

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

Band: 41 (1968)

Heft: 1

Artikel: Quelques statistiques suisses données par "La Vie économique"

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126399>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Quelques statistiques suisses données par «La Vie économique»

17

Evolution présumée de l'effectif des automobiles en Suisse, de 1966 à 1986

Il est de fait que le nombre des automobiles ne cesse de s'accroître en Suisse (comme dans tous les pays de même niveau). En 1960, on ne comptait encore que 509 279 voitures particulières et limousines commerciales¹ dans notre pays, alors qu'en 1966 ce nombre dépassait déjà le million. En l'espace de six années seulement, l'effectif des voitures et limousines commerciales a donc doublé. En présence de cet étonnant accroissement, il était nécessaire de réviser les estimations publiées en 1965 sur les effectifs futurs des automobiles.

Dans la présente étude, comme dans l'estimation susmentionnée, on a considéré le développement des voitures et limousines commerciales en rapport avec le nombre d'adultes, en admettant que l'évolution économique ne se modifie pas considérablement à l'avenir.

En 1960, il y avait 137 voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 adultes (personnes de 20 ans et plus), en 1966, ce chiffre s'élevait à 246.

1 Voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 habitants âgés de 20 ans et plus, de 1960 à 1966

Années	Population résidente, personnes âgées de 20 ans et plus à la fin de l'année	Effectifs des voitures particulières et limousines commerciales	Voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 habitants âgés de 20 ans et plus	Automobiles en tout
1960	3 725 200	509 279	137	573 780
1961	3 762 900	579 014	154	648 773
1962	3 855 900	667 364	173	747 275
1963	3 947 300	748 038	190	835 950
1964	4 028 800	839 378	208	938 954
1965	4 033 100	919 110	228	1 024 808
1966	4 092 800	1 006 783	246	1 119 157

Dans un premier calcul, il a été établi l'évolution future de la grandeur «Voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 adultes» en relation avec le temps et à l'aide des fonctions du type

$$f(t) = at^b$$

pour deux variantes différentes.

Pour la première variante, on suppose qu'à long terme le nombre considéré évoluera de la même façon que pendant

la période de 1959 à 1966. Sur la base de cette hypothèse, on obtient pour les deux paramètres inconnus a et b:

$$a = 120, b = 0,345$$

et ainsi

$$f(t) = 120 t^{0,345}$$

Si l'on compare ces résultats avec l'estimation précédente², on remarque que ces paramètres correspondent assez précisément à la deuxième variante calculée

$$(a = 119,3, b = 0,341)$$

Les valeurs des données considérées depuis 1964 se trouvent ainsi dans le cadre déjà observé du «trend».

La deuxième variante repose uniquement sur les données des trois à quatre dernières années et donne les paramètres suivants:

$$a = 83,6, b = 0,515$$

$$f(t) = 83,6 t^{0,515}$$

L'élévation de la courbe est déterminée principalement par le paramètre b, dont la valeur est plus grande dans l'équation (2) que dans la première, ce qui signifie que ces dernières années les grandeurs considérées ne sont pas réparties au hasard autour du «trend», mais sont situées quelque peu au-dessus de celui-ci.

D'un autre côté, cet écart minime en soi ne justifie pas le rejet de la fonction (1) comme hypothèse, pour l'appréciation à long terme de l'évolution. Dans l'état actuel des choses, le développement probable de la grandeur «Voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 habitants de 20 ans et plus» devrait suivre la fonction (2) dans les cinq prochaines années, alors que la fonction (1) serait plus satisfaisante dans un avenir plus éloigné. C'est ainsi que, dans le tableau 2, les données considérées ont été calculées pour l'année 1971 par rapport à (2) et par rapport à (1) pour 1986. Les chiffres des années 1976 à 1981 ont été obtenus par interpolation.

Il s'ensuit que le nombre des voitures particulières et des limousines commerciales pour 1000 adultes augmentera très fortement dans les cinq prochaines années, c'est-à-dire de 246 en 1966 à 313 en 1971. Par la suite, ce nombre ne croîtra que plus lentement (tableau 2, colonne 3).

En deuxième lieu il a fallu estimer les effectifs des voitures particulières et des limousines commerciales, ainsi que des automobiles en tout. Les effectifs estimés des voitures particulières et limousines commerciales ont été

¹ Effectif des véhicules à moteur au 30 septembre. Publication annuelle du Bureau fédéral de statistique.

² Evolution présumée de l'effectif des automobiles en Suisse, de 1964 à 1980. «La Vie économique», 6^e fascicule, juin 1965.

Aspects de la rénovation urbaine

18

obtenus en pondérant les données calculées plus haut avec la future population résidente âgée de 20 ans et plus³. Le rapport entre le total des automobiles et les voitures particulières et limousines commerciales étant resté à peu près constant depuis 1961, et en admettant que ce rapport reste également inchangé pour l'avenir, l'évolution présumée de l'effectif des automobiles est déterminée simplement à l'aide d'un facteur d'extension. Les résultats des calculs sont rassemblés dans le tableau 2. Il en résulte que l'effectif des automobiles augmentera dans les vingt prochaines années de 74%. Pour les cinq prochaines années seulement, l'accroissement devrait être de 33%. Au cours des années suivantes, ce taux d'accroissement faiblira sensiblement. Comme pour toute autre prévision, certaines réserves s'imposent. Une précalculation ne peut naturellement considérer que des faits actuellement déjà connus ou qui ont une forte probabilité de se réaliser; elle ne représente en ce sens qu'un modèle et non l'image fidèle de l'avenir.

2 Effectifs estimés des voitures particulières et limousines commerciales, ainsi que des automobiles en tout, de 1971 à 1986

Années	Population résidente, personnes âgées de 20 ans et plus à la fin de l'année	Voitures particulières et limousines commerciales pour 1000 habitants âgés de 20 ans et plus	Effectifs estimés des voitures particulières et limousines commerciales	Effectifs estimés des automobiles en tout
1971	4 276 800	313	1 339 000	1 500 000
1976	4 396 700	347	1 526 000	1 709 000
1981	4 514 800	366	1 652 000	1 850 000
1986	4 653 400	379	1 764 000	1 976 000

Les problèmes de la rénovation urbaine sont parmi les plus ardues qui se présentent aux autorités de nos cités. De vastes quartiers désuets, souvent proches des centres, pourraient faire l'objet de reconstructions intéressantes, qui sont presque toujours compromises par l'opposition d'un ou de quelques propriétaires ou par l'existence d'une seule construction neuve qui empêche toute réalisation rentable. Il faut savoir gré au Deutscher Verband für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung d'avoir contribué par une brochure fort bien faite¹ à une meilleure approche de ce problème.

Nous donnons ici un résumé en langue française de cette publication (Réd.).

I. Introduction

Dans cette brochure nous avons tenté de définir la notion d'aménagement urbain², ses buts, de déterminer les bases légales, les démarches préliminaires, la mise en œuvre et le financement. On a illustré ces fonctions en prenant l'exemple de deux grandes villes, d'une ville moyenne et d'une petite ville.

Il est apparu que la définition de l'aménagement urbain soumise – à savoir: l'adaptation de la structure des ensembles d'habitation aux besoins actuels et futurs de l'homme en matière d'urbanisme – était assez large pour pouvoir comprendre aussi des variations dans l'accentuation. Mais la notion s'est élargie à cause d'une orientation nouvelle de l'aménagement vers des buts différents: tout d'abord il s'agissait surtout d'éliminer les arrière-cours sans lumière et les autres imperfections sanitaires, d'écarter les industries gênantes des zones résidentielles et de dégager des espaces pour le trafic motorisé. Aujourd'hui, dès la construction de nouvelles villes ou au cours de l'aménagement des centres urbains, on cherche à concentrer les différents organismes fonctionnels dans une structure urbaine la meilleure possible. Le mouvement «cité-jardin» avec le postulat de la «ville articulée et décentralisée» a cédé la place aux exigences de l'urbanisation. L'aménagement urbain est aussi en liaison avec les buts de l'aménagement du territoire, avec le but

¹ **Aspekte der Stadterneuerung.** Schriftenreihe des deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung. Cahier 73, Köln-Mülheim 1967, Wrangelstr. 12. DM 9.80

³ Evolution probable de la population résidente de la Suisse, de 1967 à 1987. «La Vie économique», 9^e fascicule, septembre 1967.

² Nous laissons subsister dans ce texte le terme d'«aménagement urbain». Selon nous, l'expression «rénovation urbaine» correspond mieux à l'allemand «Stadterneuerung». **Réd.**