

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 24 (1987)
Heft: 857

Artikel: Zones piétonnes : au-delà de la mode
Autor: Bois, Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1019561>

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: 06.02.2025

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

Zones piétonnes : au-delà de la mode

Les zones piétonnes sont à la mode. On les accepte donc, sans trop réfléchir. Par nature, je me méfie un peu des modes. Je préfère le raisonnement. Une précision à l'intention de ceux qui confondent tout : je suis usager des transports publics et d'une manière générale, je n'aime pas beaucoup les bagnoles.

Intellectuellement, quand on me parle de zone piétonne, je ressens une contradiction. Comme individu, je suis piéton, à titre principal. Subsidièrement, je puis être automobiliste. En m'affectant une zone, j'ai l'impression que l'on me considère comme normalement équipé de roues et de moteur, et comme exceptionnellement muni de jambes.

J'ai parcouru quelques zones piétonnes, dans différentes villes. Elles sont standardisées, bordées des mêmes magasins de luxe, qui chassent lentement mais sûrement les boutiques d'alimentation. On y trouve les mêmes bancs, les mêmes arbres à but purement décoratif. Elles peuvent être belles, agréables ; elles n'ont aucun caractère.

A Neuchâtel, de gros efforts ont été faits dans ce domaine. Les immeubles bordiers ont été retapés

et, compte tenu des prix, sont occupés par des banques ou des sociétés fiduciaires. Il reste heureusement quelques vieilles maisons, à la limite de l'insalubrité, qui disparaîtront hélas prochainement. Elles recèlent ce qui subsiste de vie dans la zone. En effet, même si des logements ont été prévus dans les bâtiments refaits, ils sont loués à de tels prix qu'ils n'abritent que certains types de locataires. Je n'ai jamais vu de gosses jouer dans la zone (il y en a peut-être, mais qui viennent d'autres quartiers).

Surtout, on observe un phénomène de désertification. Dès la fermeture des magasins, compte tenu de la rareté des bistrotiers, la zone est vide. L'impression est plutôt sinistre. Ce n'est pas dû uniquement au phénomène contemporain qui cloue les habitants de ce pays devant la TV dès 19 h. Les plus jeunes, qui sortent, en fin de semaine le plus souvent, se réunissent. Or, à Neuchâtel, ils ne le font pas là où par la création d'une zone piétonne, les autorités auraient pu imaginer qu'ils le fassent (l'aura-t-on entendue de la part des architectes branchés, l'évocation de la zone piétonne-Forum, lieu d'échanges et de dialogues !) On les retrouve sur les

places de parc bordant le port, proches des discos et des cinémas, avec kiosque à frites et bistrotiers. Y vont-ils parce qu'ils n'ont pas à abandonner leur boguet, leur moto ou leur voiture (ces deux derniers instruments presque indispensables pour une drague bien comprise) ? C'est possible. Personnellement, ça ne me satisfait pas. Mais c'est comme ça. Alors, la zone piétonne, vue sous cet angle, n'est-elle pas devenue celle où justement on ne va pas ?

Je souhaite que les villes entières soient réservées aux piétons. Ce n'est pas possible et, comme on l'a vu ci-dessus, cela ne correspond pas à une certaine manière de se comporter de ceux qui ont le plus besoin de nouer des contacts, soit les jeunes gens et jeunes filles. Alors je me demande si ces petites surfaces interdites à la circulation, compte tenu de ce qu'elles deviennent, ne constituent pas uniquement l'alibi des bagnophiles : vous voyez bien, nous pensons aux piétons. Ce serait une sorte d'hommage que le vice rendrait à la vertu.

Dans les circonstances actuelles, je préfère l'anarchie des villes sans zones. Elles reflètent notre société, elles sont vivantes. Et surtout, on évite par là ce qui me paraît la caractéristique essentielle des zones piétonnes : l'hypocrisie.

Philippe Bois

L'invité de DP s'exprime librement dans cette tribune. Ph. Bois est professeur de droit aux Universités de Neuchâtel et Genève.

TRAFIC A GENEVE

Manque de répondant

■ (jd) Branle-bas de combat parlementaire contre la pollution atmosphérique. Trop de parlotte aux yeux de certains, et pas assez d'actes face à la gravité de la situation. Reste que ces débats sont nécessaires à la fois pour faire avancer la prise de conscience des parlementaires et celle de l'opinion publique. Et sans conteste les positions évoluent : l'accord est général sur le constat, et des députés, hier encore opposés à un

certain nombre de mesures, les apuient aujourd'hui. Les radicaux, les plus réfractaires à une action décidée de la Confédération, s'alignent, sous l'impulsion de leurs collègues zurichois qui, après plusieurs défaites au niveau cantonal, craignent d'être isolés de leur électeur.

Lors du débat au Conseil national, Flavio Cotti à rappelé à juste titre la responsabilité des cantons et des communes. Enregistrer le niveau de la pollution ne suffit pas ; encore faut-

il élaborer un plan de mesures et passer à son exécution. Et là, le démarrage est lent, tout au moins en Suisse romande.

La nécessité de mesures radicales (restrictions de circulation, contingentement du carburant) serait mieux comprise si l'on avait le sentiment que les autorités ont réellement épuisé les possibilités de dissuasion. Et au premier chef, la révision d'une fiscalité favorable à l'automobile (DP 854). Mais aussi la mise en place d'une politique coordonnée visant à freiner le trafic pendulaire : diminution draconienne des places de parc de longue durée dans les centres, abolition des tarifs préférentiels