

Position de l'association Mobilité piétonne concernant l'absence de passages piétons dans le centre de Köniz

Le 6 juillet 2005 était publié dans la Feuille des avis officiels du canton de Berne l'arrêté suivant :

L'Office des ponts et chaussées décrète :

- l'instauration d'une limitation de la vitesse à 30 km/h pour :
 - la route cantonale 232, Bern-Köniz-Schwarzenburg, entre le giratoire Könizstrasse-Schwarzenburgstrasse et le giratoire Stapfen ;
 - sur le Sonnenweg, route communale, entre la Schwarzenburgstrasse et la bifurcation pour la gare.
- Justification de la mesure : possibilité pour les piétons de traverser librement et fluidité du trafic.
- En cas de recours l'effet de la mesure est suspendu.

Recours de Mobilité piétonne

Suite à de longues discussions, le comité de Mobilité piétonne a décidé de recourir contre une partie de cette décision. Le recours, daté du 3 août 2005, ne porte pas sur la limitation à 30 km/h. Il souligne que :

- la suppression de passages piétons doit faire l'objet d'une mise à l'enquête ;
- en conséquence, la présente suppression des passages piétons est contestée ;
- la mise à l'enquête d'un régime définitif devrait impérativement permettre de mettre en place une solution mieux adaptée pour les personnes handicapées et plus satisfaisante pour l'ensemble des usagers ;
- une nouvelle solution devrait être testée, avec marquage de passages piétons, mais en autorisant les piétons à traverser partout, y compris à côté d'un passage ou entre deux passages (abandon de la règle des 50 m).

Arguments fondant le recours

De manière générale, Mobilité piétonne soutient les efforts du canton de Berne, qui cherche à tester de nouveaux régimes de circulation, expérimenter de nouvelles solutions et essayer de faire évoluer les régimes de circulation existants. Les essais en vraie grandeur sont utiles et nécessaires, à la condition de faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation scientifique, particulièrement lorsqu'ils servent de test pour des solutions qui pourraient être adoptées ensuite plus largement. Dans cette perspective, l'essai de Köniz a permis de recueillir des éléments intéressants. La limitation à 30 pour une meilleure fluidité du trafic nous apparaît notamment comme une mesure convaincante.

Mobilité piétonne s'élève par contre contre la tendance, qui se dessine en Suisse ces dernières années, à supprimer les passages piétons sans contrepartie, et cela d'autant plus que cette évolution ne s'appuie pas sur des bases scientifiquement fondées. A Köniz, l'instauration d'un secteur central dépourvu de passages piétons crée un précédent qui pourrait se révéler un très mauvais modèle à utiliser ailleurs. Nous souhaitons ici soulever des questions de fond, qui devraient être examinées et discutées de manière approfondie.

La suppression des passages piétons constitue un préjudice pour les piétons

En l'état, l'introduction d'une « zone de coexistence » dépourvue de passages piétons, est préjudiciable pour les piétons, en particulier pour les enfants et les personnes âgées, qui constituent des groupes de population particulièrement peu adaptés au trafic actuel.

Avec ce type de solution, les piétons ne bénéficient plus d'aucune priorité. Un trafic de 18'000 véhicules/jour ne laisse pas des trous suffisamment importants pour permettre de

traverser en sécurité. Comme il n'y a plus d'obligation de s'arrêter, les piétons qui traversent dépendent entièrement du bon vouloir des automobilistes.

Se faufiler entre des voitures quand il y a beaucoup de trafic ne représente pas de difficulté pour des piétons jeunes et sportifs, mais c'est loin d'être le cas pour les enfants et les personnes âgées. Une évaluation statistique sérieuse ne doit pas se baser sur des moyennes seulement : la question des usagers vulnérables doit être traitée de manière distincte.

Les temps d'attente pour traverser ont augmenté : alors qu'avant l'essai 98% des piétons pouvaient traverser sans attente, ce chiffre est descendu à 35%.

La limitation à 30 km/h constitue bien sûr une importante amélioration de la sécurité, mais elle ne suffit pas à compenser les inconvénients majeurs de l'absence de priorité pour les traversées.

Au cœur du problème et pourtant jamais abordée : la règle des 50 m

Le régime choisi à Köniz ne peut se comprendre que sur l'arrière-fond de la règle des 50 m. Revenons brièvement sur cette règle.

L'OCR (art. 47) précise que : «les piétons utiliseront les passages piétons (...) qui se trouvent à une distance de moins de 50 m ». Sur la base du texte de l'ordonnance, on postule ici que la seule manière de permettre de traverser partout le long d'un tronçon est de supprimer les passages piétons, puisque sans cela la règle des 50 m empêcherait les traversées à de nombreux endroits.

C'est une fausse manière de poser le problème : au lieu de supprimer les passages piétons, on peut aussi renoncer à la règle des 50 m.

Bien des gens ignorent l'existence de cette règle et ne la respectent pas, et les contrevenants ne sont de toute manière pas punis. Quand l'aménagement est bon, comme ici à Köniz, cette règle n'apporte rien de plus en termes de gestion de trafic ou de sécurité. Comme de manière générale les gens savent qu'aux passages piétons ils ont la priorité et qu'entre deux ils doivent laisser la priorité aux voitures, dans les faits cela permet aussi de traverser partout où c'est nécessaire.

La solution : un aménagement qui facilite les traversées libres, mais garantit ponctuellement la priorité aux piétons

Fondamentalement, pour rendre possible et favoriser les traversées libres il faut que le système mis en place :

- ait un effet positif sur la fluidité du trafic, et
- aille dans le sens des besoins de la majorité des piétons, en leur permettant de se déplacer rapidement et de manière aisée pour traverser le flot de véhicules.

Les traversées libres sont facilitées par le type d'aménagement et la présence d'une bande polyvalente centrale. Les piétons exploitaient déjà cette possibilité avant la suppression des passages piétons. Dans ce sens un recours plus fréquent à la bande polyvalente pour les traversées aurait de toute manière été constaté, même avec le maintien des passages piétons.

Au niveau du giratoire, la concentration particulière des flux de piétons montre qu'à cet endroit il y a un besoin de traversée localisée.

La qualité d'un passage piéton est fortement liée au fait que les piétons puissent y faire naturellement usage de leur droit de priorité. En supprimant les passages piétons, on désécurise les piétons : on constate qu'ils se montrent plus circonspects et ont tendance à vérifier à plusieurs reprises avant de traverser. Au bout du compte le changement de situation se paie par une insécurité plus grande et une perte du confort pour les piétons.

La suppression des passages piétons est en contradiction avec la LCPR

Selon la Loi sur les chemins piétons et les chemins de randonnée (art. 2 al. 2), « 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 raccordées. Les trottoirs et les passages piétons peuvent servir de jonction. » Le réseau piétons est donc fait de liaisons où les piétons bénéficient de la priorité. Lorsque des éléments manquent, il y a des trous dans le réseau. Or dans le cas de Köniz plusieurs chemins pédestres et chemins de randonnée traversent la Schwarzenburgstrasse.

La suppression ne serait-ce que d'un seul élément (une traversée) du réseau des chemins piétons et des chemins de randonnée nécessite, selon l'article 7 de la LCPR, de pourvoir à son remplacement. La décision de suppression d'un passage piéton – particulièrement quand cette liaison figure dans le plan du réseau piétons de la commune – doit être communiquée aux personnes et organisations ayant droit de recours, respectivement faire l'objet d'une mise à l'enquête, à défaut de quoi les personnes et organisations habilitées ne peuvent pas faire usage de leur droit.

La suppression des passages piétons est contraire aux exigences des normes

Selon la norme VSS SN 640 241 (2001) les passages piétons sont des éléments constitutifs des réseaux piétons. Lorsqu'un chemin piéton croise une route à fort trafic, il faut prévoir une possibilité de traverser localisée, à un endroit approprié, avec marquage d'un passage piéton (voir principes sous chiffre 5). La norme précise que les passages piétons sont nécessaires surtout dans les cas des routes à orientation trafic et sur les routes secondaires avec un volume de trafic important. Si l'on tient compte de ces critères, la Schwarzenburgstrasse, avec une forte présence de piétons et des flux de trafic importants, devrait clairement comporter des passages piétons.

En résumé

Dans le cas de Köniz, les besoins des usagers les plus vulnérables sont insuffisamment pris en compte. Au lieu de remettre en question la règle des 50 m de part et d'autre des passages, on postule que la possibilité de traverser partout ne peut se faire qu'à condition de supprimer les passages piétons. En cela on néglige le fait qu'une suppression des passages piétons entre en contradiction avec d'autres exigences légales.