

## 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 éloquents : 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 ?

## Journée technique

### TRAVERSÉES PIÉTONNES EN RÉGIME 30

Mardi 14 août, Bienne



L'EXPÉRIENCE LAUSANNOISE

ALAIN GONIN  
VILLE DE LAUSANNE  
SERVICE DES ROUTES ET DE LA MOBILITÉ

tél. 021 315 54 15  
fax 021 315 50 02

routes-mobilite@lausanne.ch  
www.lausanne.ch/routesmobilite

## SIGNALISATION PAR ZONES

### Rappels du contexte et esprit de la zone



RM/AG/août 2011

2

## La signalisation par zones

Zone 30 art.22a OSR, (2.59.1)

### Zone 30

L'aménagement de zones 30 permet de modérer le trafic sur les routes secondaires dans les quartiers ou les zones de lotissement sans toucher au principe fondamental du droit de priorité des véhicules.



- Vitesse maximum de 30 km/h.
- En règle générale priorité de droite.
- Circulation particulièrement prudente et prévenante.



RM/AG/août 2011

3

## Principe de base de la zone :

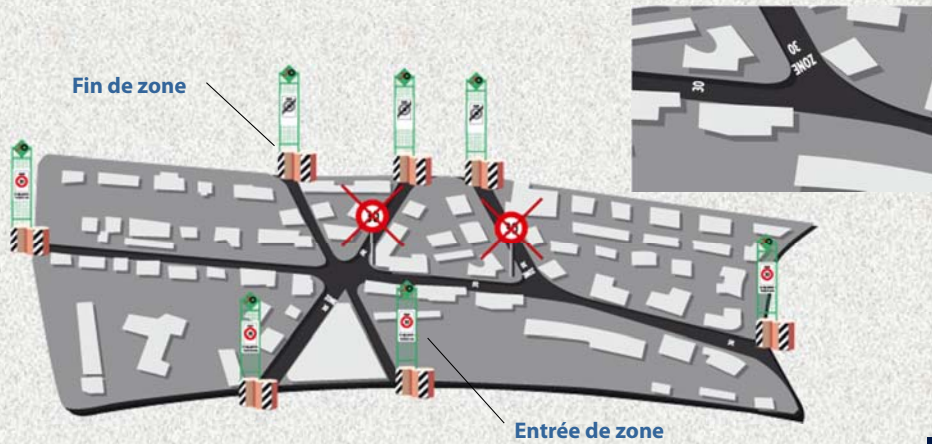
### Trop de signaux nuit à la signalisation



RM/AG/août 2011

4

## La zone a pour but une simplification de la signalisation



## Routes à orientation trafic



## Réseau modéré



## La simplification du balisage a pour buts:



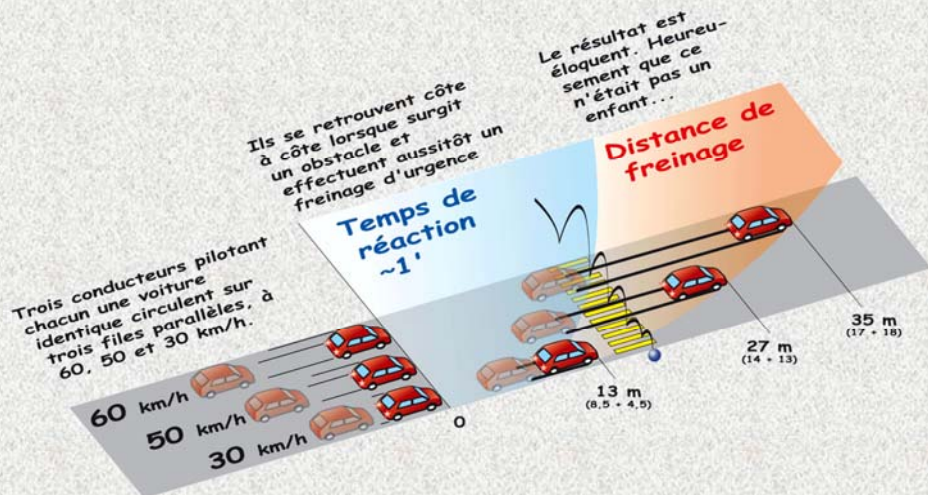
- Gommer l'image routière de la rue
- Identifier naturellement la fonction de l'espace-rue
- Inciter à une conduite plus prévenante

## L'abaissement de la vitesse en ville



# L'abaissement de la vitesse en ville

## La diminution des distances d'arrêt



# L'abaissement de la vitesse en ville

## La diminution de la gravité des blessures



La part des piétons tués est de :

- 5% à une vitesse d'impact de 30 km/h
- 50% à une vitesse d'impact de 45 km/h
- Presque 100% à une vitesse d'impact de 65 km/h

Source : "Vitesse 30/50 - la petite différence dans l'optique du traumatologue" Prof. Félix Walz EPFZ

# L'abaissement de la vitesse en ville

## L'amélioration du champ de vision

La garantie d'une bonne visibilité le long d'une route est un problème à deux dimensions (Fig. 6.21d) :

- Longitudinalement**, plus on réduit la vitesse, moins le conducteur est obligé de se concentrer sur ce qu'il se passe au loin. Son champ de vision est alors plus large.
- Latéralement**, il faut veiller à ce que ce champ de vision ne soit pas entravé inutilement par des obstacles, notamment à l'approche des intersections ou au droit des débouchés des propriétés riveraines.

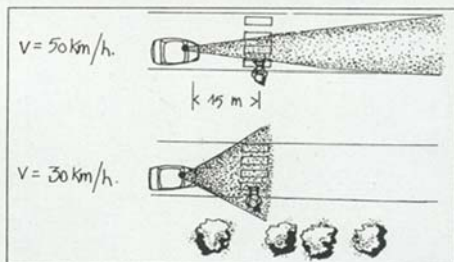


Figure 6.21d : Champs de vision en fonction de la vitesse.

EPFL  
Les voiries urbaines : évolution, usage et aménagement Lausanne : EPFL - ITEP, 1995

# La maîtrise du trafic et la politique de circulation



## Les aménagements d'accompagnements



Entrée de zone



Mobilier spécifique



## Zone 30 – Les aménagements



Exemple trottoir continu



## Zone 30 – Les aménagements



Exemple seuil



Exemple priorité de droite

## Zone 30 – Les aménagements



Décrochements horizontaux

Contresens cyclable



## Zone 30 – Les aménagements

### Marquage au sol



### Structuration optiques



## Informations aux riverains



## La signalisation par zones

### Mesures préventives



## Lorsque tous ces objectifs sont atteints:

- Suppression du caractère routier de la rue;
- Amélioration de la sécurité routière;
- Suppression du trafic « parasite »;
- Mise en place des mesures constructives;
- Campagnes de sensibilisation...

...

## L'espace-rue devient convivial:



Liberté de passage entre les deux  
« rives » de la rue

Amélioration des liaisons piétonnes  
transversales

Pas d'obligation d'emprunter un passage  
pour piétons

Qualité de l'espace public améliorée

Autonomie pour les usagers vulnérables

## Ce que dit l'ordonnance:

Ordonnance 741.213.3  
sur les zones 30 et les zones de rencontre

du 28 septembre 2001 (Entrée en vigueur le 22 janvier 2002)

<sup>2</sup> 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 spécifiques **en matière de priorité** pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes.

... le renoncement systématique aux passages pour piétons dans les zones de rencontre. Dans les zones 30, il est possible d'aménager de tels passages, notamment près des écoles et des homes, lorsque des besoins particuliers liés à la priorité l'exigent (par exemple pour les piétons qui sont moins habitués au trafic, tels que les enfants ou les personnes âgées, ou alors aux endroits tels que les arrêts des transports publics, où l'afflux de piétons est massif).



## Souvent le passage pour piétons est justifié pour palier à un problème de sécurité réel ou ressenti



## Exemples illustrant l'esprit de l'exception au sens de l'ordonnance





## Exemples illustrant l'esprit de l'exception au sens de l'ordonnance



## Exemples illustrant l'esprit de l'exception au sens de l'ordonnance



## Exemples illustrant l'esprit de l'exception au sens de l'ordonnance



## Les alternatives – les aides à la traversée



## Les alternatives – les aides à la traversée



## Les alternatives – les aides à la traversée



## AVENUE DE GINDROZ



## Sécurisation des cheminements piétonniers

### SITUATION

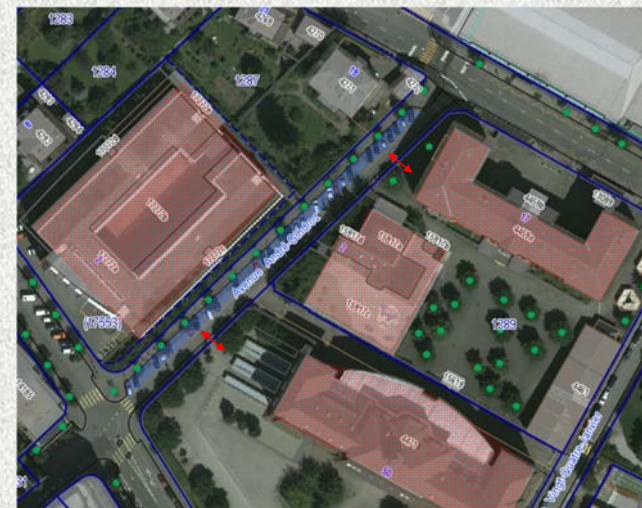
Réseau modéré dans Z30 (2'560 vhc/j, V85 = 26 km/h)

#### Aménagements:

- 43 places de stationnement
- trottoir 3.00 m et 1.40 m

#### Centres d'intérêts:

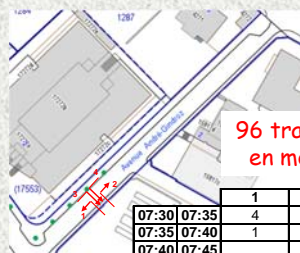
- établissements scolaires
- institutions spécialisées



## SITUATION ACTUELLE

Trottoir Est sous-dimensionné

Traversées hors PPP



96 traversées hors PPP en moins d'une heure

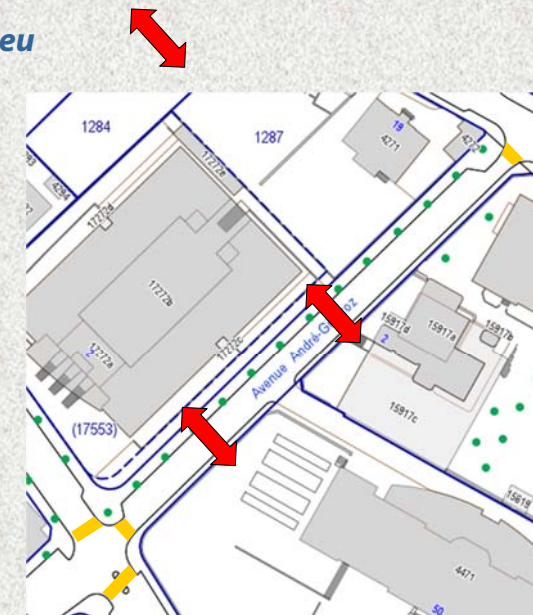
Comptages in situ  
le 27 février 2009

	1	2	3	4
07:30 07:35	4			
07:35 07:40	1			
07:40 07:45				
07:45 07:50	7			
07:50 07:55	3		1	2
07:55 08:00	3		2	
08:00 08:05	10		1	
08:05 08:10	30		1	2
08:10 08:15	7			
08:15 08:20	14			
08:20 08:25	8			
	87	0	5	4



## DEMANDES

PPP en face de l'école de Beaulieu



Suppression des passages ?

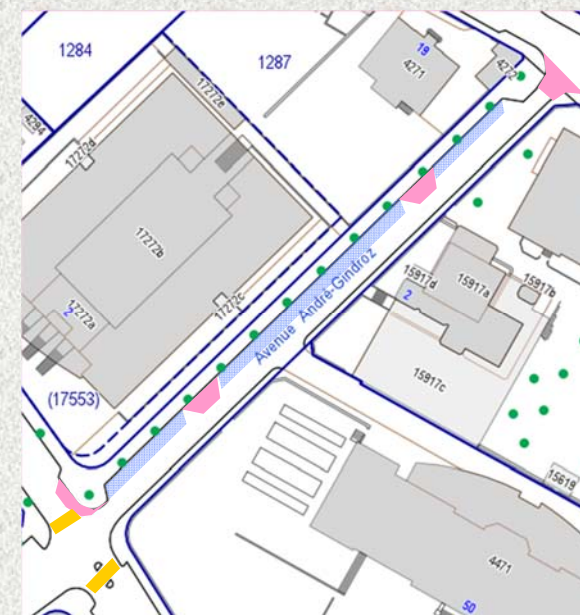


## SOLUTION PRECONISEE

- Trottoir continu au nord
- Bastions intermédiaires
- Bastion au sud

## BILAN STATIONNEMENT

- 5 places



## Réalisation de la solution proposée



RM/AG/août 2011

37

## Réalisation de la solution proposée



RM/AG/août 2011

38

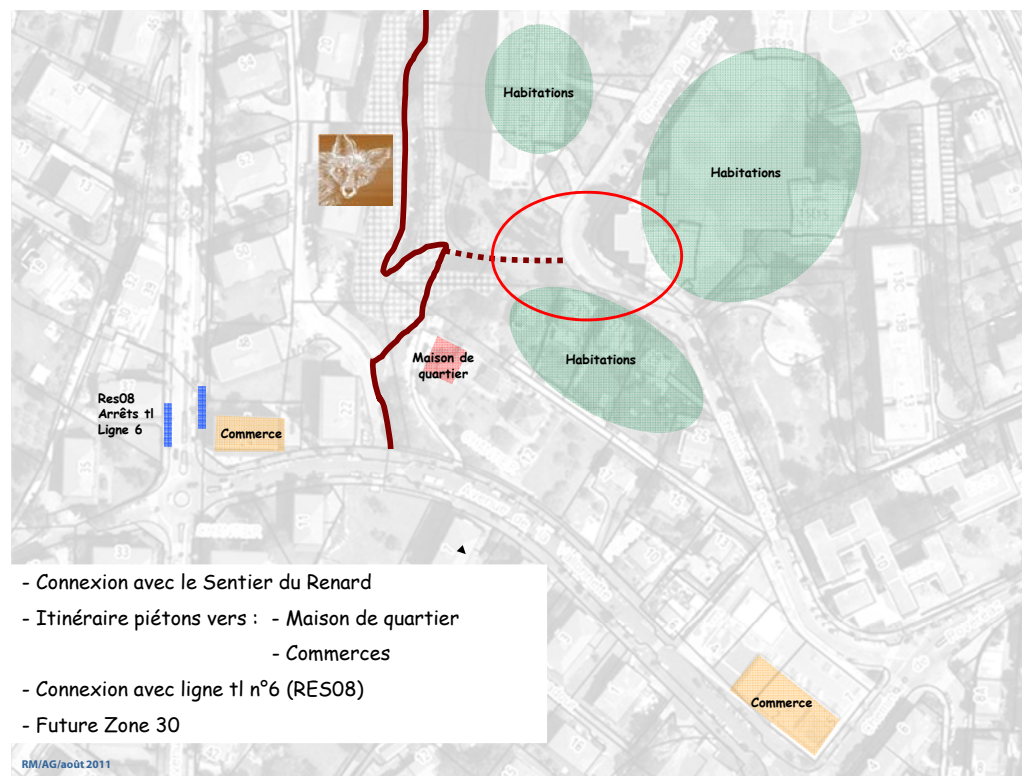
## CHEMIN DU DEVIN



## Sécurisation des cheminements piétonniers

RM/AG/août 2011

FR/juin 2009



- Connexion avec le Sentier du Renard
- Itinéraire piétons vers :
  - Maison de quartier
  - Commerces
- Connexion avec ligne t1 n°6 (RES08)
- Future Zone 30

RM/AG/août 2011

### Débouché Ch. du Renard

- tracé en courbe - mauvaise visibilité
- absence de trottoir côté Ouest
- offre en stationnement suffisante



### Solution proposée



### Réalisation de la solution proposée



### Réalisation de la solution proposée



## Effets négatifs du passage pour piétons dans la zone



Perte d'identité de la zone

Dévalorisation de l'espace à proximité du passage

Contrainte pour l'utilisateur ou une incitation au non respect

Dévalorisation de la fonction du passage piétons

## Effets positifs du passage pour piétons dans la zone



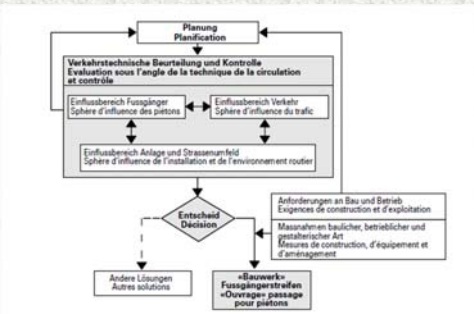
Rassure les usagers vulnérables

Aide aux comportements des jeunes enfants

Donne une réelle priorité aux piétons

## ÉLÉMENTS DE RÉFLEXIONS

Comment gérer une situation de contradiction entre la norme VSS et l'Ordonnance

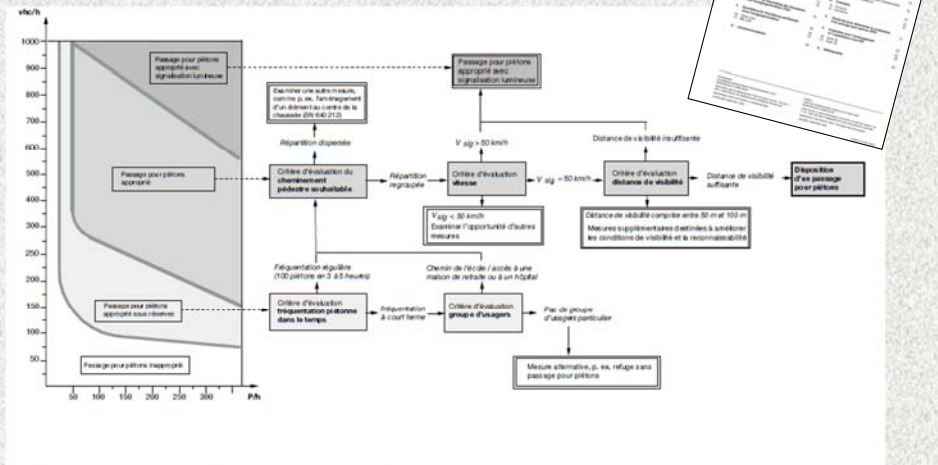


Sur les routes d'intérêt local et en particulier dans les zones 30, il convient en général de renoncer aux PPP dans la mesure où le franchissement de la chaussée devrait être admissible partout. Des PPP ne doivent être disposés que s'il existe des besoins particuliers de protection des piétons et que les PPP peuvent les satisfaire.

Fussgängerverkehr	Circulation piétonne
Fussgängerstreifen	Passages pour piétons
<b>HALTVERZEICHNIS</b> A. Allgemeines 1. Geltungsbereich 2. Gegenstand 3. Begriffe 4. Rechtsgrundlage B. Notwendigkeit und Lage 5. Grundriss 6. Beschränkungen und Bedingungen C. Ausstattung 7. Anforderungen und Bedingungen an die Ausstattung der Fussgängerstreifen D. Beispiele 8. Strasse 9. Kreuzung 10. Kreisverkehr E. Checkliste zur Beurteilung des Standortes eines Fussgängerstreifens (FGS) F. Beurteilung für Anordnung und Betrieb eines Fussgängerstreifens 11. Ohne LSA 12. Mit LSA G. Literaturverzeichnis	<b>SN 640.241</b> <b>TABLE DES MATIERES</b> A. Généralités 1. Champ d'application 2. Objet 3. Normes 4. Base légale B. Nécessité et situation 5. Principes 6. Critères d'évaluation et conditions C. Equipement 7. Exigences et conditions pour l'équipement des passages pour piétons D. Exemples 8. Zonage 9. Carrefour E. Check-list pour déterminer la localisation d'un passage pour piétons (PPP) F. Evaluation pour l'aménagement et l'exploitation d'un PPP 10. Sans LSA 11. Avec LSA G. Bibliographie

## ÉLÉMENTS DE RÉFLEXIONS

Comment gérer une situation de contradiction entre la norme VSS et l'Ordonnance



## MODERATION DU TRAFIC L'EXEMPLE DE L'AVENUE DE COUR



Direction de  
à av. Ouchy  
Prescripteur av. Figuiers  
Opérateur DI  
Be



### Av. de Cour



Date /Heure	Début	Fin	
	06.11.2007	00:00:00	07.11.2007 00:01:00
	Volume total	Catégorie 1	Catégorie 2
Nombre de mesures	6369 /	6163 / 97 %	206 / 3 %
Moyenne	32 Km/h	32 Km/h	34 Km/h
Excès Vit.	0 %	0 %	0 %
V85	38 Km/h	38 Km/h	34 Km/h

## ÉLÉMENTS DE RÉFLEXIONS

La signalisation par zone est-elle un but en soi

Si les conditions de circulation nécessitent un passage pour piétons, est-on dans l'esprit de la zone

Comment gérer une situation de contradiction entre la norme VSS et l'Ordonnance

A partir de quelle charge de trafic dans une zone modérée le passage piéton est-il une réelle aide



## Merci de votre attention



Service des routes  
et de la mobilité  
rue du Port-Franc 18  
case postale 5354  
1002 Lausanne

tél. 021 315 54 15  
fax 021 315 50 02

routes-mobilite@lausanne.ch  
www.lausanne.ch/routesmobilite

## 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 éloquents : 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 ?