

Compte-rendu Workshop 4 „Suisse romande“

Modération: Dominique von der Mühl, collaboratrice au laboratoire Chôros - EPFL

Input: Alain Gonin, chef de division au Service routes et mobilité de la ville de Lausanne

Compte-rendu: Mathieu Pochon, Mobilité piétonne

Parmi les quatre ateliers thématiques organisés durant la journée, l'un d'entre eux 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, la ville de 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 marquage 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. Évoqués 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 piétons 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 ?