Rendre la rue au tiers état des piétons

Autor(en): **Ambroise-Rendu, Marc**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **62 (1989)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-129009

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.

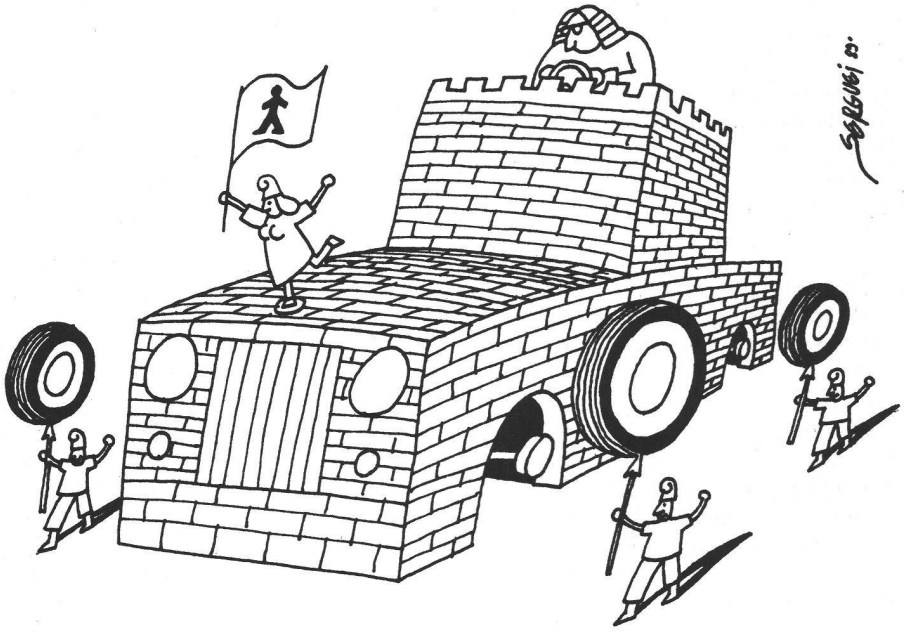
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Un projet «révolutionnaire» à Bordeaux

RENDRE LA RUE AU TIERS ÉTAT DES PIÉTONS

Il y a quelques semaines Jacques Chaban-Delmas, maire de Bordeaux, a présenté en avant-première aux cinquante membres de sa majorité municipale un projet qu'il a qualifié de «révolutionnaire». Il s'agit de repenser complètement la circulation et de redéfinir la fonction des rues, avec comme objectif le souci d'améliorer les déplacements des Bordelais et, d'une manière générale, la qualité de leur existence quotidienne.



Le document qui explique ce propos n'est qu'un modeste cahier d'une dizaine de feuilles signé par le CAUE 33, autrement dit le Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement de la Gironde. En réalité, il résulte des réflexions d'un groupe d'élus et de fonctionnaires qui, primitivement, avait été chargé par le maire de préparer quelques mesures améliorant la sécurité des deux-roues en ville. Très vite les experts ont dû constater un phénomène particulièrement choquant en cette année du Bicentenaire: dans la rue, tous les citoyens ne sont pas égaux en droits.

Il y a l'aristocratie insolente des automobilistes qui, roulant ou stationnant, règnent sur la chaussée et souvent même sur les trottoirs. Et puis il y a le tiers état des piétons et des cyclistes, ces «piétons véloces», comme les qualifie Hélène Desplats, conseillère municipale: jeunes enfants, collégiens, mères de famille, promeneurs, retraités, handicapés de toutes sortes. Bref, le menu peuple des sans-voiture, majoritaire, mais rejeté sur les bas-côtés, asphyxié et souvent bousculé. A Bordeaux ces sans-défense qui se déplacent à petite vitesse représentent plus de la moitié des morts et des blessés graves par accidents dits de la circulation.

Le groupe a fini par convenir que le seul moyen d'arrêter le massacre était de renoncer au «bricolage» et de réduire l'omniprésence automobile. *«L'idée que l'on puisse adapter la ville à l'auto est absurde,* dit Hélène Desplats. *Cela revient à tuer la ville.»* D'où un remue-méninges non plus sur la circulation des voitures, comme cela se pratique ordinairement, mais sur les déplacements des Bordelais et plus largement sur la fonction de la voirie. Après tout, une rue n'est pas faite uniquement pour circuler, mais aussi pour commercer, flâner, se rencontrer, s'amuser, prendre le frais...

Des voies tricolores

Le groupe de réflexion a donc accouché d'un projet qui remet les compteurs à zéro. Dans le Bordeaux de l'an 2000, les rues seraient de trois natures différentes. Sur les voies «rouges» (boulevards, «cours» et rues à grande circulation, totalisant 25% de la voirie), les véhicules, roulant à 50 km/h maximum, garderont la priorité. Dans les voies «bleues» (rues secondaires de distribution, représentant 25% de la voirie), la vitesse sera limitée à 30 km/h et les véhicules de transport en commun seront plutôt des minibus. Enfin, sur les voies «vertes», dévolues, à l'habitat, au commerce et aux loisirs (rues de quartier, représentant 50% de la voirie), ce sont les piétons et les cyclistes qui auront la priorité. Les voitures ne pourront avancer qu'au pas. Elles y seront pratiquement obligées par le réaménagement de la chaussée. Fini les trottoirs, mais voici plutôt des arbres, des kiosques, des bancs, des bacs de verdure et des lampadaires s'ordonnant autour d'une rigole centrale.

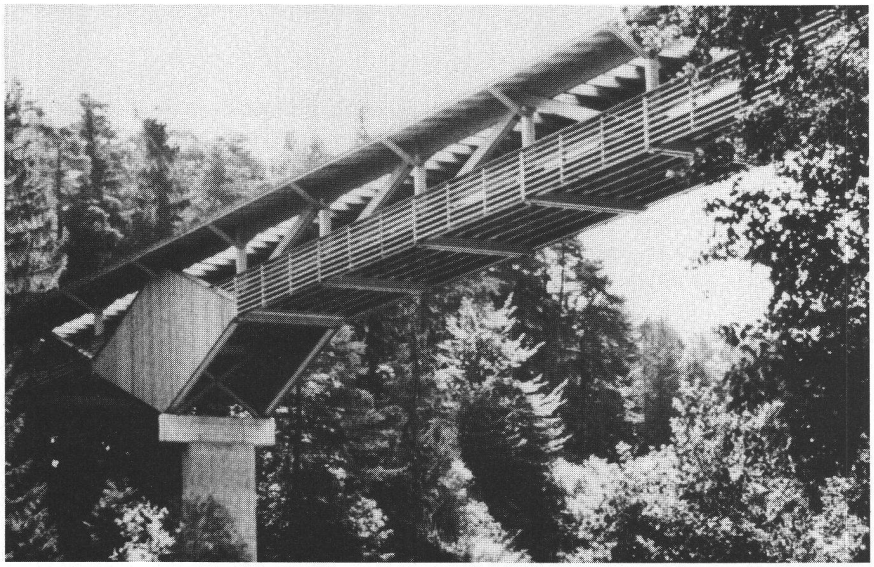
Ces rues d'intérêt local deviendraient des sortes de cours urbaines s'apparentant aux béguinages hollandais. Les micro-espaces verts, les coins de rue aménagés, les terrasses de bistrot et les étals de magasin débordant sur la chaussée favoriseraient l'animation. Des espaces de vie et non plus ces mornes parkings linéaires que sont devenues les petites rues aujourd'hui.

La réalisation d'un projet aussi audacieux exigera d'abord du courage politique. Bravant le lobby automobile, le maire devra prendre des arrêtés dérogeant au code de la route (60 km/h en ville) et réduisant les vitesses sur les trois quarts de sa bonne

Suite en page 13 ►

LE PLUS LONG PONT COUVERT EN BOIS EN SUISSE

Léger, clair, élégant: Une nouvelle génération de pont couvert en bois



Cette architecture aérée et claire annonce le renouveau de la construction de ponts couverts en bois. Destiné aux piétons et aux cyclistes, ce pont construit à Wimmis, dans l'Oberland bernois, est l'ouvrage le plus long de Suisse construit au cours de ce siècle. Au faîte de la toiture faiblement inclinée, un bandeau transparent diffuse une lumière agréable à l'intérieur de la passerelle.
(Photo: LIGNUM/Brenner.)

Le plus long pont couvert en bois a été récemment inauguré à Wimmis dans l'Oberland bernois. Outre cette performance, la nouvelle passerelle marque le renouveau de cette technique de construction, grâce à une conception architecturale et technique novatrice. Cet ouvrage de 108 m de long dégage une impression de légèreté et de clarté. De plus, la couverture de l'ensemble a permis de renoncer à l'usage de produits chimiques de protection.
Ce projet d'une grande finesse se réfère à la tradition du pont couvert en bois et la fait évoluer en même temps, notamment grâce à l'adjonction d'un bandeau en panneaux acryliques transparents dans le faîte, qui diffuse une lumière agréable à l'intérieur de la passerelle.
Ce pont s'intègre harmonieusement au paysage, grâce au traitement élégant des façades, rythmées par des revêtements en bois en forme de losange, qui soulignent

judicieusement les exigences statiques de l'ouvrage. La structure porteuse est une combinaison de nouvelles technologies de triage et d'assemblage du bois lamellé-collé. Cette réalisation exemplaire ouvre une nouvelle ère pour la construction des ponts en bois dans notre pays, grâce au savant dosage de l'architecture et de l'ingénierie.

Lignum/PhV/8-89

Suite de la page 10

ville. Quant aux aménagements, leur devis a été chiffré à une trentaine de millions de francs sur dix ans.
En dépit de ces obstacles, le projet du CAUE garde toutes ses chances, car Bordeaux dispose au départ de sérieux atouts. Les 150 hectares du centre sont soumis à la réglementation des secteurs sauvegardés, et, sur les 27 hectares du quartier de Mériadeck, le cheminement des véhicules et des piétons est déjà séparé. Sur l'ensemble de la ville, la circulation est régulée par un système électronique sophistiqué baptisé Gertrude. Jacques Chirac l'a trouvé si performant qu'il le fait essayer à Paris. Bordeaux est également en pointe pour les deux-roues puisqu'on y a tracé 45 kilomètres de pistes et de couloirs cyclables. Quant au métro, on annonce les premiers coups de bulldozer pour l'an prochain et l'inauguration de la ligne N° 1 en 1994. Il n'est pas jusqu'aux taxis que l'on ne songe à réformer par la création, comme à Strasbourg, d'une société d'économie mixte. Autant d'alternatives à la voiture qui seront demain offertes aux Bordelais.

Une présentation à la rentrée

Le plan Chaban, autrement dit «Bordeaux pour tous», a été présenté récemment aux administrations centrales parisiennes. On l'a accueilli avec un vif intérêt, car il coïncide avec l'ensemble des politiques urbaines: reconquête du centre, animation des quartiers périphériques, amélioration de la sécurité sur la voirie. Mais on souhaiterait qu'il s'étende à l'ensemble de la communauté urbaine de Bordeaux. Restera ensuite à bâtir un plan de financement associant l'Etat et les collectivités locales. En tout cas, la première échéance est fixée. Jacques Chaban-Delmas présentera son enfant dès la rentrée de septembre à son Conseil municipal.

Marc Ambroise-Rendu

(Source: *Le Monde* du 23 juillet 1989.)