

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 29 (1957)

Heft: 4

Artikel: Le problème du piéton dans les villes existantes

Autor: Gampert, Dominique

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-124620>

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: 15.03.2025

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

LE PROBLÈME DU PIÉTON DANS LES VILLES EXISTANTES

PAR DOMINIQUE GAMPERT

Il m'a paru plus actuel d'étudier le problème du piéton non pas dans le cas des villes neuves, à créer de toutes pièces, mais dans celui des villes à origine plus ou moins reculée, qui se caractérisent presque sans exception aujourd'hui par un congestionnement inquiétant de la circulation dans leur partie centrale.

* * *

L'ANÉANTISSEMENT DU PIÉTON

D'abord bourgade romaine, puis ville médiévale recluse à l'intérieur d'une enceinte, croissance de la ville par anneaux centrifuges, tel est le processus de développement de presque toutes les villes d'Europe. Le forum romain devient la place centrale. Les voies dallées et rectilignes qui y convergeaient, reliant la ville latine aux autres villes du pays, deviennent les artères principales de la future cité. Le bloc compact du moyen âge et son labyrinthe de ruelles étroites en devient le noyau central. La ville s'étend, une première enceinte, une deuxième, un anneau de faubourgs et ainsi de suite.

Que toutes les villes n'aient pas suivi cet ordre de développement, que la volonté de l'homme ait parfois mis de l'ordre dans ce développement spontané et souvent irrationnel, cela ne fait aucun doute. Mais ce qui est général à toutes les villes, c'est qu'elles ont toutes été conçues à l'échelle du piéton. Les rues et les places ont été prévues pour ce genre d'homme qui aujourd'hui tend à disparaître.

Il y a cinquante ans, tout se faisait à 5 km/h. Les chars et les calèches roulaient à la vitesse du cheval qui est notre frère par la vitesse à laquelle il marche. A moins qu'il ne trotte et là déjà les choses se gâtaient.

Si l'on place l'apparition effective de l'auto dans la vie urbaine aux alentours de 1900, c'est à partir de cette date qu'il faut voir les débuts de cette opération lente qui est l'anéantissement progressif de l'élément pédestre des villes. Aujourd'hui, l'homme à pied est devenu une sorte de guerrier endurci, aux réflexes extraordinairement développés, qui brave chaque jour le danger de se faire simplement et proprement écraser.

L'auto qui a pris la place du piéton n'est pas à l'aise non plus dans les villes. Toute rapidité est devenue impossible. Premièrement, parce que la circulation est trop dense et deuxièmement parce que le réseau urbain ne lui est pas adapté. En outre, le risque constant de blesser ou de tuer un piéton, qui peut surgir à n'importe quel moment sur la rue, crée un état de tension continue.

Cet état est surtout présent dans le centre des villes (souvent la partie datant du moyen âge) où les rues sont les plus étroites et les croisements les plus nombreux. Ainsi on assiste à ce fait parfaitement illogique : deux genres de circulation qui se nuisent mutuellement se trouvent accumulés sur le même réseau.

Cet état critique empire chaque année en raison de l'accroissement simultané du nombre de véhicules et de la population.

Alors qu'en 1945 on comptait pour l'ensemble du territoire suisse une proportion de 80 habitants par véhicule à moteur, on en compte aujourd'hui 10. A Genève, il y a presque 4,5 habitants par véhicule.

En France, la courbe est semblable : accroissement très grand de véhicules depuis la fin de la guerre. Alors qu'en 1945 il y avait environ 15,6 habitants par véhicule, on en compte aujourd'hui 8,5.

De même aux Etats-Unis. En 1945, on comptait 3,7 habitants par véhicule et en 1955 3 habitants par véhicule. Les prévisions américaines comptent qu'en 1975, le nombre des véhicules dans les Etats-Unis aura augmenté de 100 millions, ce qui portera la proportion à 2,3 habitants par véhicule.

On constate donc, dans la plupart des pays, une proportion croissante du nombre des véhicules par rapport à celui de la population. Quand on se rend compte que non seulement cette proportion augmente par rapport à celle des habitants, mais que celle-ci monte en flèche dans tous les pays, on s'explique dès lors facilement le congestionnement des villes.

On constate que ce ne sont que les guerres et les crises économiques qui ont entraîné une diminution de la production mécanique et un abaissement du chiffre de la population. De sorte qu'on peut conclure qu'à moins de semblable cataclysmes, le congestionnement dans les villes ne peut qu'empirer.

Le nombre d'accidents de la circulation augmente en proportion de ces accroissements simultanés. Les statistiques montrent que le 7/9 des accidents se produisent dans les agglomérations et que le quart des victimes sont des piétons.

* * *

Mais les conséquences de ce qu'on pourrait appeler la maladie des villes d'aujourd'hui ne se soldent pas seulement en bras ou en jambes brisés ni même en vies perdues : les nerfs résistent mal à l'affolement de cette circulation malsaine. Sans qu'on puisse le déterminer, il semble fort probable qu'on puisse lui incriminer ce sentiment de vie fiévreuse et trépidante que beaucoup de personnes ont de notre époque.

Le problème des villes d'aujourd'hui se caractérise par les trois phénomènes suivants :

1. suppression presque totale de la vie pédestre au profit de l'automobile ;
2. inadaptation de l'automobile aux villes ;
3. congestionnement critique par accumulation de deux genres de circulation qui s'opposent dans toutes leurs caractéristiques.

De nombreuses réorganisations s'imposent et parmi celles-ci : *le rétablissement de la vie pédestre.*

ANALYSE DE LA VIE PÉDESTRE

La vie pédestre est faite d'un nombre infini d'activités. Il y a mille raisons de marcher. On peut les résumer en deux catégories : marcher par nécessité et marcher pour son plaisir. Dans le premier cas, on désire perdre le moins de temps possible et, dans le second, le temps ne compte pas. Il y a donc deux sortes de piétons :

- a) le piéton pressé,
- b) le piéton oisif.

a) *Le piéton pressé.*

Je crois qu'on peut dire que la vie d'aujourd'hui se caractérise par le désir de ne pas perdre son temps.

Nous désirons maîtriser le rythme accéléré de notre époque afin que l'utilisation de notre temps ait un rendement maximum. Au point de vue piéton, cela signifie que nous voulons que le temps consacré à marcher par nécessité soit le plus court possible.

L'activité du piéton pressé se manifeste surtout dans les *trajets* qu'il effectue à l'intérieur de la ville. Ces trajets doivent pouvoir être faits d'une manière rapide. Les trajets domicile-lieu de travail, domicile-centre de commerce, etc., sont des parcours qu'on désire faire et généralement qu'on est obligé de faire en un minimum de temps. Marcher est un moyen de locomotion trop lent aujourd'hui. De sorte que ce qu'on peut dire des trajets pédestres, c'est qu'ils doivent être supprimés autant que possible. Et pour cela les moyens mécaniques que nous avons inventés sont à notre service : un système circulaire adéquat doit permettre aux habitants de la ville d'atteindre n'importe quel endroit de leur agglomération d'une manière rapide. En particulier les centres névralgiques de la ville doivent pouvoir être atteints d'une façon directe et efficace et l'établissement de parkings bien organisés à proximité de ceux-ci est primordial. Exemple : *Fortworth* (USA).

En plus des trajets à travers la ville, l'activité du piéton pressé se manifeste encore dans les *centres commerciaux et les centres d'affaires*. En général, ces centres s'établissent spontanément et avec plus ou moins de chance dans le cœur de la ville, c'est-à-dire dans la partie la plus inapte à la circulation moderne et la plus dense en population. (Exemple : Genève, rues Basses.)

Il peut arriver que le congestionnement qui en résulte provoque la mort progressive du centre au profit de centres plus praticables à la circulation qui se créent alors en périphérie. Il importe alors de réorganiser ces centres : par la séparation des trafics pédestres et mécaniques et la création d'une zone réservée aux piétons en connexion directe avec le réseau des véhicules. Exemples : le centre commercial de *Lijnbaan* (Rotterdam), le centre de *Coventry* (Angleterre), le *Penn-Center* de *Philadelphie* (USA).

b) *Le piéton oisif.*

L'oisiveté est une nécessité humaine et aujourd'hui plus qu'autrefois où la vie tend à faire de l'homme une machine automatisée.

L'apparition de l'automobile a progressivement anéanti cette faculté. Il est nécessaire d'organiser la structure des villes, afin de rétablir la valeur de la vie au sol. Les villes sont devenues invivables, elles détruisent leurs habitants au lieu de concourir à leur bien-être. Il faut rétablir l'équilibre et réadapter les possibilités de vie tranquille.

L'homme a besoin de se promener, de flâner, de faire quelques pas dans la fraîcheur du soir, de boire l'apéro avec un ami. Il a besoin de promener les enfants, de vaquer aux commissions, de se distraire, etc., dans toute la quiétude et la liberté voulues.

Le rétablissement de la vie oisive ne peut s'effectuer que par la création de zones où l'on soit à l'abri des dangers et du bruit de la circulation.

La vie pédestre a besoin d'un certain milieu pour se développer avec un bon rendement. L'exemple des parties de villes construites avant l'apparition de l'auto peut nous en donner une idée. Je crois pouvoir caractériser ce milieu de cette façon :

1. un besoin de concentration ;
2. un besoin de vivre dans un cadre à l'échelle du piéton ;
3. un besoin de nature.

LA CONCENTRATION

Un centre de ville (un centre commercial, un centre d'affaires, ou un centre civique) ne vit véritablement que s'il est concentré. Ce que le piéton aime, ce qui l'attire, c'est la présence d'une vie intense, presque grouillante. Une concentration non seulement de personnes, mais de toutes sortes d'activités. L'homme est curieux et toujours à la recherche de moyens de se distraire. Les zones pédestres doivent offrir toute une variété de ressources de loisirs : cafés, dancings, restaurants, cinémas, théâtres, lunaparc, des magasins de toutes denrées et de tous genres, des échoppes, des boutiques, des kiosques à journaux, des étalages de pacotilles, etc.

Les bazars d'Istanbul sont un exemple excellent de surface de loisirs. On y trouve ce grouillement de personnes et cette concentration de ressources qui font la vie d'un centre. Le centre de *Lynhaan* a été bien réalisé au point de vue concentration.

Ce qui fait l'agrément de la vie pédestre, c'est le contact constant avec d'autres personnes, cette possibilité d'échanges de toutes sortes.

Les Italiens ont conservé mieux que les autres ce sens social de la vie. Certaines villes ont su abstraire de leur réseau des places strictement réservées aux piétons. On y trouve les cafés, les restaurants dont les terrasses s'étendent jusqu'au milieu de la place.

Il existe d'autres exemples de ce qu'on pourrait appeler des embryons de zones pédestres dans de nombreuses villes d'Europe (*Amsterdam*, *Cologne*, etc.).

UN CADRE A L'ÉCHELLE DU PIÉTON

Le piéton doit être l'unité de grandeur de tout aménagement des zones pédestres. Tout doit lui être destiné. Toutes les dimensions spatiales doivent lui être proportionnées.

Venise est un exemple de ville dans laquelle l'organisation de deux circulations a été réalisée : les piétons et les gondoles. Un des charmes de Venise provient essentiellement de ce que toute la composition de la ville est dictée par le module du piéton.

Un milieu pédestre se crée par la présence de toutes sortes d'éléments parfaitement adaptés aux piétons. Je pense à la casbah d'Alger où toute la circulation est constituée par des jeux de terrasses, de rampes, d'escaliers, de couloirs tordus, etc., éléments essentiellement pédestres.

LE BESOIN DE NATURE

Dans la frénésie des villes modernes, la nature est une source de revivification très importante. La ville est un ensemble de choses immatérielles, hostiles à l'homme. Il est important qu'il puisse se régénérer dans un ambiance de nature.

Les surfaces vertes doivent non seulement compenser l'immatérialité de la ville, mais satisfaire les besoins d'exercice des habitants.

L'établissement des zones vertes à l'intérieur des villes existantes est une entreprise difficile à réaliser. Il est même difficile de conserver celles qui existent encore.

Certaines villes ont tenté de réaliser sur la base des zones vertes existantes (parcs, promenades) une sorte de réseau pédestre ininterrompu. De tels circuits ont été réalisés dans quelques villes d'Amérique comme à *Chicago*. A *Genève*, la réalisation d'une idée semblable est en butte à quelques difficultés de jonction.

D'une manière générale, il est admis que les villes manquent de surfaces vertes. Cependant, il faut considérer qu'elles manquent en effet dans les villes où la circulation empeste toutes les rues. Mais dans une ville organisée où de vastes zones pédestres seraient créées, il y aurait lieu de reviser ce jugement. Car une fois la

circulation supprimée des rues et des places, on pourrait y planter toute la verdure qu'on voudrait et même transformer les rues en pelouses et les places en jardins.

* * *

Nous avons examiné par le détail ce qu'il faut faire pour rétablir l'autonomie du piéton et redonner sa valeur à cet élément de vie urbaine. Ce sont principalement :

1. système de circulation de véhicules capable de desservir aisément et rapidement toutes les parties de la ville ;
2. la création de zones réservées exclusivement aux piétons, conçues et organisées avec le sentiment exact de leurs désirs et de leurs besoins.

Encore bien peu de réalisations ont été faites dans le sens du rétablissement de la vie pédestre et de l'organisation des deux circulations qui causent le congestionnement des villes d'aujourd'hui : le piéton et l'auto.

En Europe, on ne compte que quelques timides tentatives de libérer soit une place, soit une rue (Munich, Cologne, Vérone, Amsterdam). Le centre de Lijbaan est parmi les plus intéressantes réalisations.

En Amérique, on a fait beaucoup de projets de très grande envergure. Peu ont été réalisés jusqu'à ce jour. Seule l'urbanisation de Medellin en Colombie peut nous amener à quelques réflexions concrètes.

Exemples : Coventry, Fortworth, Bogota, Medellin.

CONCLUSIONS

On a tendance à penser que le problème du piéton est un problème à part, qui peut être négligé en attendant que d'autres problèmes, qu'on dit plus urgents, soient résolus.

Mais il faut considérer que l'organisation des circulations pédestre et automobile éliminent la plupart des causes de congestionnement à l'intérieur des villes. En effet, non seulement le piéton est rétabli dans la

sécurité et la tranquillité qu'il demande, mais les conditions de circulation automobile peuvent être améliorées :

1. sens unique ;
2. diminution des croisements ;
3. suppression des piétons encombrant la circulation ;
4. élargissement des rues par suppression des automobiles parkées le long des trottoirs ;
5. établissement de parkings où il y a toujours de la place et aux endroits cruciaux de la ville.

Mais la question du piéton ne se résume pas seulement à la résolution d'un problème de circulation. Je pense en effet que la vie pédestre constitue l'essentiel d'une cité.

Je pense qu'il est nécessaire de créer des emplacements urbains qui soient destinés au piéton oisif. Ces surfaces de loisir sont loin d'être un luxe. S'en passer revient à dire que la ville doit être considérée comme un élément de destruction de la personne humaine, alors que le contraire serait le rétablissement d'un équilibre qui manque à la population des villes. Il faut donc créer des surfaces de loisirs, aménager des possibilités de distraction, créer des parcs, des jardins, des promenades, etc.

Si l'on considère que le propre d'une ville est d'être une concentration d'activités et de personnes et que cette concentration est productrice d'échanges de tous ordres entre humains et si l'on se rend compte que la somme de ces échanges se fait essentiellement dans la vie pédestre, on constatera que le problème du piéton a une énorme importance.

Le rétablissement du piéton dans un milieu qui lui convienne serait non seulement une action directe sur le bien-être de l'homme, mais simplement la réalisation de ce que doit vraiment être une ville.

D. G.

(Travail présenté à l'Ecole d'architecture de l'Université de Genève.)

A propos de la spéculation immobilière

MAISONS DE CHEZ NOUS

Tous les milieux sains de notre population s'émeuvent de l'importance que prend en Suisse la spéculation immobilière. Aussi les réflexions du pasteur E. Faes (Gazette de Lausanne, 5-6 mai 1956) ne laisseront-elles pas indifférents ceux qui s'indignent à bon droit de voir disparaître sous la pioche des démolisseurs des immeubles qui sont loin d'être des taudis. Voici ce qu'il écrit :

Des propriétaires ont vendu leur maison en bon état. Elle sera détruite pour faire place à un nouvel immeuble plus vaste. Parfois les locataires avaient offert une augmentation de leur loyer pour pouvoir rester dans la maison. Ils se sont heurtés aux décisions du contrôle des prix.

Sur le moment, j'ai essayé de comprendre les divers points de vue : du propriétaire, des locataires, des mesures de notre administration. Nous sommes sans cesse bousculés dans nos notions acquises, et des situations nouvelles nous font admettre des états de faits inconcevables précédemment. Chacun a des raisons

plausibles : le propriétaire veut vendre parce que sa maison lui est à charge ou parce qu'il veut gagner davantage, le nouveau propriétaire veut construire plus grand à cause de la demande d'appartements.

*

Sur le chantier de démolition, il y aura des occasions magnifiques : des portes, des fenêtres avec doubles fenêtres en parfait état. Elles auraient connu encore un long usage.

D'autres locataires habiteront la nouvelle maison. Dans leur loyer sera compris non seulement le prix du terrain et le coût de la construction, mais encore le prix de l'ancienne maison qui a dû être démolie. Donc une part de leur loyer n'a pas de contrevalet.

J'ai imaginé qu'un quelconque Européen, venant d'un pays touché par les destructions de la dernière guerre, me posait des questions.