

Traversées libres dans les centres de localité

Le présent aide-mémoire traite de l'efficacité et de l'opportunité d'aménager des zones de traversée libre dans les centres des localités en lieu et place de traversées ponctuelles avec passages pour piétons. Divers exemples réussis, tant en Suisse qu'à l'étranger, montrent que ce type d'aménagement peut être tout à fait adéquat. Cinq exemples avaient fait l'objet d'observations et d'enquêtes en 2006 dans le cadre du travail de recherche „Fussgängerstreifenlose Ortszentren“ (« Aménagement de centres de localité sans passages pour piétons »). La présente étude „Flächiges Queren in Ortszentren - langfristige Wirkung und Zweckmässigkeit“ (« Effets à long terme et pertinence de zones de traversée libre dans les centres de localité ») poursuit la recherche et porte cette fois sur dix exemples en Suisse.



Fig. 1 : Bahnhofstrasse Widnau SG

Pour le lecteur pressé

Ces dernières années, des zones de traversée libre ont été réalisées dans de nombreuses localités et ont fait leurs preuves. Subsistent malgré cela des doutes sur ce type d'aménagement, et notamment sur son efficacité à long terme, sujet sur lequel s'est concentré le travail de recherche résumé ici.

Les auteurs de l'étude ont ainsi pu montrer qu'il existe des régimes de traversée libre qui fonctionnent bien, même plusieurs années après leur mise en place.

Il a également été possible de déterminer scientifiquement les conditions dans lesquelles des zones de traversée libre sont pertinentes ainsi que les facteurs de succès. Il s'avère enfin qu'il est d'une importance capitale de mettre en place ce type de régime avec un soin tout particulier et de l'accompagner d'une large campagne d'information.

Impressum

Éditeur : SVI Association suisse des ingénieurs et experts en transport www.svi.ch

Auteur de l'aide-mémoire : Marco Ghielmetti, Ingenieurbüro Ghielmetti

Traduction : Aline Renard, Transitec SA et Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl

Autorisation

Cet aide-mémoire a été approuvé le 25.01.2019 par le comité de la SVI et autorisé à publication.

Sous réserve de mention de la source, il est autorisé de reproduire tout ou partie de l'aide-mémoire dans d'autres documents (dossiers, rapports, etc.)

Contexte de l'étude

Les centres de localité et, dans les plus grandes villes, les centres de quartier remplissent de multiples fonctions : lieux d'habitat et de travail, ils sont également des endroits où l'on se rencontre et où l'on séjourne. Ils contribuent par ailleurs à l'identité d'un lieu pour ses habitant.e.s. En général, ce sont aussi des endroits très fréquentés, tant par les piétons que par le trafic motorisé. Leur aménagement doit ainsi répondre à de multiples défis.

La présence de nombreux commerces et autres lieux attirant de la clientèle (banques, bureaux de poste, restaurants, etc.) des deux côtés de la route incite les piétons à traverser partout. Afin de répondre à ce besoin, l'aménagement de tels tronçons prévoit ainsi souvent un régime de traversée libre, permettant au piéton de traverser là où il le désire sans remettre en question la priorité accordée au trafic motorisé.

L'étude elle-même

La recherche a consisté en une étude de cas, analysés selon des méthodes relevant de la psychologie d'une part, et de la technique du trafic d'autre part. L'étude a porté sur dix situations caractérisées par un nombre élevé de piétons traversant la chaussée et par des charges de trafic relativement élevées, soit des situations dans lesquelles on pouvait espérer observer de nombreuses interactions entre véhicules motorisés (voitures et motocycles) et piétons. Au total, ce sont près de 20'000 interactions qui ont pu être analysées sous l'angle des conflits potentiels ou effectifs. Les conflits entre piétons et vélos n'ont pas fait l'objet d'une analyse spécifique, mais rien de spécial n'a été relevé.

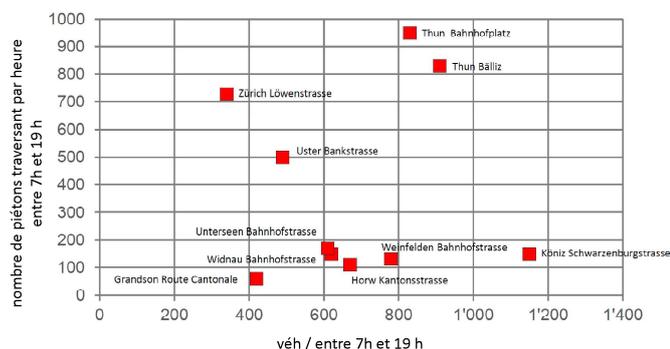


Fig. 2 : Charges de trafic et nombre de traversées piétonnes dans les situations retenues pour l'étude de cas



Fig. 3 : Piétons traversant là où ils le désirent (Köniz, BE)

Les résultats, dont les principaux sont présentés ci-après, présentent de multiples dimensions :

- Les régimes de traversée libre qui sont en place depuis dix ans ou plus sont toujours aussi sûrs et bien acceptés par les usagers.
- Aucune tendance claire n'est encore identifiable pour les exemples plus récents, pour lesquels quatre ans maximum se sont écoulés entre les premières observations – effectuées juste après l'aménagement – et la deuxième analyse.
- Les zones de traversée libre peuvent être aménagées dans de nombreuses situations. Les conditions décrites plus loin doivent cependant absolument être respectées.
- La réussite de l'aménagement, en termes de sécurité, d'acceptabilité par les usagers et de fluidité du trafic peut être améliorée grâce à de nombreux facteurs, décrits ci-dessous.

Les usagers trouvent de façon générale l'aménagement réussi ou n'ont pas d'opinion tranchée. Ce sont surtout les personnes âgées qui voient des avantages aux zones de traversée libre ; cela est probablement dû au fait qu'elles peuvent alors traverser au plus court. Les personnes malvoyantes sont les plus sceptiques.

Conditions dans lesquelles les zones de traversée libre peuvent être envisagées

Les conditions suivantes doivent être remplies pour qu'une zone de traversée libre puisse être aménagée dans un centre de localité :

- La structure du centre de la localité doit inciter à la traversée libre dans sa majeure partie (caractère diffus des lignes de désir des traversées piétonnes).
- Le régime de traversée libre doit être souligné par un aménagement spécifique qui incite le trafic à rouler à une vitesse adéquate, rend possible la traversée de la chaussée en tout point et met en valeur le caractère de centre de localité ou de quartier. Il est à noter que l'aménagement peut être testé avec des mesures provisoires.
- Le gabarit de la route doit être de une voie par sens. La traversée libre de voies spéciales, comme par exemple une voie bus, est possible dans des cas particuliers et devra faire l'objet d'une analyse détaillée.
- Les distances de visibilité doivent être suffisantes, les piétons doivent disposer de zones d'attente adéquates et l'éclairage doit mettre en valeur le caractère de centre de localité.



Fig. 4 : Bande centrale polyvalente « la vague bleue » aménagée de façon temporaire dans le cadre d'un essai (Bälliz, Thounne, BE)



Fig. 5 : Des voies spéciales, par exemple des voies bus, rendent la traversée libre plus compliquée, mais ne sont pas un critère guillotine (Bahnhofstrasse, Thounne, BE)

Facteurs de succès

Une zone de traversée libre fonctionnera d'autant mieux en termes de sécurité, d'acceptabilité par les usagers et de fluidité du trafic que les facteurs suivants sont remplis :

- Un nombre élevé de piétons traversent la chaussée et/ou il y a à peu près autant de piétons que de voitures.
- Peu de poids lourds circulent sur cet axe.
- Les vitesses pratiquées sont adéquates.
- Une bande centrale polyvalente permet la traversée en deux temps.
- La différence de niveau entre le trottoir et la chaussée est minimale.
- Des lignes de guidage tactiles indiquent aux personnes malvoyantes les trottoirs et les points de traversée particulièrement adéquats.
- L'aménagement est réalisé avec un soin tout particulier et est accompagné d'une large campagne d'information.



Fig. 6 : Des vitesses réduites facilitent la traversée libre (Köniz, BE)

Recommandations pour l'étude de projet et la mise en œuvre

Les premières indications sur la pertinence d'un régime de traversée libre peuvent émerger lors de la phase de diagnostic, par exemple lorsque les traversées piétonnes présentent des déficits.

Lorsque les conditions sont remplies et qu'une zone de traversée libre s'avère être la meilleure option parmi les différentes formes de traversée possibles, il faut prévoir un (ré)aménagement de l'axe cohérent avec ce régime (voir le paragraphe sur les conditions à remplir).

Les zones de traversée libre peuvent être aménagées dans des gabarits très différents selon l'espace à disposition et la situation en termes de trafic. On considérera les recommandations et indications suivantes lors de la détermination du gabarit adéquat pour un projet donné.

Choix du gabarit

Lors de l'aménagement, il s'agit notamment de garantir que la traversée libre soit possible sur toute la longueur du tronçon et ne soit pas gênée par du stationnement longitudinal, par exemple.

Sur la base des résultats de cette recherche et de la précédente (datant de 2006), ainsi que de l'expérience des auteurs de l'étude, trois gabarits ont été identifiés comme particulièrement adéquats pour les zones de traversée libre. Les recommandations et meilleures pratiques en termes d'aménagement de ces trois situations-types sont présentées ci-dessous.

Une largeur de six mètres environ a fait ses preuves pour des routes ayant une voie par sens sans bande centrale polyvalente. Des gabarits plus larges incitent à rouler plus vite et renforcent la position dominante du trafic motorisé par rapport aux piétons, de telle sorte que la coexistence des usagers risque de s'avérer problématique. En l'absence de bande centrale polyvalente, les piétons doivent traverser la chaussée en une fois ; ce type d'aménagement n'est donc envisageable que lorsque les charges de trafic ne sont pas trop élevées. Dans la mesure où les vitesses pratiquées sont faibles, il est possible d'aller jusqu'à 8'000 véh/j voire plus. Au-delà de 10'000 véh/jour, il est recommandé d'envisager une bande centrale polyvalente.



Fig. 7 : Löwenstrasse à Zurich. Photo: ewp

Lors de l'aménagement d'une bande centrale polyvalente, celle-ci présentera une largeur idéalement de 2.50 m (largeur minimale: 2 mètres). Des éléments empêchant – au moins ponctuellement – le trafic motorisé d'utiliser la bande centrale seront installés aux points de traversées privilégiés ainsi qu'au droit des arrêts de bus. Des voies de circulation présentant une surlargeur ainsi que les bandes cyclables rendent la traversée libre plus difficile. On privilégiera une bande centrale ou des trottoirs plus larges s'il reste de l'espace à distribuer.



Fig. 8 : Bälliz, Thoun (BE)

Les routes à une seule voie de circulation sont plutôt favorables à la traversée libre ; la traversée est facilitée par le fait qu'il n'y a qu'une voie à franchir, et le sens unique diminue le nombre de conflits.

Processus et mise en œuvre

Comme cela est désormais le cas dans la plupart des projets d'aménagement routier, il est recommandé de travailler en équipe interdisciplinaire et d'intégrer l'ensemble des acteurs concernés ainsi que la population dans un processus participatif. Cette façon de procéder permet d'arriver à un projet bien conçu et largement accepté, qui fonctionnera bien, aussi sur le long terme. La réalisation d'une zone de traversée libre doit être accompagnée d'une large campagne d'information, car les passages pour piétons sont un sujet particulièrement sensible pour de nombreuses personnes.

Un suivi permettra de vérifier que la zone de traversée libre fonctionne bien, que les objectifs sont bien atteints ou alors d'identifier d'éventuelles améliorations à apporter.

Références

Flächiges Queren in Ortszentren – langfristige Wirkung und Zweckmässigkeit (mai 2017, SVI 2011/023, n° 1604)
www.mobilityplatform.ch

Ingenieurbüro Ghielmetti :
Marco Ghielmetti
verkehrsteiner AG :
Rolf Steiner, Jakob Leitner
ZHAW - Departement Angewandte Psychologie:
Markus Hackenfort, Sarah Diener
Technische Universität Kaiserslautern :
Hartmut Topp