

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2244

Artikel: Mobilité douce : la bataille pour l'espace public : assurer la protection et le confort des piétons face à l'envahissement des véhicules de toutes sortes
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020023>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

accru à la main-d'œuvre étrangère ([DP 2240](#)).

Le sujet se prêtait à une campagne résolument différente, plus pédagogique: oui, notre sens des responsabilités nous incite à

défendre ce projet, parce que les risques d'un rejet nous paraissent trop importants. Mais il ne s'agit que d'une étape. Notre combat pour une fiscalité équitable se poursuit. La politique de notre pays en la matière, qui prive de leurs ressources de nombreux pays,

notamment les plus pauvres, n'est pas durable. Tout comme la baisse continue de l'imposition des entreprises qui met en péril les prestations publiques indispensables à la vie économique comme à la cohésion sociale.

Mobilité douce: la bataille pour l'espace public

Assurer la protection et le confort des piétons face à l'envahissement des véhicules de toutes sortes

Michel Rey - 03 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34923>

Depuis quelques années, la mobilité douce se diversifie avec l'émergence de nouveaux moyens de déplacement. Après le vélo électrique, voici qu'apparaissent le gyropode, la planche et la trottinette électriques. Autant de moyens qui demandent de la place dans l'espace public. Une exigence complexe et conflictuelle.

En matière de déplacement, la voiture a bénéficié pendant longtemps de la priorité dans nos villes. Le premier combat a consisté à faire de la place aux transports en commun avec la création de couloirs pour les bus et les trolleys. Puis on a créé les pistes cyclables. Tous ces nouveaux espaces pour la mobilité ont mordu sur les routes et les places de stationnement affectées à la voiture.

Aujourd'hui, les modes de mobilité douce se sont diversifiés avec l'apparition de nouveaux moyens à propulsion

électrique: le vélo, la planche et la trottinette. Ces moyens se diffusent très rapidement, car répondant à une demande. Mais en l'absence de règles claires de circulation, ils engendrent des conflits. Et, surtout, ils demandent de la place.

Preuve en est l'éditorial récent du directeur de l'Association transports et environnement (ATE) *On se bouscule sur les trottoirs* ([Magazine 1/2019](#), p. 49). Anders Gautschi affirme qu'il ne s'oppose pas aux nouvelles technologies et autres innovations, mais «*tout bien considéré, ces gadgets n'ont rien à faire sur les routes ou les trottoirs parce que nous avons moins de place qu'en Californie*». Et d'ajouter que ces engins électriques n'apportent aucun avantage en matière de santé. Bel argumentaire plein d'ambivalence et d'ambiguïté et qui ne résout pas le problème.

L'exemple parisien: le Far West

L'arrivée de la trottinette électrique à Paris est riche d'enseignements. Y séjournant fréquemment, j'ai pu observer à la fois l'engouement pour ce nouveau moyen de déplacement et l'insécurité que son usage provoque. On circule parmi les voitures, dans les couloirs réservés aux bus et vélos, mais également sur les trottoirs où l'on abandonne les trottinettes. La trottinette électrique est adoptée aussi bien par les jeunes urbains actifs que par des touristes asiatiques et des familles en visite à Paris.

La trottinette électrique ne s'achète pas, mais se loue. Sa location fonctionne selon le principe du *free floating*, soit sans bornes fixes. Elle est géolocalisée. L'utilisateur la déverrouille au moyen d'une application chargée sur son

smartphone et il règle le paiement en fonction de la durée d'utilisation. Une fois le trajet effectué, il abandonne l'engin à destination selon sa convenance. Chaque soir, les engins sont récupérés pour être rechargés et déposés le matin sur les trottoirs.

En quelques mois, une dizaine de sociétés, dont Uber, se sont lancées à l'assaut du marché en déposant ici ou là dans les rues des milliers de trottinettes accessibles en libre-service. Un véritable *Far West*, selon la Mairie de Paris.

Malgré l'absence de bases légales, en cours de discussion au Parlement français, la Mairie de Paris a décidé de mettre un peu d'ordre dans ce grand bazar. Elle veut créer des zones de stationnement spécifiques, délimitées sur la chaussée ou sur certains trottoirs assez larges. Elle envisage de faire signer aux exploitants une charte de bonne conduite. Pour limiter leur invasion, la Mairie prévoit le paiement par les opérateurs d'une redevance proportionnée à l'importance de leur flotte.

La trottinette en Suisse

La trottinette électrique débarque également dans notre pays, à [Zurich d'abord](#) et de manière plus concertée. Une *start-up* américaine (Lime) a remporté l'appel d'offres et propose 350 engins. Des aires de stationnement sont prévues où elles peuvent être rechargées, ce qui évite leur abandon n'importe où sur les trottoirs.

La ville vient d'octroyer à six sociétés l'autorisation de mettre en service 1'600 trottinettes électriques. Elle ne veut pas en limiter le nombre et compte sur la concurrence pour réguler le marché. L'introduction d'une taxe à verser en fonction du nombre d'engins fait encore débat au sein du législatif communal.

Des opérateurs visent d'autres villes. A Bâle, un projet pilote est mené avec Ibion, une filiale de Swisscom.

Les règles de circulation applicables aux vélos valent pour les trottinettes. Interdites de trottoir, elles doivent en principe rouler sur les pistes cyclables à une vitesse maximale de 20 km/h. Le port du casque n'est pas obligatoire. Le TCS a mis les [trottinettes électriques à l'épreuve](#).

La lutte pour le trottoir

Avec l'arrivée de la trottinette, il devient urgent d'arbitrer l'utilisation de l'espace public entre les différentes pratiques de la mobilité douce (marche, vélo, vélo électrique, trottinette, trottinette électrique, gyropode).

Jadis domaine réservé et protégé du piéton, le trottoir est devenu l'un des espaces les plus convoités de la ville. On en a réduit la surface pour aménager des places de stationnement des deux roues de location ainsi que des bornes de chargement pour les véhicules électriques. Des terrasses de café y trouvent place. C'est sur sa bordure que

s'adossent les livreurs pour décharger et que les taxis prennent ou déposent leurs passagers. Et aujourd'hui, les utilisateurs de trottinettes ne se gênent pas pour l'utiliser malgré les interdictions.

C'est pour défendre l'espace-trottoir que l'association Mobilité piétonne Suisse a déposé récemment sa pétition [Le trottoir aux piétons](#).

L'association «*s'oppose à ce que des planifications inadéquates pour la pratique du vélo soient corrigées au détriment des déplacements à pied*». Elle demande que tous les piétons, les plus âgés, les parents avec de jeunes enfants ou encore des personnes en situation de handicap se sentent en sécurité sur les trottoirs.

Les défenseurs du vélo ne sont pas en reste pour faire valoir leurs intérêts. Les voies cyclables ont été inscrites dans la Constitution fédérale. La Confédération et les cantons ont dix ans pour réaliser des réseaux continus de voies cyclables. On peut déjà anticiper les conflits d'utilisation en milieu urbain.

Il faut noter que la fréquentation des pistes cyclables par les vélos électriques a conduit, ces dernières années, à une [augmentation substantielle](#) des accidents. Ce contexte explique sans doute la proposition de la gauche zurichoise visant à réaffecter quelque 50 kilomètres du réseau routier de la ville en tronçon réservé aux cyclistes.

L'utilisation de l'espace public destiné à accueillir les différents modes de mobilité douce ne peut se limiter à une réponse standard. Il faut certes des règles de circulation qui définissent de manière générale les questions de sécurité (vitesse, port du casque) et de responsabilité (de l'utilisateur comme du loueur

de l'engin). Mais les situations urbaines sont spécifiques. A chacun son espace de circulation ou un espace partagé? Pendant longtemps, on a privilégié la première solution.

Mais faute de place pour satisfaire tous les engins de

déplacement, il faudra plutôt choisir un partage de l'espace public dans une logique de cohabitation avec un ralentissement des vitesses. Et la marche doit être favorisée comme mode de déplacement pour passer d'un mode de transport à un autre, en valorisant les parcours piétonniers.

Climat et biodiversité, un nouvel activisme politique

De la protestation à l'action, reste à convaincre

Jacques Guyaz - 05 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34930>

Bien avant Extinction Rebellion ([DP 2243](#)) et ses petits déjeuners festifs sur les chaussées, bloquant le trafic pour alerter sur la sixième extinction – réalité désormais confirmée par des [rapports scientifiques](#) –, les cyclistes de [Critical Mass](#) occupaient les rues le dernier vendredi de chaque mois, ralentissant ainsi le mouvement des voitures avec le slogan «*Nous ne bloquons pas le trafic, nous sommes le trafic*».

Le mouvement, né à San Francisco en 1992, s'est peu à peu étendu dans toutes les villes de la planète, du moins dans celles où il est possible de manifester librement. Ce cortège du vendredi se déroule chez nous à Genève et à Lausanne. Il s'agit le plus souvent de promouvoir la mobilité douce et de remettre en question l'usage intensif de l'automobile. L'appellation

Critical Mass viendrait d'observations de la circulation en Chine où, faute de feux rouges, les cyclistes attendraient d'être assez nombreux, donc de former une masse critique, pour franchir un carrefour.

Critical Mass n'a rien de neuf. Vieux de 25 ans, il ressemble à une aimable tradition sociale de militants écologistes. Mais il rencontre un [succès grandissant](#), lié aux luttes pour le climat. De fait, un mouvement nouveau tel Extinction Rebellion présente de nombreux points communs avec Critical Mass et relève d'une culture similaire.

Tout d'abord, ces deux mouvements viennent de l'univers anglo-saxon, Critical Mass de Californie, la pointe avancée de l'innovation en Occident, et Extinction Rebellion de Londres, la ville-

monde où toute la planète se retrouve. Ces formes d'actions gardent leurs appellations anglaises, des labels reconnus même dans nos contrées. De plus ces mouvements n'ont pas de dirigeants, ni de figures qui se détachent. Les réseaux sociaux sont devenus leur substrat, leur vecteur d'information. La non-violence reste leur arme favorite, mais une non-violence très élaborée. Leurs actions visent avant tout la circulation motorisée dans les rues des villes.

Les cyclistes de Critical Mass gênent la circulation automobile juste assez longtemps pour que les conducteurs des voitures se rendent compte de la situation, mais pas assez longtemps pour qu'ils s'énervent. Les petits-déjeuners sur la chaussée d'Extinction Rebellion durent juste le temps de commencer à perturber réellement le trafic