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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 42 (1969)

Heft: 5

Artikel: Aspects de la vie économique et sociale : l'esclavage de la voiture

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-126683

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: 16.07.2025

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

Aspects de la vie économique et sociale

L'esclavage de la voiture

La demande de voitures automobiles reste très forte. La statistique des douanes montre que la Suisse a importé en 1968 environ 175 000 voitures de tourisme. D'après d'autres sources, 168 000 véhicules neufs ont été mis en circulation. Si l'on déduit quelques dizaines de milliers de carrosses arrivés au terme de leur carrière et mis à la ferraille, on peut estimer à cent mille environ le nombre des nouveaux propriétaires d'une automobile. La construction en grandes séries et la concurrence que se font les fabricants ont pour effet de maintenir les prix à un niveau remarquablement stable. Les revenus allant en augmentant, il en résulte que le cercle des personnes auxquelles la voiture devient accessible s'élargit chaque année.

Il n'est pas certain que tous ceux qui roulent carrosse aient réellement les moyens de le faire. Mais l'appétit de voitures nous paraît être un phénomène normal chez un peuple qui consacre le plus clair de son activité à mettre en œuvre les techniques les plus modernes pour concevoir, assembler, vérifier et vendre de grandes quantités d'engins et de produits de toutes sortes.

Cependant l'accroissement du nombre des véhicules pose des problèmes difficiles dans tous les lieux où les habitations, les bureaux et les ateliers sont concentrés: on peut encore circuler mais on ne sait plus où parquer les automobiles.

L'évolution s'est faite si rapidement que beaucoup en sont restés à l'idée qu'ils ont un droit individuel et imprescriptible de parquer sur le domaine public, en bordure des rues ou sur les places. Dans la plupart de nos villes, les édiles pensent encore de même et s'évertuent à créer des places de stationnement. On ne saurait les en blâmer, mais il n'est pas raisonnable de persévérer dans cette voie. Les communes – qui ne tirent pratiquement aucune ressource de la circulation motorisée – ont déjà la tâche difficile d'assurer la circulation. On ne saurait leur demander davantage. Il faut s'habituer à l'idée que les parcs, garages et autres silos à voitures devront être créés sur des terrains privés, par des personnes ou des sociétés à but lucratif. Le coût du parcage fera partie des frais d'exploitation normaux des véhicules.

Pourquoi ne s'engage-t-on pas encore dans cette direction? Parce que le phénomène de la présence massive de véhicules à garer est très récent. Mais aussi parce que les édiles entretiennent le sentiment que c'est d'eux que relève le problème.

Le jour où nos municipalités diront clairement que les propriétés publiques, et notamment les promenades, les parcs et les quais lacustres, ne sont pas destinés au parcage et ne seront plus sacrifiés à cet usage, il se trouvera des promoteurs pour organiser la construction de silos ou de caves à automobiles.

Les chefs d'entreprises qui installent des bureaux, des ateliers ou des locaux de vente savent déjà que sous peine d'asphyxie rapide et de désertion du personnel ou de la clientèle, ils doivent absolument réserver d'importantes et coûteuses surfaces au parcage. Dans les villes, on n'accepte pas encore l'évidence; on prétend que le terrain y est trop cher. Cela durera jusqu'au moment où, sans qu'on y prenne garde, le centre des affaires et du commerce se sera déplacé. A ce moment, le terrain sera à nouveau assez bon marché, mais il sera trop tard.

Pour illustrer nos propos, il suffit de songer que la ville de Lausanne va bouleverser pendant des années la place de la Riponne et envisage d'enterrer des millions dans un trou à la place de la Navigation. Pour quel résultat? On logera quelques centaines de voitures. Il en restera des milliers et rien ne sera résolu.

L'aptitude de nos édiles à se mêler de tout et à tout faire est bien connue. Il ne convient pourtant pas de les tuer à la tâche. Nous sommes persuadés que le peuple, qui est tout pour eux, comprendrait et applaudirait même, s'ils voulaient bien lui tenir ce langage: «Nous entendons réserver dorénavant les terrains publics à la circulation et à la promenade des piétons, aux écoles et aux services publics; ils sont trop restreints pour qu'on y construise ou qu'on y creuse des garages.»

«GPV»

La procédure est trop lourde qui permet à un individu de bloquer, par son opposition, pendant des années, un projet d'aménagement routier. Pour l'heure, sur le plan cantonal, Neuchâtel peut relever le défi, mais pour combien de temps encore?

On ferait bien de se montrer audacieux, conclut le président du Conseil d'Etat, et ce, autant sur le plan juridique que politique, financier que psychologique.

Pour faire face aux besoins de la population, il faut avoir le courage d'étudier le problème des transports sous un jour nouveau et commencer par revoir ses structures fondamentales. G. Bd.

«Tribune-Le Matin»