

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	35 (1963)
Heft:	6
Artikel:	Un pas de plus vers les rues pour piétons...
Autor:	Ragis, Michel
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-125468

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.02.2026

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

Un pas de plus vers les rues pour piétons...

39

Il y a quelques années, la «Journée du Bâtiment» a lancé la première idée d'interdire certaines rues et certains quartiers du centre des villes à la circulation automobile. Depuis lors, régulièrement, nous sommes revenus sur ce sujet, en dépit des réactions peu favorables du début, en dépit de sarcasmes et de «certains» sourires!... Maintenant, l'affaire semble en bonne voie et l'on en discute sans soulever d'émotion, le problème se situant sur le seul plan qui puisse convenir, celui de l'aspect pratique de la solution à trouver.

Certes, les exemples des grandes cités régionales, comme Metz et Bordeaux ne fournissent pas encore une réponse totale à nos soucis. Les artères d'intérêt commercial ou touristique, réservées à la seule circulation des piétons, ne le sont qu'à certaines heures de la journée et certains jours. Naturellement, les services de police, des sapeurs-pompiers, des ambulances, etc., y sont assurés.

Quoi qu'il en soit, le fait brutal est là: nous avons obtenu un début—important—de satisfaction ou plutôt, on a rendu enfin à l'homme le droit de vivre normalement — fût-ce momentanément — dans la cité construite pour l'homme. L'application de l'interdiction de circuler dans certaines voies de la capitale, aurait — a-t-on dit — des inconvénients divers. Elle impliquerait ainsi la déviation des itinéraires de certaines lignes d'autobus, la mise en place d'un service d'ordre important afin d'assurer le contrôle, la nécessité de prévoir des dérogations afin de permettre aux véhicules l'accès des immeubles riverains, l'obligation de faire absorber par d'autres voies les courants de circulation ne pouvant plus emprunter les voies interdites. Tout cela est exact, dans la mesure d'ailleurs où rien n'est simple dans une ville moderne et où le désir de revenir sur des habitudes prises, aussi mauvaises soient-elles, oblige à la mise au point de dispositions complexes.

Donc ne nous étonnons pas des objections préfectorales. Encore que pour commencer, il est évident qu'il faudrait choisir une de ces voies commerçantes étroites pleines d'une foule haute en couleurs et où il est agréable de se promener si aucune circulation automobile ne venait tenter de s'y frayer un passage.

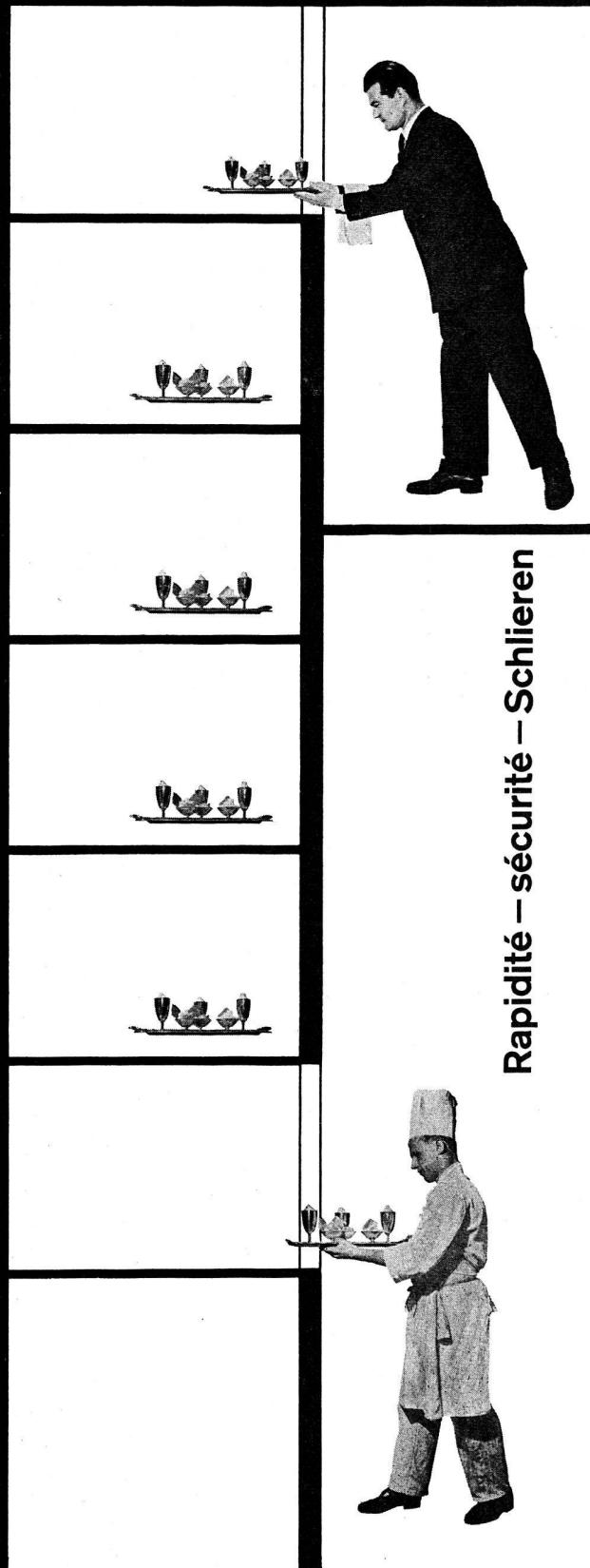
Il existe nombre de rues dans Paris (et ailleurs, *Réd.*) qui permettraient de mettre au point la formule.

C'est là répondre au désir du préfet, d'ailleurs, car celui-ci a soin d'indiquer qu'il n'a aucune hostilité de principe à ce propos. Il voudrait, au contraire, qu'on puisse procéder à des études préalables très sérieuses. En particulier il serait heureux d'avoir des suggestions concrètes concernant des cas précis où les riverains des voies en cause seraient en majorité favorables à l'application de ces mesures.

Les membres de la Ligue urbaine et rurale, par exemple, pourraient être les parfaits militants de ces initiatives.

L'action fructueuse qu'ils mènent en tant de domaines pour aider leurs concitoyens à prendre mieux conscience de leurs intérêts dans la défense des sites, des beaux quartiers anciens, dans la rénovation urbaine, pourrait se développer dans ce domaine primordial. Michel Ragis.

Ascenseurs — **Schlieren**



Fabrique Suisse de Wagons et d'Ascenseurs S.A.
Schlieren-Zurich

Rapidité — sécurité — Schlieren