

Les problèmes de cohabitation liés aux mobilités à "propulsion" humaine : la trottinette en ville

Autor(en): **Meylan, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(2001)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957187>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les problèmes de cohabitation liés aux mobilités à «propulsion» humaine. La trottinette en ville.

Das Trottnet in der Stadt

Das Erscheinen von nicht motorisierten Fortbewegungsmitteln stellt neue Probleme in der gemeinsamen Nutzung von öffentlichem Raum dar. In ganz besonderem Mass hat sich diese Problematik mit der explosionsartigen Verbreitung vom Trottnet gezeigt. Während für den Gesetzgeber das Trottnet nach wie vor ein Spielzeug ohne Recht auf Benutzung der Fahrbahn ist, versucht die Legislative sich der Realität anzupassen – dies auch um die Sicherheit der betroffenen Benutzer zu erhöhen.

Der Schlüssel zu einer behutsamen Kohabitation zwischen den verschiedensten Benutzern des öffentlichen Raumes ist in erster Linie ein respektvolles Verhalten des Schnelleren.

Der Raumplaner als Garant für die Qualität des öffentlichen Raumes kann seinen Beitrag leisten: genügend dimensionierte Flächen und die Ausscheidung von speziellen Gebieten für die urbanen Spiele auf Rädern geben Raum für eine gesunde Koexistenz der unterschiedlichen «mangepowerten» Fortbewegungsmittel.

► Pierre Meylan
architecte et sociologue
Bureau Plarel, Lausanne

L'apparition de nouvelles mobilités non motorisées pose des problèmes nouveaux de partage de l'espace public. Cette problématique s'est concrétisée notamment avec la prolifération des trottinettes en milieu urbain qui roulent sur des surfaces affectées à la circulation officielle. Si, pour la loi, la trottinette est considérée aujourd'hui encore comme un jouet à qui la chaussée est interdite, la législation routière est sur le point d'être adaptée pour se conformer à la réalité des faits mais aussi pour tenter de prévenir les accidents. Si le comportement des usagers est, avant tout, la clé d'une cohabitation douce, les urbanistes, garants de la qualité des espaces publics, peuvent également agir dans le sens d'une coexistence saine avec les moyens de locomotion à «propulsion» humaine.

Un nouveau moyen de locomotion

Depuis plus d'une année maintenant, un nouveau moyen de locomotion a fait une apparition remarquée dans le paysage urbain: la trottinette ou patinette (kick board). Pliable, légère et maniable, son succès ne s'est pas fait attendre avec plusieurs centaines de milliers d'exemplaires vendus en Suisse pour la seule année 2000. Fruit d'une alchimie entre une technologie moderne et un concept centenaire, ce nouvel engin, conçu à la base pour les adultes, a par son aspect ludique, conquis immédiatement une population de plus en plus jeune. La trottinette n'est pourtant pas uniquement une occupation de loisir ou un sport à la mode. Elle a rapidement montré ses performances dans le trafic urbain tout comme ses cousins les patins et la planche à roulettes (roller skate et skate board). Cependant, à la différence de ces derniers, la trottinette ne requiert ni habileté ni aptitudes physiques particulières pour être maîtrisée. Du coup, elle devient un véritable moyen de transport de poche. Elle s'inscrit donc tout naturellement dans une société urbaine où les déplacements individuels non motorisés sont quasiment érigés en devoir civique. Mais les trottinetteurs empiètent le plus souvent sur des surfaces affectées à la circulation officielle. Ils placent ainsi les autres usagers du bitume et le législateur face à des situations et à des problèmes nouveaux.

La trottinette et la loi

D'un point de vue légal, la trottinette n'a pas sa place sur la chaussée. Considérée comme un engin de jeu, elle tombe sous le coup de l'article 50 de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR du 13 novembre 1962) qui stipule qu'«il est interdit, sauf sur les routes à faible circulation (p. ex. dans les quartiers d'habitation), de jouer ou de pratiquer des sports sur la chaussée, notamment de circuler à vélo d'enfant, en patins à roulettes, à skis à roulettes, etc., ainsi que d'aller à luge ou à skis.» Cette loi mentionne également qu'«il n'est permis de jouer ou de pratiquer des sports sur le trottoir que si les piétons et la circulation sur la chaussée ne sont pas mis en danger ou gênés.» Pour palier à un évident décalage entre la législation et la réalité des faits, un avant-projet de mise à jour de cette ordonnance a été réalisé et présenté dans le cadre d'un congrès sur le trafic mixte qui a eu lieu à Bienne au mois de septembre 2000. Ce projet prend en compte les données des nouvelles formes de mobilités suite à une étude du bureau de la sécurité routière. Il devrait arriver cet été à un point de maturité suffisamment avancé pour être mis en consultation.

Si la définition des surfaces licites d'utilisation est importante pour la sécurité routière, elle n'en reste pas moins un problème secondaire.

Concrètement, il s'est agi d'adapter les dispositions d'utilisation des engins à roulettes et d'élaborer une solution permettant la coexistence de tous les usagers du domaine public, avec des droits et des obligations équilibrés. Principale nouveauté du texte: le droit d'utilisation des rollers et de la trottinette sur les surfaces réservées habituellement aux cyclistes, sur les chemins piétonniers, les trottoirs et passages piétons. A quelques exceptions près, l'utilisation de la chaussée dans le sens longitudinal reste interdite. Si la définition des surfaces licites d'utilisation est importante pour la sécurité routière, elle n'en reste pas moins un problème secondaire; le



principal étant, avant tout, le comportement des usagers. Ce projet de révision de l'OCR s'applique donc à compléter cette lacune par une série de prescriptions allant dans ce sens avec, pour mots d'ordre, d'une part, le respect des règles primaires de circulation (céder le passage, feux, etc.) et, d'autre part, le respect d'autrui.

Les dangers de la cohabitation

La cohabitation entre les différents utilisateurs des routes et trottoirs ne va pas sans quelques anicroches. Les vitesses différentes des usagers qui partagent un même espace multiplient les risques de télescopages. Les trottinettes de la nouvelle génération peuvent circuler à près de 40 km/h dans les descentes. Elles sont, certes, munies de freins mais l'efficacité de ceux-ci laisse à désirer surtout par temps de pluie et si le poids du conducteur est important. Les risques augmentent encore avec des faibles dimensions de trottoir et avec une forte densité de passants. Depuis la multiplication des trottinettes, certains piétons se sentent en danger et les polices locales ont observé une recrudescence des plaintes à ce sujet.

Les statistiques des accidents occasionnés par des collisions entre les rollers ou trottinettes et des voitures, vélos ou piétons sont nuancées. A

Genève, par exemple, la situation semble stable. C'est, en tous les cas, ce qui ressort d'une concertation organisée par l'Institut de médecine sociale et préventive qui a convié à un colloque tous les milieux intéressés : santé, école, police, assurance et même l'Association transport et environnement (ATE). En bref, une étude réalisée durant trois mois à l'Hôpital des enfants a comptabilisé pas moins de 40 accidents de trottinette. Si ce chiffre est en augmentation depuis que la patinette est venue mordre sur le roller et la planche, un seul accident impliquait une tierce personne. A Lausanne, la situation est plus inquiétante. Depuis le début de l'année, de nombreux articles de presse ont lancé un cri d'alarme car le nombre de collisions nécessitant l'intervention de la police – donc provoquant des blessés ou des décès – est déjà supérieur à l'année 1999 pour la période s'étalant du mois de septembre 2000 au mois de mars 2001. Dès lors, les publications et opérations de prévention se multiplient sur le sol vaudois. La police informe les jeunes trottinetteurs à la sortie des écoles et n'hésite pas à infliger des heures d'éducation routière aux récidivistes qui empruntent la chaussée.

Pourtant, l'appréciation du nombre d'accidents reste difficile. Le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) ne dispose pas encore de statistiques particulières à ce sujet. Cette lacu-

*Lausanne 2001,
Source: Pierre Meylan*

Lausanne capitale du roller

La Ville de Lausanne, de par sa topographie et son très prisé «*bluewin urban contest*», est sans aucun doute la capitale européenne des rollers. Forte de cet atout, la municipalité tente de mener une politique d'ouverture face à la pratique de ce sport. En effet, un secteur situé à la Vallée de la Jeunesse est actuellement soumis à un essai de mixité totale entre piétons et rollers. Cette démarche a été engagée suite à une motion d'un membre du conseil communal demandant d'«*étudier la possibilité de créer une descente de ville en site propre en faveur des patineurs*», possibilité écartée au vu des difficultés liées à la gestion du trafic routier. Malgré cet échec, la Commune n'est pas avare de ses deniers puisqu'elle vient d'accorder à l'association «*la Fièvre*» une subvention de 220'000 francs pour rénover et aider financièrement l'unique skate-park couvert de la ville qui attire un public de plus en plus nombreux. Elle vient également de créer un poste de délégué aux deux-roues au sein du Service de la circulation, lui-même rattaché à la Direction de la sécurité publique et des affaires sportives.

Entretien avec M. Jean-Luc Kolb, délégué aux piétons à la Ville de Lausanne

Pour ce délégué, la cohabitation entre les non motorisés et les autres usagers est un faux problème. Le piéton reste avant tout le mode de déplacement prioritaire en milieu urbain. Suivent : les cyclistes, les transports publics et les transports individuels motorisés. La politique de coexistence des usagers table avant tout sur l'adaptabilité du «*fort*» sur le «*faible*». Ainsi, la prolifération des trottinettes sur les trottoirs ne doit pas être perçue comme menaçante pour les piétons. Le partage de l'espace public est parfaitement possible sans incident. Il s'agit avant tout d'un problème d'éducation du conducteur. La mixité est possible pour autant que les vitesses de déplacement soit adaptées ou similaires. Ainsi, il n'est pas exclu de voir un jour des vélos sur les trottoirs à la montée ou sur des voies réservées aux bus à la descente.

Pour J.-L. Kolb, la problématique liée à la trottinette n'existe pas en tant que telle. Le thème des déplacements sur des roues existe depuis longtemps. Ce qui semble préoccupant, aux yeux du délégué, c'est l'abaissement de l'âge des utilisateurs. Pour ces derniers, la notion de règle ne semble pas perçue comme importante, ni pour les autres, ni pour eux-mêmes. La prévention doit, dans ce cas, jouer un rôle déterminant.

L'avenir des rues lausannoises ? Si possible, une juste requalification de l'espace-rue, une réappropriation du domaine public par les principaux usagers de la ville, c'est-à-dire les piétons, afin que Lausanne devienne une «*ville lente*», une «*Flanierzone*».

ne devrait être comblée prochainement grâce à la publication d'une étude conduite par le département de chirurgie pédiatrique du Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV).

Les pays voisins

Nos voisins connaissent des problèmes similaires. La France compte plus de 5 millions d'adeptes du roller. Ceux-ci sont assimilés à des piétons au sens du code de la route mais utilisent bel et bien les équipements réservés aux cyclistes. Cet-

te situation ne va pas sans encombre car un roller en action déploie une envergure d'environ 1,50 m nécessitant du coup des pistes plus larges.

La loi sur l'air de 1996 contraint toutes les agglomérations de plus de 100'000 habitants à établir des plans de déplacements urbains (PDU) qui encouragent les transports non polluants. Si tous prévoient des mesures pour les vélos et les piétons, la plupart ignore les engins à roulettes.

L'Autriche, quant à elle, est relativement en avance dans ce domaine et considère ces nouvelles mobilités comme étant moitié vélo, moitié piéton. Ils sont autorisés à utiliser les pistes cyclables, les trottoirs, les rues à faible trafic et les zones limitées à 30 km/h.

L'urbaniste face aux nouvelles mobilités

La cohabitation liée aux moyens de locomotion à «*propulsion*» humaine ou «*human power mobility*» (HPM) pose moins un problème d'aménagement ou de partage de l'espace public urbain qu'un problème d'éducation des différents pratiquants.

Le transport le plus rapide doit impérativement calquer son comportement sur le plus lent.

La problématique inhérente à la trottinette ne doit pas uniquement être prise en considération au travers d'un aménagement particulier du domaine public mais davantage au travers d'une sensibilisation des usagers à se conformer à des règles simples. La clé d'une cohabitation douce réside dans l'attention du conducteur et dans sa vitesse de circulation. Le transport le plus rapide doit impérativement calquer son comportement sur le plus lent. Ce précepte, en apparence élémentaire, ne semble aujourd'hui pas assimilé par tous, principalement par les plus jeunes grisés de vitesse et persuadés de dompter leur monture. Est-ce à dire que les urbanistes n'ont pas à se préoccuper de ce type de question et qu'elle se réglera sans eux au prix de quelques accidents exemplaires et de quelques amendes ? Pas si sûr. La qualité de l'espace public est, avant tout, une tâche de son ressort. Des dimensionnements généreux pour les non motorisés, des secteurs réservés aux jeux urbains sur roulettes ou même des détails tels que le choix des grilles d'écoulement (pièges redoutables pour les roulettes) et du mobilier urbain sont autant d'exemples sur lesquels l'urbaniste est en mesure d'agir et de contribuer ainsi à favoriser des mobilités non polluantes plus ludiques que jamais... ■