

On diminue les trottoirs mais on n'évitera pas l'échéance : il faut rendre la ville à l'homme et en chasser la marée montante de l'automobile!

Autor(en): **Le Calvez, Yves**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **34 (1962)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125356>

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.

**On diminue les trottoirs
mais on n'évitera pas l'échéance!**

Il faut rendre la ville à l'homme et en chasser la marée montante de l'automobile!

par Yves Le Calvez

47

La presse quotidienne parisienne se remplit actuellement de photographies nous présentant les travaux de voirie en cours. En fait – pour l'instant – ceux-ci se résolvent à diminuer les trottoirs afin de fournir quelques décimètres supplémentaires à la chaussée.

Chacun triomphe devant ces mesures et quelques-uns de nos confrères vont jusqu'à titrer leurs articles en gros caractères en affirmant ainsi: «Les Parisiens roulent moins bien aujourd'hui pour rouler (peut-être) mieux demain!»

Le «peut-être» fait déjà réfléchir!

Pourtant on peut déclarer, sans crainte de se tromper, que si ce mieux se manifeste, il ne sera qu'éphémère. De toute façon, et malgré les dépenses consenties à ce genre d'opération, on roulera encore plus mal sous peu, dans quelques mois à peine, malgré la diminution des trottoirs. On les supprimerait totalement au besoin que l'embouteillage permanent et définitif est au bout de la route, si nous continuons à prétendre suivre les méthodes actuellement à l'honneur.

En déversant dans Paris un nombre sans cesse accru d'automobiles, nous finirons par être submergés, en dépit des palliatifs momentanés et coûteux. Il est vain de se leurrer à moins d'en arriver à repousser à leur tour les maisons et d'admettre que la ville n'est pas le refuge de l'homme mais le lieu de circulation obligatoire de la marée mécanique. C'est là une gageure et une absurdité!... La ville faite pour habiter, pour travailler, pour se distraire, pour commercer, n'a que faire de ces voitures grondantes, circulant pour la plupart en permanence aux trois quarts vides!

Au temps d'Auguste, la circulation des véhicules était interdite de jour dans l'enceinte de Rome. Les litières des riches s'y balançaient seules au bout des bras des esclaves, au-dessus de la foule compacte, dans des ruelles trop étroites. Jamais il n'a été possible d'y percer des rues larges et suffisantes malgré les incendies – volontaires ou non – et malgré les éboulements fréquents des immeubles de 6 et 8 étages. Le charroi autorisé de nuit emplissait d'ailleurs d'un autre tumulte le sommeil des Romains entassés dans leurs logis. Une exception était faite toutefois pour les entrepreneurs du bâtiment en raison justement de la fragilité des bâtisses et de leur tendance à s'écrouler!... Ceux-là pouvaient tenter de pousser leurs véhicules vers les chantiers, dans la meute humaine déambulant dans les rues, soulevant au passage hurlements et injures de protestation!

Certes, nous n'en sommes pas encore au point de la Rome des empereurs. Nous y arriverons néanmoins sous peu, si nous persévérons à vouloir laisser envahir nos rues par des automobiles qui n'ont rien à y faire.

Rogner sur les trottoirs n'y changera rien.

Par contre, la diminution de ceux-ci est une faute et une erreur. Paris manque nous dit-on d'espaces libres et de lieux de promenade. Or le trottoir, domaine du piéton lorsque les voitures daignent ne pas y stationner, servait souvent de zone de jeux pour les enfants. Il permettait d'admirer les vitrines, cette exposition permanente des tentations. Il facilitait la conversation et il possédait parfois un banc où les amoureux de la chaussée ignoraient les vieillards recherchant le soleil.

En canalisant sur de faibles espaces – de plus en plus faibles – la foule des piétons, on condamne les gens à jouer des coudes, à se bousculer, à se hâter. Fini le règne du badaud, de la rêvasserie et de la méditation. Si celui-ci est d'un autre âge, ne décidons pas au profit des automobiles d'en terminer tout à fait avec lui!...

Le comble d'ailleurs – et nous l'avons dit – c'est que ce grignotage est coûteux mais qu'il est inutile. Nous reportons l'échéance, nous ne l'éviterons pas!

D'ailleurs, les Américains du Nord l'ont compris sans peine. Ils ne diminuent pas leurs trottoirs. Tout au contraire, ils les agrandissent! Ils savent ce qu'il en est et ils ont construit de vastes parcs de stationnement à la porte de leurs villes, n'ignorant pas que la seule solution d'avenir sera d'interdire tôt ou tard l'entrée des automobiles dans les quartiers les plus peuplés.

Que ne nous inspirons-nous de cet exemple. La ville de l'homme doit être dotée de transports en commun rapides, pratiques, nombreux, d'autobus, de taxis. Les amateurs de vitesse auront les autoroutes – avec ou sans péage – pour satisfaire leur goût.

La ville appartient à l'homme. Il est venu au monde doté de ses deux jambes et non de quatre roues!...

Bibliographies

Les Architectes célèbres¹

L'architecture est le premier des arts populaires. Certes, l'architecture, de tout temps, en tout lieu, a été un spectacle. Celui-ci remonte à la nuit des âges, à l'époque où, après s'être bâti des huttes de branchages ou de pierres mal appareillées, jointes de boue et d'argile, après avoir conquis l'ancre des bêtes sauvages – qu'il décorait d'ailleurs avec un talent souvent prodigieux en des fresques découvertes récemment – l'homme désirait obscurément conjurer des forces inconnues en leur offrant l'hommage de blocs de granit dressés face au mystère. Toutefois, le premier geste du bâtisseur réel fut-il de découvrir

¹ Deux volumes comptant plus de 700 pages de textes, 360 planches illustrées, 26 planches en couleurs, 250 plans. Éditions d'Art Lucien Mazenod, 33, rue de Naples à Paris.