

Traverser la rue : sécurité et confort au quotidien

Autor(en): **Weil, Marcos**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 3

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-129617>

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.

TRAVERSER LA RUE : SECURITE ET CONFORT AU QUOTIDIEN

D'

apparence anodine, l'aménagement d'un passage piéton dépend d'une multitude de facteurs qui passent souvent inaperçus. Après avoir évoqué dans le dernier numéro l'histoire du passage piéton, attardons-nous aujourd'hui sur les multiples aspects techniques qui doivent être pris en compte pour réussir un bon aménagement répondant à des exigences multiples et élevées en matière de sécurité, de confort et pourquoi pas d'esthétique.



Espace d'attente trop restreint



Voir pour être vu

Traverser une rue est pour beaucoup un acte banal. Les statistiques sur les accidents mettent en lumière de manière brutale que cet acte quotidien représente en fait un point noir en termes de sécurité. En effet, les 80 % des accidents impliquant des piétons le sont lors des traversées. Ces accidents représentent 10 % de l'ensemble des victimes de la circulation.

Le passage piéton est un objet plus complexe qu'il n'y paraît au premier abord parce qu'il obéit à des logiques diverses, souvent contradictoires : il doit combiner des contraintes techniques (exigences routières telles que le passage de convois exceptionnels, du chasse-neige, etc.) à des comportements qui obéissent à des logiques différentes.

Le passage piéton est un objet ponctuel qui s'inscrit dans un réseau. Pour répondre à cette double exigence, différents types de traversée peuvent être envisagés : avec ou sans îlot, avec feux automatiques ou à la demande, etc. Le choix du type de traversée dépend de :

- la charge de trafic,
- la largeur de la route,
- la vitesse des véhicules,
- la proximité éventuelle

d'établissements spécialisés (écoles, homes, etc.),

- des conditions de visibilité,
- du nombre de piétons.

LA SECURITE : VOIR ET ETRE VU

Piétons et automobilistes doivent pouvoir entrer en contact visuel pour s'informer de leurs intentions. Pour que ce contact puisse s'établir, beaucoup de paramètres entrent en ligne de compte :

- pour le piéton, le champ de vision doit être d'autant plus large que l'automobiliste roule vite. Une meilleure visibilité peut être obtenue en aménageant des avancées de trottoir ou en dégagant les abords du passage de tout obstacle tel que mobilier, plantations et véhicules en stationnement;

- pour les automobilistes, la visibilité doit être dégagée en hauteur entre 0,60 et 2,00 mètres. Les arbustes, branches d'arbres, panneaux de signalisation, etc. doivent se trouver au dessus ou en dessous de ces limites;
- la visibilité doit également être assurée sur les îlots : la signalisation, notamment les bornes et panneaux placés sur les refuges peuvent en effet cacher les enfants qui attendent;

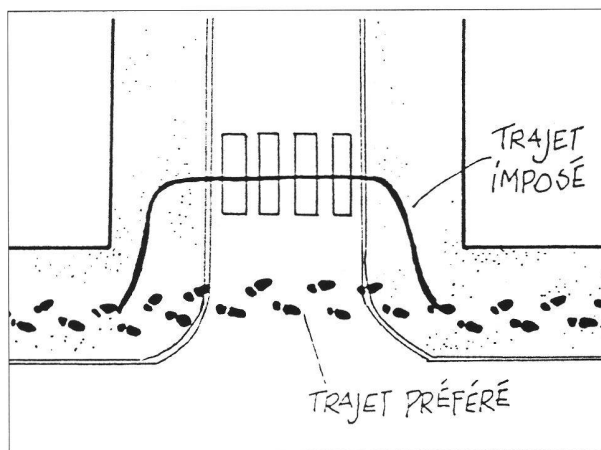
- les piétons n'ont pas de phares. Le passage doit donc être convenablement éclairé. L'éclairage doit autant que possible se différencier de la luminosité ambiante par un renforcement de la l'intensité et/ou un changement de couleur.

Au-delà de la visibilité, la sécurité est liée à la simplification de la traversée. L'îlot central qui permet une traversée en deux temps constitue un facteur essentiel pour la sécurité parce qu'il offre à l'usager la possibilité d'apprécier les dangers les uns après les autres et non pas tous simultanément. Les statistiques montrent en effet que sur un passage non équipé d'îlot central, il y a presque autant de piétons tués que lorsque ceux-ci traversent la chaussée en dehors des passages. Par contre, avec un refuge central, la sécurité est équivalente à celle d'un passage avec feux de signalisation.

LE CONFORT : DES DETAILS QUI FONT LA DIFFERENCE

A titre d'exemple quelques points qui interviennent dans la réflexion :

- des trottoirs de part et d'autre du passage suffisamment spacieux pour



La logique routière en contradiction avec la sécurité et le confort des piétons : à gauche, la borne lumineuse cache un enfant ; à droite, le parcours naturel n'est pas respecté

permettre aux piétons d'attendre pour traverser sans être coincés et sans empêcher les autres piétons de poursuivre leur chemin,

- des refuges (îlots) suffisamment larges pour permettre l'arrêt d'une personne avec une poussette, un vélo ou une chaise roulante,

- des bordures abaissées qui ne constituent pas un obstacle architectural pour les personnes à mobilité réduite, ou encore mieux, des traversées à niveau avec le trottoir,

- des temps d'attente courts, sans quoi le piéton perdra patience et prendra des risques pour traverser malgré tout,

- des temps verts pour traverser suffisamment longs pour que les personnes âgées ou handicapées ne soient pas tentées de rebrousser chemin au milieu de la traversée,

- des matériaux (revêtements, peintures) qui ne deviennent pas des patinoires lorsqu'il pleut,

- des largeurs de passage adaptées à l'importance des flux : les largeurs

usuelles de 3 à 4 mètres doivent être agrandies selon les besoins,

- un répéteur sonore installé à l'intention des personnes malvoyantes.

Enfin, la localisation des passages piétons doit être pensée pour éviter l'allongement des parcours. Trop souvent encore, la logique routière prédomine et ils sont placés de telle sorte qu'ils obligent les piétons à des détours artificiels par rapport à leur trajectoire naturelle.

Autre exemple, dans les carrefours régulés, l'attente à chaque intersection peut être évitée en offrant la possibilité de traverser en diagonale.

UN SIGNE D'URBANITE : LE PASSAGE PIÉTON

L'urbanité, c'est la politesse des villes. Le passage piéton est l'espace où l'automobiliste cède sa place aux piétons. La chaussée étant perçue comme un site propre pour les automobilistes, le passage piéton doit se démarquer dans un espace aux caractéristiques

avant tout routières. Pour le rendre lisible, outre le marquage au sol et la signalisation qui participent du même langage routier et qui peuvent être renforcés par des feux clignotants, des panneaux avancés, des marquages particuliers au sol, etc., on va faire appel à des aménagements propres aux parcours piétonniers et veiller à son esthétique et à son image. Un passage bien réussi sera d'autant plus visible et par conséquent mieux utilisé et respecté.

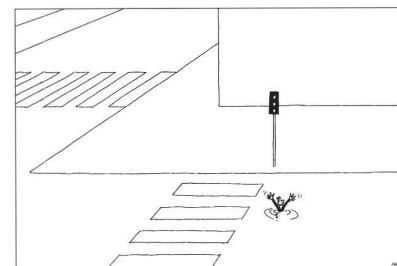
UN TRAVAIL QUI EXIGE SENSIBILITE

Comme pour la construction routière, de nombreuses normes définissent l'aménagement des traversées piétonnes. Réussir un passage piéton n'est pas seulement fonction de l'application de celles-ci. Toutes ces prescriptions doivent être interprétées avec sensibilité par l'observation sur place du comportement des automobilistes et des piétons et par la traduction des normes dans un langage adapté au contexte.

Passage obligé ou chemin de traverse, le passage piéton répond à une logique transversale qui s'oppose au flux dominant des véhicules. Il représente plus qu'un pont entre les deux rives de la chaussée, c'est le lien qui tient ensemble la trame du tissu urbain.

Marcos Weil
architecte-paysagiste, aménagiste

Le dessin de presse de HERMANN tiré du journal «Le Courrier» du 12.09.90



Les normes réinterprétées dans un langage urbain : trottoir et chaussée à niveau, revêtements particuliers

