

**Zeitschrift:** Domaine public

**Band:** 25 (1988)

**Heft:** 913

**Artikel:** La cohabitation sur le terrain en France : une longueur d'avance

**Autor:** Imhof, Pierre

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1018255>

### **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:** 21.11.2024

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

# Une longueur d'avance

(pi) Les participants à la quatrième journée romande «Rue de l'Avenir» sur la modération de la circulation — qui avait lieu le 23 juin à la Chaux-de-Fonds — sont rentrés chez eux débarrassés d'un cliché: ce n'est pas seulement au nord du Rhin (et accessoirement de la Sarine) que les autorités ont entrepris de rendre la ville aux piétons. Dans un pays «autophile» et constructeur de voitures comme la France, les piétons, petit à petit, reprennent possession des rues. Les voitures continuent de passer, mais plus lentement.

Tant Anne Faure, responsable d'un projet national visant à encourager des mesures de modération de circulation, que Michel Deronzier, travaillant aux Services techniques de la ville de Chambéry, ont étonné la huitantaine de participants, la plupart architectes, ingénieurs ou aménagistes dans des villes romandes (où étaient les fonctionnaires des cantons — seul Genève était représenté — si prompts à mettre les bâtons dans les roues des communes lorsqu'elles soumettent des projets à leur approbation?). Alors que les mesures prises en Suisse alémanique dans des quartiers d'habitation nous paraissent audacieuses et doivent faire face aux recours et référendums des clubs automobiles ou des partis de droite, les Français s'attaquent maintenant aux routes nationales traversant les localités, dont certaines supportent des charges de trafic pouvant dépasser les 15 000 véhicules/jour. Les principes de la modération sont identiques sur un grand axe et dans une petite rue de desserte: suppression des longues lignes droites propices à la vitesse, aménagements obligeant le conducteur à regarder ce qui se passe près de son véhicule plutôt que loin devant,

marquage au sol, par une différenciation de matériau, du domaine piéton à l'intérieur duquel l'automobiliste est admis: les passages de sécurité par exemple sont au même niveau que le trottoir (et donc surélevés par rapport à la route), et montrent clairement à l'automobiliste qu'il n'est plus sur son territoire exclusif. L'esthétisme des zones ainsi modérées étant généralement particulièrement soigné, les piétons sont ravis de reconquérir des espaces plaisants et agréables.

## Concertation conviviale

La force des Français dans ce type de réalisation est qu'ils s'appuient sur des demandes d'habitants et des pétitions et qu'ils savent réagir rapidement. Ainsi en est-il d'un aménagement réalisé à Chambéry devant un établissement scolaire, à la suite d'un accident mortel. L'inauguration a eu lieu la semaine dernière, trois mois seulement après le drame. Au moment des travaux, l'accident était encore dans les mémoires et aucune opposition ne s'est manifestée. Dans d'autres cas heureusement moins dramatiques, les résultats sont tout aussi spectaculaires: plusieurs routes nationales qui provoquaient bruit et danger ont été réaménagées afin de rendre possible la cohabitation piétons - voitures.

La question qui vient immédiatement à l'esprit des Suisses est: «Qu'en est-il des droits démocratiques?» Ils sont naturellement moins étendus que chez nous et, paradoxalement pour un pays réputé centralisateur, la compétence de la commune est beaucoup plus grande puisque le Conseil municipal a la haute main sur les plans de circulation. La seule exigence de Paris est que le passage des véhicules sur les routes nationales soit assuré, la vitesse de ce passage n'étant pas imposée. Une étude

d'impact est nécessaire pour les projets les plus importants, mais il n'y a aucune procédure de mise à l'enquête et le référendum est un mot inconnu dans le paysage démocratique français. Et pourtant, consultation de la population il y a, sur un mode qui garantit autant qu'en Suisse — si ce n'est plus — le respect de l'avis des citoyens.

Contrairement à notre pays, où la manière de consulter est réglée jusque dans ses moindres détails, les Français disposent d'une grande liberté. Dans tous les cas présentés, on a été étonné de voir qu'une consultation était organisée bien avant que l'Exécutif n'ait choisi une variante. Amusant ce cliché montrant des habitants, crayon en main, corrigent des plans d'architecte selon leur idée... Et ces citoyens d'un petit village, manches retroussées et armés de pelles, plantant arbres et fleurs pour que leur localité ne soit plus coupée en deux par la nationale.

Sans remettre en question les modes institutionnels de consultation, les autorités de notre pays gagneraient à soigner la concertation conviviale plutôt que de se borner à défendre le projet qu'elles ont choisi, avec pour message «C'est à prendre ou à laisser». Nous devrions aussi apprendre à ne plus parler de modération de la circulation, qui met l'accent sur l'aspect négatif de la démarche. Chambéry, par exemple, explique ses choix dans une brochure intitulée *Vivre bien sa ville*. Il y est opportunément rappelé que *Les piétons sont faits pour marcher autant que les voitures pour rouler*. ■

## 30 km/h

La zone à 30 km/h est un moyen efficace de modérer la circulation. Le bruit diminue autant par un abaissement de la vitesse de 50 à 30 km/h que par une diminution de 50% du trafic. La pollution, le nombre et la gravité des accidents sont également en régression significative. La perte de temps n'est, en moyenne, que de dix secondes pour un trajet de trois minutes.

## Seuils et neige

La Suisse, on le sait, est un cas particulier. Et nombre d'opposants aux mesures de modération de la circulation remettent en question les fameux seuils de ralentissement parce qu'ils seraient incompatibles avec les opérations de déneigement. Une promenade à La Chaux-de-Fonds devrait les rassurer: à 1000 m d'altitude, la ville des Montagnes neuchâteloises possède plusieurs de ces ralentisseurs qui, selon les responsables présents, n'ont pas posé de problèmes particuliers durant ces derniers hivers.