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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 41 (1968)

Heft: 1

Artikel: "Tôt ou tard, le centre de Paris sera interdit aux automobiles!..." : alors, pourquoi pas plus tôt que plus tard?

Autor: Le Calvez, Yves

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126403

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.07.2025

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

les autres critères, on ne peut le repousser en invoquant l'aménagement que s'il est estimé réellement enlaidissant.

Pour le cas où des dissensions naîtraient, les organismes administratifs de construction ont créé des Commissions consultatives dans la plupart des villes de la République fédérale allemande, composées de particuliers et de spécialistes n'appartenant pas à l'administration. Lorsqu'un projet est repoussé pour des raison d'esthétique, on consulte tout d'abord ces commissions.

Avec les statuts locaux, les communes disposent d'un moyen efficace pour remédier aux abus et déterminer à priori des règles de base de construction. Ces statuts peuvent toujours être établis et édictés pour des zones limitées et bien déterminées. Suivant les circonstances, les communes peuvent inclure dans les statuts locaux des règlements concernant non seulement le maniement des bâtiments existants, mais aussi l'aménagement des nouveaux immeubles, leur aspect, les matériaux, les couleurs utilisées, etc.

Dans les zones d'aménagement comme dans les autres quartiers de la ville, par la préservation de la physionomie urbaine, on se propose de donner à celle-ci un aspect harmonieux et intéressant, de la soigner et de l'entretenir.

Une certaine réglementation appliquée souplement et une bonne volonté de la part de l'architecte à s'adapter aux conceptions d'ensemble seront préférables pour la sauvegarde de la physionomie urbaine, aux longs règlements détaillés – pour lesquels les autorités ont souvent une faiblesse – ou la liberté totale réclamée souvent par les architectes. On aura atteint la solution la plus heureuse dans les zones d'aménagement aussi bien que dans l'agglomération tout entière, lorsqu'on pourra déchiffrer l'histoire urbaine non seulement dans les archives poussiéreuses, mais sur les places, dans les rues et dans les maisons pleines de vie d'une ville.

«Tôt ou tard, le centre de Paris sera interdit aux automobiles!...»

Alors, pourquoi pas plus tôt que plus tard?...
par Yves Le Calvez

C'est une mise en garde formelle et un avertissement qu'a lancé M. Doublet, préfet de Paris, du haut de la tribune du Conseil de la capitale: «Tôt ou tard, a-t-il dit, la circulation des automobiles privées dans le centre devra être réduite!...»

Sans doute M. Doublet a-t-il pleinement raison. En fait, il a tellement raison même qu'on peut se demander pourquoi il ne s'est pas décidé à le faire sans plus attendre! Pourquoi «tôt ou tard» et non pas maintenant, car le problème est posé et la situation devient de plus en plus inextricable. De surcroît, ce «centre» ne doit pas prêter illusion car, lorsqu'il s'agit de Paris, ce «centre» s'étend fort longuement, s'il ne recouvre pas la ville elle-même, qui est devenue le «centre» de l'énorme tissu urbain de l'agglomération parisienne centrale...

«Le problème, a pu dire en préambule M. Doublet, est de faire tenir un litre et demi dans un litre. Les chiffres sont éloquents: 1 800 000 voitures sont immatriculées dans l'ancien département de la Seine (100 000 de plus chaque année). Dans Paris intra-muros, 600 000 à 700 000 véhicules sont mis à l'arrêt en stationnement; aux heures de pointe, 80 000 voitures circulent en même temps, tandis que 1 300 000 traversent dans les deux sens, chaque jour, les portes de la capitale.»

C'est là une situation prodigieusement complexe, où les obstacles sont nombreux et divers.

«Comment concilier, observe l'orateur, la poésie de Paris, et le passage de flots mécaniques lancés à 45 km. à l'heure? Comment faire coexister les impératifs humains

GC

Geilinger & Co. Winterthur
Constructions métalliques

Soignez les détails, nos éléments normalisés méritent cette devise
Encadrements de portes Prosp. GC 216
Tablettes de fenêtres Prosp. GC 213
Eléments d'abris normalisés Prosp. GC 210

GC 6105

Représentant pour la Suisse Romande
Walter Bauer
Maujobia 63, Neuchâtel Téléphone 038/5 01 50

Avec le bois, on peut tout faire
— et le bois fait tout!

Charpentez tout en bois

Noble, esthétique, durable, économique, résistant, le bois répond à toutes les exigences.

Villas préfabriquées, chalets, hangars agricoles et industriels, tribunes, halles de sport, églises, pavillons scolaires, coffrages, échafaudages, etc.

Pour construire, consultez votre maître charpentier!

Les maîtres charpentiers vaudois

avec les expropriations nécessaires aux grands tracés de voirie? Comment construire le Paris de l'an 2000 tout en respectant le patrimoine artistique, culturel, archéologique et historique?...»

Pourtant, la politique lancée par l'administration et le Conseil municipal, assure le préfet, est cohérente. On peut la résumer ainsi: de 1960 à 1967, la ville a dépensé 5700 millions à la modernisation de la voirie. Cette politique a utilisé déjà 39 % du budget d'investissement, mais elle a des limites.

Il faut aussi tenir compte des impératifs en matière de logement, d'équipements sportifs, culturels et autres.

Aussi bien, le préfet entend-il tracer les grandes lignes de la politique d'ensemble de la ville:

- développer les infrastructures de voirie dans les limites financières et urbanistiques raisonnables,
- dissuader l'automobiliste de se servir de sa voiture dans le centre de la capitale,
- donner parallèlement la priorité aux transports en commun, au fur et à mesure que l'on approche du centre.

Tout cela est raisonnable, avouons-le, et de surcroît, inéluctable.

Ce sont les chiffres mêmes fournis par M. Doublet qui le démontrent: «La voirie parisienne actuelle, dit-il, déploie 1216 kilomètres et une surface totale de chaussée de 12 088 000 mètres carrés. Si une automobile occupe une surface moyenne de 8 mètres carrés, le stationnement de 210 000 véhicules le long des trottoirs immobilise 1 680 000 mètres carrés. Il reste donc disponible 10 488 000 mètres carrés, ce qui revient à dire que la saturation sera complète lorsque 1 300 000 véhicules circuleront en même temps. Or, ce chiffre est précisément celui du mouvement des migrations alternantes aux portes de Paris!...»

Contradictions

Sans doute, cette argumentation n'est pas du goût de tous les conseillers. Ainsi, M. Frédéric Dupont se fait-il le défenseur des automobilistes. Il assure qu'une enquête de l'Institut d'urbanisme révèle que les Parisiens se servent moins de leurs voitures que les habitants des grandes villes étrangères: 11,8% contre 26% à Londres et 35% à New York. Il dénonce l'insuffisance des travaux et rappelle ce que versent les automobilistes, 4 milliards 500 000 fr. par an au titre de la carte grise et des centaines de millions pour les contraventions.

39 Il faut instituer des zones bleues car, par exemple, au parc de Picpus sur 300 places, 20 sont occupées environ, le chiffre d'affaires étant de l'ordre de 50 fr. par jour, alors que le prix de l'heure est limité à un franc!

Après qu'un orateur eut réclamé des parcs de stationnement bon marché – à 50 ct. l'heure – un de ses collègues intervient en faveur des piétons – enfin!... Il dénonce leurs difficultés, notamment lorsqu'il s'agit de traverser sur les passages cloutés, au feu rouge, lorsque les voitures arrivent perpendiculairement d'une voie transversale. Il s'élève aussi contre les automobiles occupant abusivement les trottoirs, contre le stationnement sur ceux-ci, sur lesquels ces engins circulent trop vite.

Naturellement il se trouve un (une) conseiller pour réclamer des exceptions pour certains, en ce qui concerne un stationnement pourtant reconnu déjà comme trop difficile!... Enfin un autre constate que tolérer le stationnement sur les trottoirs, en face du domicile des intéressés, ne saurait les encourager à se rendre à un parc où ils auraient de plus à payer!...

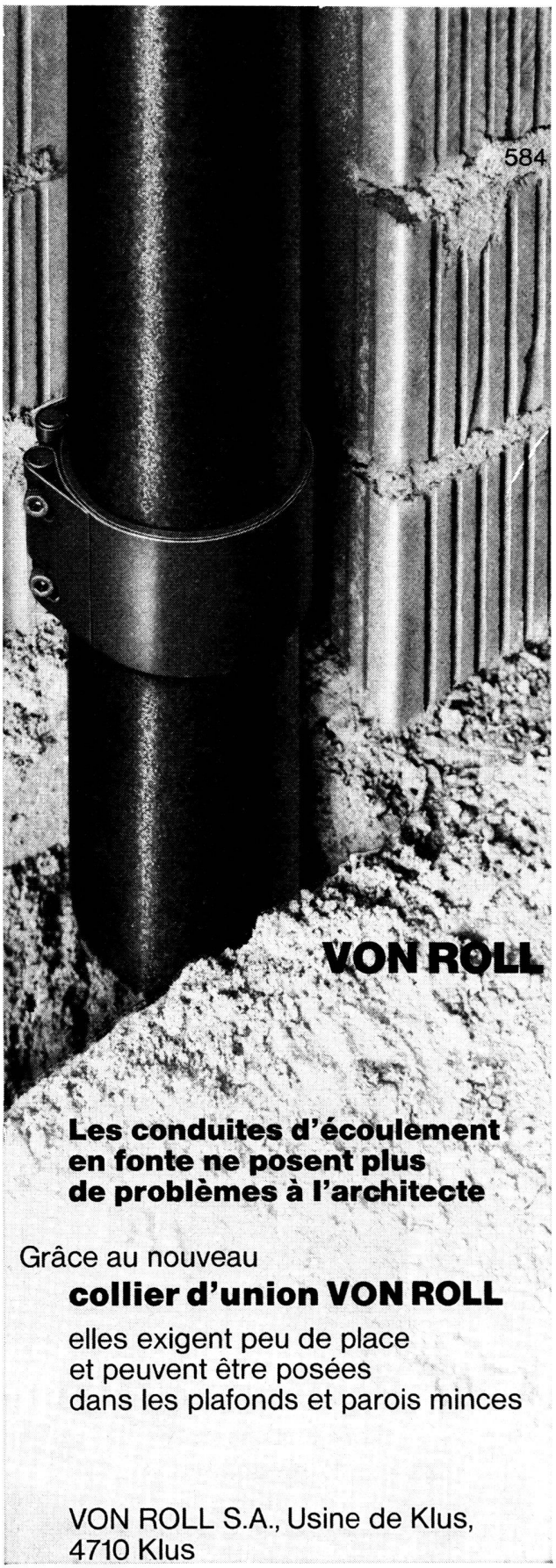
Tout cela est excellent, et renforce nos thèses sur la nécessité d'interdire la circulation des véhicules dans le centre – le «grand» centre de Paris.

Remarquons au passage que M. Frédéric Dupont, «dénonçant» un plan clandestin pour Paris, a permis de se rendre compte combien l'administration a été sensible à nos arguments, sans qu'elle le laisse apparaître. En effet, rappelons-nous ce préfet, nous disant: «Vous avez raison! Continuez vos campagnes pour interdire Paris aux voitures: c'est la seule solution!...

»Mais n'attendez pas qu'on vous aide. Lorsque vous aurez gagné, nous viendrons à votre secours!...»

En attendant, ce plan «clandestin» de la capitale prévoit, si l'on en croit les indiscrétions, cinq liaisons souterraines entre le nord et le sud de la ville où rouleraient les voitures; une immense zone verte (?) entre Saint-Germain-l'Auxerrois et les Champs-Elysées qui serait exclusivement réservée aux piétons, la place de la Concorde, désertée par les automobilistes, étant transformée en jardin...

C'est cela qu'on préparerait...

Il y a sans doute beaucoup de rêve autour de la réalité de demain. Quoi qu'il en soit, tôt ou tard, Paris sera interdit aux voitures...

Alors, pourquoi pas plus tôt que plus tard?...