

# Cadre de vie : les passages piétons

Autor(en): **Wenger, Fred**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **70 (1998)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-129606>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# LES PASSAGES PIETONS

# L

es passages piétons... En apparence, rien de plus banal. Et pourtant, chacun sait combien son quotidien est lié à cet équipement. Mais pour en convenir, il faut y réfléchir quelques instants, refaire dans sa tête un parcours habituel, se remémorer une période où l'on a été handicapé dans sa mobilité, son agilité. On réalise alors combien ils sont utiles, qu'ils sont aménagés de manières extrêmement diverses et présentent des situations de sécurité et de confort très variables. Cette diversité est le reflet d'une évolution très marquée sur les plans à la fois technique et juridique, et l'objet de débats sans fin entre les techniciens de l'urbain.



*Que c'est difficile, et que c'est long sans protection*

Historiquement, le passage piéton c'est d'abord une mesure de contrainte pour le piéton, matérialisé par les clous. C'est devenu aujourd'hui un lieu " de convivialité " au sens de la dernière campagne de prévention organisée par le BPA<sup>1</sup>. Entre-deux s'inscrit toute l'histoire d'une évolution des esprits par rapport à la mobilité urbaine.

En effet, le passage clouté ce fut initialement le bon ordre rétabli à travers une signalétique. Les " clous " deviennent ce lieu consenti aux piétons pour traverser la rue, mais surtout pour traverser les flux de la circulation des atelages, puis des voitures qui envahissent la ville. La traversée est autorisée,

mais la priorité reste attribuée aux véhicules. Le terme de " passage clouté " à ce titre est bien évocateur de la réalité : le passage piéton est certes un lieu protégé, mais il faut s'y aventurer à pas prudents, comme le fakir sur ses clous. Il témoigne pour les piétons des risques pris à s'élancer sans prêter attention au trafic à qui l'on octroie généreusement la priorité puisqu'il est le signe de la modernité.

En introduisant cette mesure, certes salvatrice pour les piétons, on a confirmé du même coup la césure quasi définitive dans le tissu urbain que constitue la voie désormais vouée prioritairement au trafic. Ainsi, alors que la rue était jusque-là le lieu de

couture, de lien entre les îlots, le lieu où s'exprimait la relation sociale, la rue devenue route ou voie de circulation, est érigée en obstacle, en interdit où ne sont consenties qu'avec parcimonie quelques possibilités de traversée.

Et l'idée s'est imposée dans les esprits. La mobilité urbaine est devenue presque exclusivement la question de la gestion de la circulation des véhicules.

Le passage piéton est donc bel et bien à l'origine d'un morcellement du tissu urbain. Par sa rareté et la priorité accordée aux véhicules, il a contribué à un découpage des quartiers, à une vi-

## CADRE DE VIE

Habitation ouvre sur cette page une nouvelle rubrique. Elle sera consacrée à l'urbanisme, mais à cette partie de la discipline qui touche à tous les aspects du cadre de vie quotidien des habitants. Ce thème est intéressant parce qu'à cette échelle chacun est interpellé et chacun à sa manière est un acteur possible pour contribuer à l'amélioration de son environnement.



*C'est mieux pour le piéton, mais aussi plus clair pour l'automobiliste*



*... pour un geste de courtoisie*

sion de la ville sous forme d'îlots offrant aux habitants des services accessibles sans obligation de traverser la rue. La rue est devenue coupure, elle est devenue limite. Au point que par exemple les règles de définition d'un plan de quartier admettent encore aujourd'hui la rue comme limite de périmètre de la planification du quartier. Dans les années 80, l'approche des questions de mobilité urbaine a fait une révolution. Et d'ailleurs, non pas par la réflexion des spécialistes de la circulation, trop préoccupés de gérer les flux de circulation. Il est caractéristique de constater que cette révolution a été amorcée par ceux qui avaient été oubliés dans la gestion de la mobilité : les piétons.

A travers les associations de parents d'élèves, les associations de protection de la jeunesse, les associations des quartiers, dès le début des années 80, un mouvement s'est créé pour obtenir que les piétons soient réhabilités dans la planification de la circulation. Progressivement, s'est imposée une autre manière de considérer la mobilité des piétons.

Ce furent d'abord les campagnes dont chacun se souvient, avec en France notamment le fameux " Pouce, je passe ", signe évident donné par les piétons, par lequel ils sollicitaient de l'automobiliste l'arrêt de son véhicule pour céder le passage.

Ce furent ensuite, en termes techniques cette fois, toutes les modifications apportées à l'aménagement du passage piéton lui-même pour faciliter la traversée à l'usager. Ainsi, on vit fleurir dans les villes les passages avec îlots de sécurité au milieu de la

chaussée permettant de traverser en deux temps. La quasi généralisation de ce type d'aménagement a apporté des résultats en termes de confort qui se sont traduits par une très nette diminution des accidents.

Et ce fut, il y a deux ans, l'introduction de la priorité au piéton dans les règles de la circulation. Curieusement, cette modification des textes a passé quasiment inaperçue lors de son introduction. Mais, en l'espace de deux ans les changements ont été très importants.

Dans les mentalités, cela se mesure aisément lorsque l'on devient piéton à l'étranger, l'espace d'un week-end. Le fait de s'élancer, fort de notre priorité, sur un passage piéton est devenu naturel, et l'on se retrouve frustré de se voir contester cette priorité à l'étranger. Cette réaction est d'ailleurs tout aussi inscrite dans l'esprit de l'automobiliste qui se voit toujours, à l'étranger, gratifié d'un sourire goguenard ou étonnement reconnaissant par les piétons à qui il cède la priorité sur un passage.

Le BPA, dans sa dernière campagne de sécurité, a mis l'accent sur le lieu de convivialité que constitue le passage piéton. Celui-ci n'est plus seulement une mesure de circulation, mais il devient l'espace d'un instant un lieu de convivialité entre les usagers, un moment de partage d'une responsabilité commune pour que tout se passe bien.

Avec la restitution de cette priorité, avec l'apprentissage réalisé depuis 10 ans pour aménager ces passages de manière plus confortable pour les usa-

gers, le piéton a retrouvé une mobilité plus aisée. On a redécouvert que la voie de circulation avait non seulement une fonction longitudinale pour assurer l'écoulement du trafic automobile, mais que cette voie avait toujours obligatoirement aussi une fonction transversale, un rôle de lien entre des espaces situés de part et d'autre de la voie.

Pour avoir été trop longtemps négligé, ce rôle de lien avait fini par être ignoré et oublié. Aujourd'hui, il n'est plus incongru de revendiquer un passage piéton, d'aménager un îlot central sur une voie principale, de donner de l'importance à ce lieu particulier, qu'est le passage piéton, tout cela pour une amélioration bien comprise du quotidien de ceux qui le fréquentent : nous tous !

*Fred Wenger  
aménagiste*

<sup>1</sup> Bureau de prévention des accidents