Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 88 (1993)
Heft: 2

Artikel: Mésures en faveur des piétons : modération de la circulation
Autor: Baertschi, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-175583

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: 11.07.2025

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

Modération de la circulation

Mesures en faveur des piétons

par Pierre Baertschi, conservateur des monuments historiques du canton de Genève

L'espace public et tout particulièrement l'espace de nos rues font l'objet de convoitises. Comment en effet rétablir un partage équitable entre les divers modes de déplacement et la fonction sociale de ces lieux polyvalents?

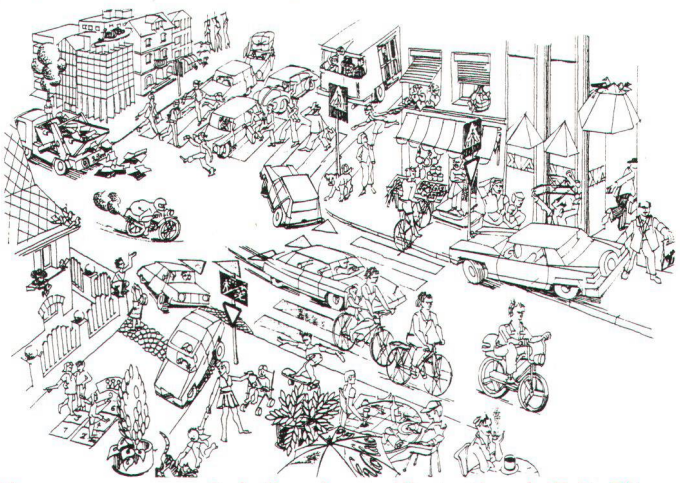
L'augmentation vertigineuse du parc automobile depuis l'après-guerre a eu pour corollaire le développement de normes propres à faciliter l'écoulement des flots du trafic routier. Outre-Atlantique, des cités entières telles que Los Angeles ont fondé leur développement sur la consécration de l'automobile érigée en finalité d'un modèle de société. Il en est résulté de grandes banlieues composées de bâtisses à caractère pavillonnaire et s'étendant à perte de vue, sans structure urbaine plus accomplie que les avenues et les quelques «shopping centers» qui jalonnent cet univers du «désurbanisme».

Les précurseurs

A l'opposé, ce n'est certainement pas le fruit du hasard si, en Europe, la reconquête de nos rues débute au cours des années 1960 aux Pays-Bas. La prise de conscience «écologique» de la valeur du sol, un bien limité dans ce pays qui l'a littéralement arraché à la mer, est dans la logique des choses. Les premières expériences se révélant concluantes, la généralisation des mesures de modération du trafic s'étend alors en Allemagne. En 1983, on lance dans ce pays une expérience qui englobe six villes et deux ans plus tard on introduira une réglementation de zone expérimentale limitée à 30 km à l'heure. En France, nombre de centres urbains sont dotés de rues piétonnes, puis l'idée d'une modération plus étendue de la circulation gagne rapidement du terrain: la création de giratoires et de seuils de ralentissement se généralise. Dans notre pays enfin, plusieurs adjonctions et modifications seront apportées à l'ordonnance sur la signalisation routière – fédéralisme oblige! – ainsi qu'aux normes VSS qui servent de base de référence en matière d'aménagements routiers.

Les enfants

Mais comment peut-on identifier les multiples besoins – souvent difficilement quantifiables – auxquels doit répondre une rue? Ainsi, dans une plaquette publiée en 1992 par Pro Juventute et l'Association Transports et Environnement (ATE), les conséquences de la circulation automobile sur les enfants sont examinées dans le détail. A l'évidence, la vitesse excessive des véhicules doit être notablement réduite dans les zones d'habitation. Quant au comportement psychologique des petits enfants et à la vision réduite inhérente à leur taille, ils ne sont pas suffisamment pris en compte par les aménagistes et les technocrates de la planification routière. Dès lors, des réponses d'un type nouveau s'imposent, telles que des actions de parents d'élèves et d'associations relayées en temps utile par des élus politiques, des bureaux d'études ou d'autres institutions. En établissant des questionnaires adressés aux familles des écoliers et en élaborant – avec l'appui de bureaux conseils – des propositions concrètes, de telles actions gagnent en crédibilité. A Bardonnex (GE), à Lausanne et Yverdon ainsi qu'à Torricella-Taverne (TI), des démarches de ce type ont abouti en permettant l'élaboration de réponses concrètes visant une sécurité accrue pour les piétons. Parmi les mesures préconisées dans de tels cas, citons: la suppression du trafic de transit, la réduction de largeurs de chaussée, la création d'une zone limitée à 30 km à l'heure, le rehaussement de la chaussée, l'aménagement de carrefours, etc.



Nos rues – espace vital, d'après une illustration de Fritz Ritzmann.
Unsere Strassen – unser Lebensraum, nach einer Illustration von Fritz Ritzmann

Modération

Ailleurs en Suisse romande, nombre de communes ont pris l'initiative de réaménager des tronçons routiers et de modérer la circulation. En cette matière toutefois, certaines compétences peuvent relever directement de l'autorité cantonale, raison pour laquelle un dialogue est nécessaire. Parmi les communes qui ont engagé dans cet esprit la réfection de tronçons routiers, citons entre autres: Sierre, Martigny, Monthey et Vétroz en Valais, Lausanne, St-Prex, Prilly et Prangins dans le canton de Vaud, la Ville de Genève, Vernier, Onex, Chêne-Bourg et Choulex au bout du lac et encore d'autres villes importantes comme Delémont et Fribourg. Une telle liste ne saurait bien sûr pas être exhaustive, car chaque jour de nouveaux chantiers s'ouvrent qui témoignent d'un certain engouement pour de telles dispositions. Les mesures de modération de trafic peuvent concerner l'aménagement de rues de quartier, des modifications apportées aux axes principaux en ville ou encore des traversées de villages. Si des mesures matérielles s'avèrent nécessaires, les efforts doivent aussi porter sur la prévention et l'éducation des usagers de la route. En particulier l'information et la consultation de la population entrent parmi les objectifs majeurs de ces processus décisionnels qui peuvent mener finalement à une revalorisation des caractéristiques urbanistiques et du rôle social de nos rues. Car, dans un monde qui se veut civilisé, on ose encore espérer qu'il y a place pour d'autres valeurs que la sublimation des conducteurs par la vitesse! La prise en compte des piétons, et particulièrement des plus vulnérables d'entre eux – les enfants et les personnes âgées – dans l'organisation de notre société est au centre d'un rééchelonnement de valeurs que nous devons savoir assumer.