les rues piétonnes, dans les années 60 (qui participent de la logique de séparation) les piétons ont été directement ou indirectement bénéficiaires des dispositions apparues en Suisse à partir du début des années 80: rues résidentielles devenues zones de rencontre, aménagements de modération du trafic, zones 30. La LCPR, en 1987, a introduit la notion de «réseaux piétons»².



Canalisation des piétons: «Il ne faut pas traverser comme sur l'image du haut, mais comme sur celle du bas.» (Manuel zurichois, cité dans D. Hättenschwiler, voir note 1).

En 1994, l'obligation faite au piéton de manifester son intention de traverser par un signe est supprimée: aux passages piétons il devient prioritaire. Mise en cause en raison d'une augmentation des accidents, cette disposition sera néanmoins maintenue.

Evolution mais pas révolution. D'un point de vue légal les piétons ne bénéficient aujourd'hui de la priorité sur le trafic motorisé qu'à deux types d'endroits (zones piétonnes mises à part): dans les zones de rencontre et aux passages piétons – encore cette priorité s'accompagne-t-elle de conditions. Partout ailleurs le trafic motorisé reste prioritaire, ce sont les piétons qui doivent faire attention et céder le pas.

Suite en page 7

PAGE DE COUVERTURE

Pour faire accepter le réaménagement du centre de Neuenegg, un important travail de concertation et de communication a été effectué. Cette carte postale par exemple, lauréate du concours de dessins d'enfants, était distribuée aux automobilistes par les écoliers. Son titre «Mitenand» (Ensemble), illustre parfaitement l'objectif du modèle bernois: la coexistence et le respect des différents usagers.

Le cas de Neuenegg

Bordée de commerces de part et d'autre, la route de traversée du village était franchie un peu partout par les piétons qui, pour éviter des détours, ne respectaient pas les passages jaunes. Une réflexion tenant compte de cette réalité s'imposait donc.



Des marquages inhabituels qui surprennent l'automobiliste et l'invitent à la prudence. Si ce dernier reste prioritaire, le piéton a quant à lui le droit de traverser partout. Une analyse vidéo a permis de démontrer que le système fonctionne très bien. Alors que la vitesse est limitée à 50km/h, les automobilistes roulent à peine à 40km/h.



A Neuenegg comme à Köniz, une grande attention a été portée à la communication, particulièrement autour de la question des enfants car la suppression des passages piétons a suscité, dans un premier temps, de très fortes réactions, notamment des parents. Ici, un des dessins d'enfants effectués dans le cadre d'un concours et exposés le long de la rue.

Le village de Neuenegg est traversé par une route cantonale, avec un trafic journalier moyen de quelque 6'000 v/j, dont 8% de poids lourds. La vitesse légale est limitée à 50 km/h.

Le réaménagement

Des travaux de remise en état devant être faits, un projet pilote a été étudié pour réaménager la traversée du village, en accord avec le canton. Les travaux ont débuté en 2001. Deux giratoires (ø 18 m) ont été réalisés aux extrémités du tronçon, distants d'environ 250 m; ils permettent la distribution du trafic dans les différentes directions. Sur le tronçon intermédiaire, les trois passages piétons qui existaient auparavant ont été effacés. Le revêtement traditionnel a fait place à un tapis bitumineux rouge devant le centre commercial. Du point de vue gestion, aucune réduction de vitesse n'est imposée au trafic motorisé. Par contre, les piétons peuvent traverser n'importe où, les véhicules restant prioritaires selon les mêmes principes que dans les zones 30.

Scepticisme de la population

La suppression des passages piétons a suscité des réactions de la part de quatre cents habitants qui, au moyen d'une pétition, réclamaient le re-marquage des passages jaunes. Ils craignaient une diminution de la sécurité, pour les enfants notamment. Une partie du Conseil communal était aussi sceptique face au nouvel aménagement.

Mesures complémentaires

Il n'était bien sûr pas possible d'ignorer ces réactions mais l'essai a tout de même été poursuivi et, pour évaluer le fonctionnement de la solution mise en place, une analyse vidéo a été faite. Celle-ci a permis de démontrer que le système fonctionnait très bien. Les piétons trouvaient rapidement une «fenêtre» et pouvaient s'engager dans une traversée là où ils le souhaitaient. Pour lever les dernières réticences, des bandes rouges transversales ont été ajoutées à intervalles réguliers ainsi que des figures d'enfants.

Aménagement définitif

Rien n'a été ménagé pour faire passer le message, obtenir une bonne acceptation des gens du village et surtout contrôler la sécurité des usagers: participation de la population, vidéos pour le suivi, information aux enfants sur la manière de se comporter sur le chemin de l'école. Grâce aux mesures de marquage complémentaires et à tout ce travail d'information, le Conseil communal s'est finalement laissé convaincre: il a renoncé au marquage des passages piétons et donné son feu vert à la réalisation définitive en mars 2003.

Evaluation

Alors que la vitesse est limitée à 50km/h, les véhicules circulent à une vitesse de l'ordre de 40 km/h. A ce niveau-là, le bilan est donc positif. Ce comportement «feutré» favorise l'acceptation du projet par les riverains

(réduction des nuisances) et les piétons (sentiment de sécurité). Pour ces derniers, les contrôles vidéo montrent que le 80% d'entre eux peuvent traverser la rue sans attendre, 10% doivent attendre quelques secondes et 10% doivent attendre qu'un véhicule leur cède le passage. Phénomène intéressant, il semble que de nombreux piétons utilisent plus ou moins consciemment les bandes rouges comme traversée piétonne, qu'ils considèrent comme de «nouveaux passages piétons». Cela démontre qu'il reste un certain «flou» sur la manière de se comporter pour une part des usagers. Certains piétons pensent à tort qu'ils sont prioritaires. En contre partie, certains automobilistes pensent également qu'ils doivent céder le passage aux piétons.

Globalement, l'absence d'accident montre le potentiel sécuritaire de ce type d'aménagement.

Pierre-François Schmid

Un cd, comportant des photos et plusieurs séquences vidéo montrant le fonctionnement de l'aménagement à divers moments de la journée, a été réalisé par le bureau Verkehrsteiner.

Il peut être commandé au secrétariat de Rue de l'Avenir (CHF 15.- + frais d'envoi).

Pour d'autres informations sur l'exemple de Neuenegg, voir aussi le bulletin RdA 3/2005.

Centre de Köniz: un «espace de coexistence» à 30 km/h sur une route principale

La commune de Köniz, 38'000 habitants, et l'Office des Ponts et chaussées, avec son ingénieur d'arrondissement M. Fritz Kobi, font œuvre de pionniers en matière de réaménagements de rues. La Köniz-/Schwarzenburgerstrasse est la 3ème rue à fort trafic de la localité à avoir fait l'objet d'un assainissement et d'un réaménagement complets. Cela s'est fait dans le cadre d'un réaménagement d'ensemble du centre de la localité et sur la base d'un concept qui intègre les importants volumes de trafic existants.

Situation initiale

- Route principale à 50km/h comportant des feux et des passages piétons
- 18'000 véh/j
- Transit: 50-60%
- Bus: toutes les 3 mn
- Piétons: 200-300 aux heures de pointe, 700 depuis 2004

En 1995, vu l'augmentation des conflits entre les différents usagers de la rue et le constat que les gens traversent de plus en plus entre les passages piétons, les réflexions et les études débutent à l'Office des Ponts et chaussées en collaboration avec la commune de Köniz.

Un centre commercial Coop existe depuis 20 ans aux abords de la rue, Migros inaugure le sien, presque en face, au printemps 2004. Cette implantation a pour corollaire une forte augmentation des flux de piétons se rendant d'un centre à l'autre, ceux-ci pouvant s'élever jusqu'à 700 aux heures de pointe.



Avant: route principale à 50km/h avec feux et passages piétons

Démarche

Alors que le trafic domine l'image de la rue, l'enjeu est de trouver une solution tenant compte de l'ensemble des données (route principale à orientation trafic, bus fréquents, flux piétonniers importants, commerces, volonté de favoriser les déplacements à vélo, nécessité d'améliorer la qualité de l'air, etc.) afin de répondre de manière nouvelle aux besoins des divers usagers ainsi que de l'environnement proche. Sur la base du modèle bernois, il s'agit de ne plus se focaliser sur le seul critère de la capacité technique d'une route à absorber le trafic mais d'intégrer à la planification des considérations concernant la sécurité routière, l'accessibilité aux commerces et l'image de la rue.

TRAVERSÉE DE LA LOCALITÉ

Feux de régulation du trafic et carrefours réaménagés en giratoire

Afin de garantir la fluidité de la circulation et d'améliorer la qualité de l'air au centre, les carrefours sont réaménagés en giratoires et des signalisations de régulation du trafic sont disposées aux entrées de la localité. Celles-ci, de manière variable selon les heures, ne laissent pénétrer dans le centre que la masse de trafic pouvant être absorbée.



Après: le projet a intégré des considérations concernant la sécurité routière, l'accessibilité aux commerces et l'image de la rue. La vitesse a été abaissée à 30 km/h. Contredisant une idée encore fortement ancrée, le principe «Plus lentement, plus vite au but» profite à tous les usagers et valorise une nouvelle philosophie de la mobilité basée sur la cohabitation.

AMÉNAGEMENT DE L'«ESPACE DE COEXISTENCE»

Bande polyvalente centrale

L'espace routier généreux avec ses voies de présélection a permis l'aménagement d'une zone mixte combinant espaces piétons et espaces de stationnement ainsi que la création d'une bande polyvalente centrale. Cette dernière est indispensable pour permettre aux piétons de traverser la rue librement en présence d'un trafic de 18'000 véh/j. Les résultats des études approfondies de l'Office des Ponts et chaussées concernant les corrélations entre les traversées piétonnes, la fluidité du trafic et la pollution de l'air font apparaître la bande polyvalente centrale comme la solution la plus favorable: le fait que les piétons puissent se faufiler entre les voitures et provoquent ainsi moins d'arrêts a des répercussions positives tant sur la fluidité du trafic que sur le niveau de la pollution.

Suppression des passages piétons

Vu les flux piétonniers importants, aux heures de pointe notamment, il a fallu renoncer au maintien de quelques passages piétons qui avait été tenté dans un premier temps. La concentration des piétons sur les passages entravait de manière trop significative la circulation des bus et empêchait la fluidité du trafic. Si les piétons ont certes perdu leur droit de priorité, ils ont par contre gagné la possibilité de traverser où bon leur semble sur tout le tronçon et diminué leur temps d'attente.

30km/h

Les études et les expériences de l'Office des Ponts et chaussées ont permis d'établir que, contrairement aux idées reçues, ni la charge de trafic, ni la fonctionnalité de la route – même si elles restent des données importantes – ne constituent de critère déterminant et rédhibitoire pour la cohabitation, c'est la vitesse qui est décisive: à 30km/h, une voiture s'arrête beaucoup plus facilement pour laisser passer un piéton qu'à 50km/h. C'est pourquoi, conformément aux possibilités offertes par l'art.108 de l'OSR, la vitesse a été abaissée à 30 km/h, et le tronçon intégré à la zone 30 voisine existante (art.2a al.6 de l'OSR). La route a toutefois conservé son caractère prioritaire, ce qui est important pour les transports publics.

A ce sujet, il est très intéressant de relever que le tronçon à 30km/h, d'une longueur de 300m, ne leur pose aucun problème. Les études effectuées à la Seftigenstrasse à Wabern (réaménagement similaire) démontrent en effet que la réduction de la vitesse à 30km/h jointe à l'aménagement de giratoires et d'une bande polyvalente centrale n'entraîne pas d'allongement du temps de parcours, et même le réduit. Contredisant une idée encore fortement ancrée, le principe «Plus lentement, plus vite au but» profite à tous les usagers et valorise une nouvelle philosophie de la mobilité basée sur la cohabitation.



Avant: un espace dévolu essentiellement à la voiture, et des passages piétons contraignants entre lesquels les piétons traversaient de plus en plus.



Après: des mesures coordonnées d'aménagement – giratoires aux entrées, bande polyvalente centrale – et d'abaissement de la vitesse (30 km/h) améliorent la situation de tous les usagers: les piétons, mais aussi les automobilistes et les usagers du bus (à vitesse plus lente le trafic est plus fluide et s'écoule plus rapidement).

Evaluation

Suite à l'inauguration de la rue en novembre 2004, après trois ans de travaux, deux études ont été menées en 2005 et en 2006 par l'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI). Les résultats ne sont pas encore entièrement connus. Une autre étude a été menée concernant l'acceptation de la zone de coexistence. A ce stade il apparaît que:

- les piétons sont plus attentifs avant de traverser la route;
- les contacts visuels piétons-automobilistes sont beaucoup plus élevés, passant de 10% à 60%;
- le nombre d'automobilistes faisant un signe de la main est en augmentation;
- la majorité des gens estime la nouvelle situation meilleure (les commerçants sont depuis le départ parties prenantes du projet).

La rue a retrouvé une dimension attractive et conviviale qu'elle avait perdue. Un signe: les commerces qui avaient tendance à s'en protéger se tournent maintenant vers la rue.

Conclusion

Le fait de déclarer le projet à l'essai, d'effectuer des tests et de prendre en considération dès le départ la diversité des besoins de façon très large a contribué à son excellente acceptation par la population. Les recherches et les études menées sous la direction de l'ingénieur d'arrondissement, son refus de positions dogmatiques qui ne permettent pas une résolution satisfaisante des problèmes et sa détermination à utiliser toutes les possibilités légales et à trouver des solutions novatrices sont remarquables. C'est grâce à des visionnaires de sa trempe que les lois évoluent. Il n'y a plus qu'à souhaiter voir la philosophie du modèle bernois de la coexistence pénétrer la Suisse romande !

Marie-Claire Pétremand

Sites utiles:

www.vcs-sgap.ch (ATE, en allemand) et www.bve.be.ch/site/fr/tba (Office des ponts et chaussées du canton de Berne). Le document «Trafic routier: oui à la cohabitation non à la domination - Le modèle bernois transposé dans la planification et la pratique» peut être commandé à: Arrondissement d'ingénieur en chef II, Schermenweg 11, CP, 3001 Berne, Tél. 031 634 23 40.

Compte-rendu de la table ronde

«Supprimer les passages piétons: un plus pour les piétons ?»



Avec le nouvel aménagement, les piétons et les automobilistes communiquent plus qu'avant. Dans la jungle du trafic, la (re)naissance d'une relation d'être humain à être humain, une utopie réaliste ?



Dans les zones 30, exploiter la marge de manœuvre du «notamment»... (voir ci-dessous). Et – peut-être surtout – faire respecter la vitesse. Par des aménagements, mais aussi par la sensibilisation – et les contrôles.

La table ronde de l'après-midi a permis de revenir dans un premier temps sur les visites du matin, avec quelques compléments d'information qu'il n'était pas possible de montrer en extérieur, puis de donner la parole à des intervenants à la table (représentants de l'Association de parents d'élèves de Genève, du BPA, de l'association Mobilité piétonne) et dans la salle (ville et canton de Genève, participants de France et de Belgique) dans le cours de la discussion générale.

Des contextes différents

La question du marquage ou non de passages piétons ne se pose pas tout à fait dans les mêmes termes selon qu'on se trouve sur des rues en traversée de secteurs centraux (avec des volumes de trafic qui peuvent être importants) ou dans des quartiers d'habitation, et selon que la vitesse autorisée est limitée à 50 ou 30.

Dans le cadre de la table ronde on n'a pas voulu se limiter à l'un ou l'autre des aspects, ni traiter séparément les différents contextes. La discussion qui a suivi a montré qu'il était en effet utile, au moins dans un premier temps, d'aborder la question de manière globale, même si du fait des visites du matin et de la présence de MM. Kobi et Steiner on a malgré tout plus parlé de Köniz et Neuenegg que des zones 30.

Une matière abondante

L'espace disponible dans ce bulletin ne permet pas de rendre compte dans le détail de la richesse des présentations et discussions de l'après-midi. On a parlé d'aspects techniques et de questions juridiques, de (possibles) différences culturelles, de sécurité, de volumes de trafic et de vitesses de circulation, des avantages et des inconvénients du droit de priorité. Et de communication, beaucoup.

Voici quelques éléments, sans prétention de synthèse, qu'il peut être utile de reprendre.

- Le droit d'un usager par rapport à l'autre induit-il une culture de concurrence et de confrontation (voir l'extrait de vidéo montrant un «conflit» automobiliste – enfant qui traverse juste à côté du passage)? En écho, Rue de l'Avenir France estime aussi que le marquage de passages piétons, souvent réclamé, peut avoir des effets pervers: l'automobiliste fait attention aux piétons à cet endroit, mais les oublie ailleurs.
- La solution: «une zone où personne n'a la priorité»? Pour gérer les traversées, mieux vaudrait améliorer la communication que marquer un passage piéton. Le principe séduit, mais inquiète aussi plusieurs participants en particulier par

rapport aux enfants: ont-ils vraiment les moyens de s'imposer face à la voiture ?

- L'exemple de Köniz montre que l'importance du volume de trafic (et même de la part de transit) doit être relativisée, c'est la vitesse de circulation qui est déterminante. Le trafic s'écoule mieux, les automobilistes s'arrêtent plus volontiers, et les risques liés aux accidents diminuent: l'abaissement de la vitesse, «secret» de la cohabitation.
- Supprimer les passages piétons: une solution parmi d'autres, qui dépend du type de contexte. D'autres solutions sont possibles: à Belp par exemple on a au contraire marqué sept passages piétons de suite, alors que selon les normes il n'y aurait même pas assez de piétons qui traversent pour en justifier un seul. Et si on supprime la règle des 50 m, on résout aussi le problème des traversées entre passages.
- Dans les zones 30, l'exigence de ne pas marquer les passages met en péril la réalisation de ce type de zones: des communes renoncent pour cette raison. Selon le représentant du bpa, le «notamment» qui figure dans la loi par rapport aux exceptions à la règle du non-marquage permet une marge d'interprétation qui peut être exploitée.

- La réussite de Köniz ou de Neuenegg est moins une question de culture (Suisse alémanique / Suisse romande) qu'une question de démarche: de communication, de participation, de travail avec les associations locales («à Köniz aussi il y a eu des pétitions»). Il faut expliquer et convaincre: «Quand on ne connaît pas, on ne trouve pas bien. Au début la seule solution pour les gens, c'est ce qui existe...»

«Travailler avec la complexité»...

Un objectif en guise de conclusion, emprunté à l'un des participants à la journée.

Et un grand merci à Laurent Bonnard, qui a assuré l'animation de la table ronde avec un dynamisme et un esprit de curiosité et d'ouverture qui ont largement trouvé écho dans l'assistance.

Dominique von der Mühl

Laboratoire Chôros-EPFL
et comité Rue de l'Avenir



Le recours de Mobilité piétonne

L'association a fait recours contre la suppression des passages piétons, jugeant que les enfants et les personnes âgées ne sont pas suffisamment pris en compte. Mobilité piétonne regrette que la suppression des passages piétons soit présentée comme la seule solution au problème généré par la règle des 50 m, alors qu'on peut tout aussi bien supprimer la règle des 50 m et maintenir les passages, ce qui permet également aux piétons de traverser partout. L'association estime que la disparition des passages piétons, en l'absence d'une solution de remplacement suffisamment convaincante, est en contradiction avec la LCPR (continuité des réseaux piétons) et avec les normes (aménagement sur les routes à fort trafic). (Texte complet téléchargeable sur le site de Rue de l'Avenir).

Un peu d'histoire et quelques questions - *Suite de la page 2*

Mise en question des passages piétons

Ces dernières années, on assiste à une tendance de plus en plus marquée à limiter, réduire voire supprimer le marquage de passages piétons. Cette tendance répond à des préoccupations et des philosophies différentes. Pour simplifier:

- approche technique et sécuritaire du BPA et des normes VSS: notion de «fausse sécurité», marquage de passages sous conditions;
- Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre: pas de passages piétons, objectif de confort et de souplesse de déplacement dans les quartiers;
- expériences du canton de Berne (en particulier): projets pilotes et recherche de solutions pour la cohabitation des usagers.

Des questions de fond

Cette évolution soulève des questions qui dépassent les aspects fonctionnels, juridiques ou légaux. Avec le temps, le Passage Piéton a pratiquement pris valeur de symbole – avec le Trottoir – des aménagements pour les piétons. Dans un contexte où la place de la voiture reste prédominante, toucher aux passages piétons c'est d'une certaine manière toucher à la place des piétons dans l'espace public.

Pouvoir traverser partout, l'idée est séduisante. Quelles sont les conditions pour qu'elle s'accompagne vraiment d'au moins autant de sécurité et de plus de confort pour

le piéton? Le renoncement au marquage de passages piétons – quelle que soit la philosophie qui le justifie – soulève des questions de fond:

- remplacer la «fausse sécurité» par une vraie insécurité: est-ce vraiment mieux? pour qui?
- le passage piéton comme repère et consigne pour les enfants disparaît: par quoi le remplacer?
- pas de passage piéton? les piétons, eux, sont toujours là, le cas échéant les problèmes aussi, comment les résoudre?
- quel est le bénéfice réel (confort, sécurité): vraiment pour les piétons? en quoi? à quel prix?
- pour le confort des piétons: supprimer les passages piétons? et/ou la règle des 50 mètres?
- dans quel contexte peut-on renoncer aux passages piétons? avec quelle mesures d'accompagnement? et quel coût?
- abaisser la vitesse autorisée: une condition sine qua non pour la suppression de passages piétons?
- dans les «zones de traversée libre» et les zones 30: pas de passages piétons, mais donner la priorité aux piétons?

Nous sommes tous piétons

La lecture des dispositions légales ou de certaines études laisse parfois une impression que «les piétons» constituent une race à part, animée de comportements un peu particuliers...

Pourtant «les piétons» c'est bien nous tous, y compris «l'automobiliste qui a trouvé une place de parc»³. Les déplacements à pied – marche uniquement, ou en articulation avec d'autres modes – ne sont pas un phénomène isolé ou local. Sur l'ensemble des étapes de déplacements, 40% sont parcourues à pied⁴. En Suisse, 20% des ménages (moyenne nationale) n'ont pas de voiture.

La part de la population qui se déplace essentiellement voire exclusivement à pied est loin d'être négligeable: elle varie entre 1/4 et 1/3. Les enfants et les personnes âgées nécessitent une attention particulière: ce sont deux catégories «mal adaptées» au trafic – à moins que ce ne soit le contraire – pour qui l'opération de traverser une rue constitue une opération complexe et risquée.

Et puis, comme l'a joliment exprimé un chercheur, le piéton est «le jardinier de l'espace public»: sans piétons, pas de vie dans les espaces publics.

C'est dire que les conditions faites aux piétons représentent un enjeu essentiel de la qualité urbaine et de la vie sociale, auquel il s'agit bien d'attribuer l'attention qu'il mérite, dans les grands projets et jusqu'aux plus petits maillons du réseau.

Dominique von der Mühl

¹Cité dans D. Hättenschwiler, *Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde*, mémoire de licence, Berne 1990.

²Loi sur les chemins pédestres et les chemins de randonnée. A noter que c'est aussi cette loi qui fonde l'action de l'OFROU concernant les piétons.

³Définition du piéton selon Pierre Dac.

⁴Microrecensement sur les transports 2000.

L'INVITÉ

A propos de Neuenegg et Köniz...

Les principaux enseignements à tirer des très intéressantes expériences de Neuenegg et Köniz sont-ils vraiment de nature technique?

On constate actuellement une grande confusion au sein de la population quant à la compréhension des règles déterminant l'usage du domaine public. De leur côté, les professionnels et les responsables politiques peinent à choisir dans l'arsenal de mesures disponibles les réponses claires aux demandes de plus en plus sécuritaires des usagers.

Or les deux expériences de suppressions de passages piétons visitées, aussi séduisantes soient-elles, ajoutent encore un peu au trouble. A Neuenegg, on a conservé le 50 km/h avec satisfaction, alors qu'à Köniz, le responsable a insisté sur la nécessité de réduire la vitesse (à 30 km/h). Dans le premier cas, on «démontre» que les enfants sont plus en sécurité avec le nouvel aménagement, alors que dans le second on nous explique que leurs traversées ne posent pas de problème «parce que ce n'est pas là le chemin de l'école».

On entend généralement que la zone 30 n'est réalisable que «dans les quartiers» et en tout cas pas sur les voies à fort volume de trafic et/ou à orientation trafic. A Köniz, avec près de 20 000 v/j, on fait la preuve que ces réserves sont sans fondement. Mieux, on y annonce que la fluidité s'améliore aussi et que même les transports publics sont gagnants. Et pourtant, ces aménagements destinés à améliorer la vie des piétons font l'objet d'un recours de la part... du lobby piéton ! Avec une question il est vrai pertinente: les plus faibles sont-ils suffisamment pris en compte ?

Face à la complexité du problème et à des demandes sociales de plus en plus contradictoires (utiliser ma voiture / être certain que mes enfants ne sont pas en danger, etc.), face aussi à la difficulté grandissante de donner un mode d'emploi simple pour l'usage de l'espace public, la proposition/provocation «supprimer toutes priorités» est évidemment tentante. Elle ouvre des perspectives séduisantes sur une simplification extrême des règles de la convivialité, renvoyant à l'individu la responsabilité de céder le passage à l'autre. Beau programme ou illusion? Et si c'était, simplement, réinstaller la loi du plus fort ?

Si on a envie d'applaudir aux deux réalisations visitées, ce n'est pas seulement pour leur capacité apparente à résoudre les problèmes, ni pour l'indéniable réussite architecturale – ce serait donc possible d'obtenir des réductions de vitesse et de sécuriser des piétons sans encombrer la rue de multiples

signaux ou d'un fatras de bacs à fleurs, montagnes russes et autres mobiliers onéreux à l'esthétique douteuse ? C'est plutôt parce que l'un et l'autre semblent avoir remis au centre du débat des questions essentielles de gouvernance et de compétence.

Il existe en effet une tendance forte à user de la «consultation des habitants», opération facilement manipulable, faisant croire que ceux-ci savent ce qu'il faut faire et entretenant une illusion de démocratie. Or, spontanément, le citoyen dira plutôt «je veux un passage piéton» plutôt que «c'est dangereux». S'il est plusieurs, voire nombreux (pétition), la demande acquiert (usurpe) une sorte de légitimité supplémentaire. La tentation est alors forte de traiter le symptôme sans poser de diagnostic.

Ce qui semble particulier à Neuenegg et Köniz, c'est la manière dont le couple technicien/politicien a fonctionné. Le premier a étendu la réflexion sur le bon périmètre, utilisé son savoir faire pour proposer une solution au problème et a assumé ce choix. Le second a fait confiance au premier, dont il a respecté les compétences. Il a courageusement soutenu le projet, face à ses électeurs autant que face aux autorités supérieures, acceptant le risque de s'approcher au plus près des limites du légalement possible pour atteindre les objectifs.

Ensemble, ils ont fait participer la population, sans se contenter de dire «que voulez-vous», mais, une fois la nature du problème connue, ils ont proposé une solution, l'ont défendue et amendée en fonction des propositions des usagers, et enfin ont fait accepter un essai, ce qui sous-entend le droit à l'erreur. Le «modèle bernois» semble ainsi expérimenter une pratique de la participation peu connue de ce côté-ci de la Sarine.

Le terme «culture» a plusieurs fois été entendu au cours de la journée. Il n'est pas certain que la différence culturelle soit là où certains l'ont située («les Genevois ont la conduite nerveuse»). Les habitants de Neuenegg ou de Rolle ont en effet probablement les mêmes aspirations à la mobilité et à la sécurité. La vraie différence culturelle, elle est peut-être là, dans cette attitude de l'attelage politico-technique.

Les évolutions de la réglementation qui pourront découler de ces nouveaux aménagements ne sont pas encore connues. Peut-être, comme l'a espéré une conclusion, a-t-on contribué à faire la peau à la «règle des 50 mètres». Mais si la vraie avancée, c'était le droit d'expérimenter ?

Jean-Luc Kolb
architecte-urbaniste
Lausanne



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**
 - **PRO VELO Suisse**
Association pour les intérêts des cyclistes
 - 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

Vice-Président

Alain ROUILLER

Centre de documentation CEDEC-/EPFL

Dominique von der MÜHLL
http://cedec.epfl.ch

Conseillers régionaux

Genève
Alain ROUILLER, (voir plus haut)

Jura et Jura bernois
Roland BROQUET

Neuchâtel
Yolande NORTH

Valais et Fribourg
Pierre-François SCHMID

Vaud
Dominique von der MÜHLL