

SORTIR DE LA MOTONORMATIVITÉ

Patrick Rérat, OUVEMA et UNIL

Assurer la cohabitation entre piéton·ne·s et cyclistes est essentiel. Dans ce but, il est nécessaire de considérer trois perspectives : les comportements, les normes sociales et les aménagements.

Interpréter les ressentis des piéton·ne·s et cyclistes est primordial pour rendre les territoires favorables aux mobilités actives. Or, les comportements des cyclistes sont souvent mal compris.

Comprendre l'expérience usager

Rouler sur le trottoir est autorisé jusqu'à 12 ans car la route n'est pas jugée assez sûre. La sécurité est aussi la principale raison donnée par les adultes empruntant les trottoirs. Lutter contre cette pratique critiquable implique de s'attaquer non pas au symptôme mais à la racine du problème : la voirie.

Le tourne-à-droite au feu rouge à certains carrefours a officialisé une pratique déjà courante. Pourquoi ? Les cyclistes citent ici aussi la sécurité : éviter de se retrouver au milieu d'automobilistes qui démarrent plus vite, dépasseront ou obliqueront. Autres arguments : l'efficacité – un arrêt équivaut à 80 mètres en termes d'effort – et l'exposition aux gaz d'échappement.

Selon une recherche à Lausanne, 70% des cyclistes observé·e·s profitent de cette règle. Dans d'autres carrefours, où le tourne-à-droite n'a pas été mis en place, 35% ne respectent pas le feu rouge. Cette minorité jette-t-elle l'opprobre sur les autres ? La raison principale réside plutôt dans le fait que 69% des non-cyclistes que nous avons interrogé·e·s ne connaissent pas la règle du tourne-à-droite au feu rouge.

Dépasser la motonormativité

La motonormativité désigne les préjugés inconscients selon lesquels la mobilité est et doit rester avant tout basée sur la voiture. Elle explique que des phénomènes sont dénoncés et d'autres non. En Suisse, des conducteur·rice·s ont tué 23 personnes sur des passages piétons en 2023, un fait passé sous silence. Même constat en France où 99.8% des piéton·ne·s tué·e·s l'ont été par des personnes motorisées.

Il ne s'agit pas d'excuser le comportement de certains cyclistes. Mais ceci doit nous interroger sur les biais dans les débats sur la sécurité routière et la place des différents modes.



Aménager pour les mobilités actives

La marche et le vélo ont longtemps été marginalisés et associés par défaut (comme le montrent les termes de mobilité douce et Langsamverkehr). Leur cohabitation est souvent mal organisée (dimensions, lisibilité, cohérence insuffisantes). Lorsque la séparation n'est pas possible, agir par des aménagements doit permettre aux usager·ère·s de comprendre le comportement attendu et de le juger suffisamment crédible pour l'adopter. ●

NEUCHÂTEL. ZONE PIÉTONNE INTERDITE

aux vélos (sauf les voies de bus). Cette mesure néglige le fait que le centre-ville est un lieu de résidence, de travail et de consommation et l'absence totale d'aménagement cyclable sur les autres itinéraires. (Photo: Patrick Rérat)

LE LANDERON. LE BOURG A ÉTÉ FERMÉ

aux cyclistes en raison de terrasses et de jeux. Il s'agit toutefois d'un itinéraire de SuisseMobile et le fléchage y amène les cyclistes. Indiquer un itinéraire alternatif en amont, ajouter un panneau annonçant la présence d'enfants et poser du mobilier urbain renforcerait le respect de cette mesure. (Photo: Patrick Rérat)