

Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
Téléphone 043 488 40 30
Fax 043 488 40 39
info@mobilitapietonne.ch

www.fussverkehr.ch
www.mobilitapietonne.ch
www.mobilitapedonale.ch

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen

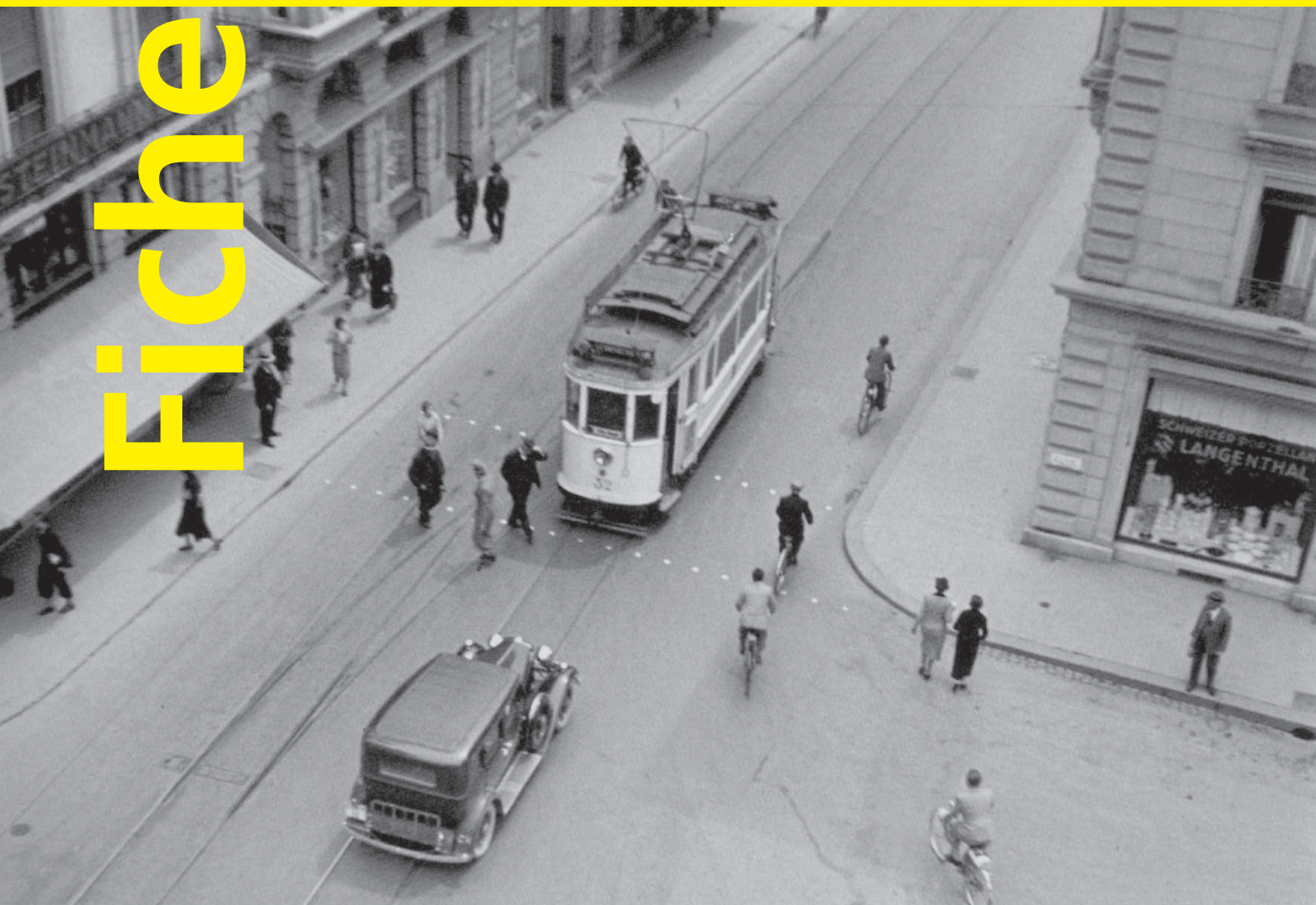
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Mobilità pedonale
Associazione svizzera dei pedoni

Fiche Info

2010/11

Histoire du passage piéton



Impressum

Éditeur	Mobilité piétonne Klosbachstrasse 48 8032 Zurich Tél. +41 (0)43 488 40 30 Fax +41 (0)43 488 40 39 info@mobilitepietonne.ch www.mobilitepietonne.ch
Auteur(s)	Thomas Schweizer, géographe dipl., SVI Kaspar Birkhäuser, <i>Die Entstehung und Bedeutung des Fussgängerstreifens in der Schweiz</i> . In: «Unsere Strasse», Dokumentation Fussgängerfreundlich, VCS, 1986
Rédaction	Thomas Schweizer, géographe dipl., SVI
Image de couverture	Les passages piétons, autrefois marqués par des clous, étaient ainsi appelés «passages cloutés» (Lucerne, 1938) (Photo: © bpa – Bureau de prévention des accidents, Berne)
Traduction	Mathieu Pochon
Design / Impression	Mobilité piétonne
Proposition de citation	Schweizer, Thomas, <i>Histoire du passage piéton</i> , trad. Mathieu Pochon, Mobilité piétonne, Zurich, FichelInfo, Novembre 2010

FicheInfo 2010/11

Histoire du passage piéton

Avec l'apparition du trafic individuel motorisé, les piétons ont été de plus en plus exclus de la chaussée. Les premiers automobilistes devaient accorder la priorité aux piétons. C'est seulement plus tard qu'il a fallu reléguer les piétons sur les trottoirs pour des raisons de sécurité. En raison de la stricte séparation entre les deux types d'usagers, il a fallu trouver une solution permettant aux piétons de traverser la chaussée. Le passage piéton d'aujourd'hui fût alors inventé.

Dans l'antiquité romaine déjà, on réservait des zones de sécurité aux piétons: des trottoirs surélevés d'un pied et demi par rapport à la chaussée. La différence de niveau empêchait que des chars ne roulent par erreur sur les espaces réservés aux piétons.

Pour traverser la rue, les piétons de l'époque romaine disposaient également de passages surélevés, en quelque sorte des zébrures à trois dimensions, qui forçaient par ailleurs animaux et voitures à réduire leur vitesse.



Tout cela avait disparu au Moyen-Âge, et jusqu'au dix-septième siècle on n'a rien revu de pareil. Ce n'est qu'après le grand incendie de Londres en 1666 qu'on a commencé à installer des passerelles pour piétons. À Paris, les rues chics étaient pourvues de trottoirs dès le dix-huitième siècle. La majeure partie des piétons se déplaçait néanmoins comme auparavant sur l'ensemble de la surface routière et non sur les trottoirs. Cela changea dans le courant des années 1920.

En 1922, le Tribunal du canton d'Argovie décidait encore « que le piéton jouit sur la route d'une entière liberté d'aller où il veut, et que par ailleurs la route n'est pas réservée uniquement aux personnes qui entendent normalement, mais également aux handicapés de l'ouïe, aux sourds-muets et même aux personnes chaussées de lourds sabots. Elles ne mettent pas en danger les autres; le danger vient de l'automobile, qui se meut à une vitesse bien supérieure à celle du piéton. » (Vierteljahresschrift für aargauische Rechtsprechung, tome 22, page 103).

Dans l'éducation routière, qui fit son apparition dans les années 1920, la chaussée était de plus en plus attribuée au trafic motorisé. En 1932, la nouvelle « Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles » entra en vigueur. Les piétons y étaient tenus d'« utiliser les trottoirs » et de « traverser prudemment la rue ». Par ailleurs, l'article 35 définissait des endroits réservés aux

piétons pour traverser la chaussée. Ceux-ci étaient au départ marqués par de gros « clous » sur la chaussée.

En 1936, le Conseil fédéral recommandait l'usage du jaune pour le marquage des passages piétons, étant donné que celui-ci était déjà utilisé dans d'autres pays. De plus, cette couleur très visible se prêtait donc bien à une telle fonction.

L'ordonnance d'exécution de la loi décrivait les passages de sécurité comme « des zones définies par des lignes jaunes ou des Clous » et l'article 45 définissait la priorité du piéton: « Avant les passages de sécurité, le conducteur réduira sa vitesse et s'arrêtera au besoin pour permettre de traverser à tout piéton engagé sur la chaussée ».

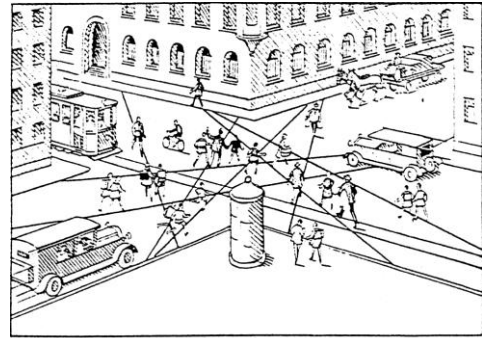
La solution idéale pour le passage de sécurité se faisait attendre. Les passages étaient marqués en jaune « par analogie avec ce qui se fait dans d'autres pays, et aussi parce que le jaune est plus visible que le blanc et que dans la circulation la couleur orange exhorte également à la prudence. On a même installé des clous jaunes ou cuivre. » (Route et trafic, No 11/12, 1947)

Une nouvelle signalisation internationale entrerait en vigueur en 1950, sous la coordination de l'ONU. Elle introduisait le triangle sur lequel on voyait un piéton traversant la chaussée d'un bon pas. L'idée était venue de Suède, où de telles plaques signalaient les passages de sécurité depuis 1939. Dès le départ, il semble que dans le monde entier on a peu tenu compte de ce signal, sans doute essentiellement parce qu'il ne frappe pas suffisamment l'œil.

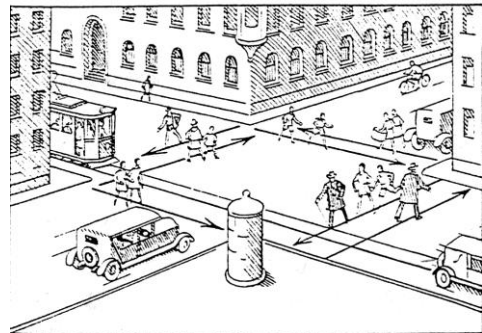


En 1958, les Chambres adoptèrent la « Loi fédérale sur la circulation routière ». Celle-ci n'entrait en vigueur qu'en janvier 1963 avec l'« Ordonnance sur les règles de la circulation routière ». Les piétons étaient désormais intégrés d'un point de vue légal, par un nombre défini de droits et d'obligations définis dans la loi et l'ordonnance.

À l'origine, les passages piétons n'étaient interprétés que comme un marquage. Avec la normalisation, il est pourtant apparu que le passage piéton devait être planifié en tant que partie intégrante d'une traversée de chaussée. Dans la norme SN 640 241, il est ainsi mentionné que « Les passages piétons ne sont pas à considérer comme un simple marquage au sol, mais doivent être appréhendés comme des ouvrages à planifier, à projeter et à réaliser. Il conviendra de tenir compte des influences liées à l'exploitation, à l'équipement lui-même et à son entourage lors de l'évaluation et de l'aménagement d'un passage piéton.



Gehe nie quer über eine Straßenkreuzung, sondern um diese herum.



Dès les débuts de l'éducation à la circulation, la traversée perpendiculaire (à angle droit) était préférée à la diagonale.

Illustration: St. Galler Verkehrsbüchlein, 1930, Comment l'être humain fut adapté à la circulation (Wie der Mensch dem Verkehr angepasst wurde). Travail de séminaire, Institut d'Histoire de l'Université de Berne.