

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 45 (1972)

Heft: 7

Artikel: D'ici 1975, 86000 morts sur les routes de France

Autor: J.P.M.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-127343>

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: 02.04.2025

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

D'ici 1975, 86 000 morts sur les routes de France

34

Il est loin le temps où on ne parlait de l'automobile que pour s'extasier sur ses avantages et vanter ses perfectionnements. Si l'auto alimente de plus en plus fréquemment l'actualité, c'est en tant qu'objet gênant, redoutable, voire en tant que «fléau» pour parler comme M. Pierre Sudreau.

L'ancien ministre vient en effet dans «France-Soir» de dresser un bilan effaré de l'hécatombe provoquée par la voiture et du coût en vies humaines, traumatismes et frais en tous genres qui en résultent. 15 000 morts en France l'an dernier et 330 000 blessés dont 100 000 resteront définitivement marqués par l'accident. En extrapolant, c'est-à-dire en tenant compte de l'augmentation fatale du massacre, on prévoit d'ici 1975, soit en quatre années, 86 000 morts et 1 800 000 blessés...

Chiffres vertigineux qui ne paraissent pas émouvoir la classe politique, laquelle continue à ne voir dans l'automobile qu'un facteur d'expansion économique et de prospérité générale. Et pourtant, souligne M. Sudreau, «elle s'installe dans nos vies, dans nos villes, bousculant tout sur son passage. Elle impose un urbanisme nouveau avec son cortège d'immenses dépenses pour des voies nouvelles, parkings, passages souterrains, etc.»

En effet, l'automobile n'est pas seulement une niveleuse de terrain, elle a une présence physique de plus en plus contraignante pour ne pas dire insupportable, dans les rues et jusque sur les trottoirs d'où elle commence à chasser les piétons. Elle risque en outre de mettre en cause les équilibres sociaux de la nation tant est coûteux le prix des ravages qu'elle fait quand elle devient folle par excès de vitesse ou pour mille autres raisons.

Paris submergé

Le constat de M. Pierre Sudreau pourrait s'appliquer à beaucoup de pays. La France est cependant exemplaire en la matière. Le nombre des voitures par habitant y est un des plus élevés du monde. Enfin Paris, une des grandes capitales historiques de l'humanité, est l'exemple caractéristique d'une cité hier splendide, aujourd'hui envahie, rongée, submergée par des centaines de milliers de véhicules roulant (mal) ou stationnant un peu partout. Entre les autorités et l'automobiliste s'est engagé un jeu absurde dans lequel l'Ordre (auquel on tient tant par ailleurs) est de plus en plus souvent bafoué au profit d'un chaos grandissant. La contravention a beau avoir été portée de 10 à 20 fr. puis à 40 fr., le stationnement abusif est de plus en plus flagrant. Des parcomètres ont

été installés après d'interminables discussions. Ils sont l'objet de déprédations originales: aiguilles ou chewing-gum introduits dans les fentes destinées à la monnaie... Aussi sont-ils sous la surveillance constante de contractuels.

Il y a encore peu de temps (mais les choses vont vite en la matière), la question à résoudre était relativement simple: il s'agissait de savoir comment parvenir à loger un nombre grandissant de véhicules dans un espace qui restait aux mêmes dimensions. Feux, sens interdits, zones bleue, rouge ou jaune, parcomètres, parkings souterrains ont successivement aidé les spécialistes de la circulation à aménager le mieux qu'ils pouvaient le désordre grandissant. Ils semblent qu'ils soient aujourd'hui au bout de leurs astuces...

Objectif prioritaire: les autoroutes

A ce point de notre démonstration, il faut distinguer deux choses: l'automobile des villes et celle des champs pour reprendre l'expression du fabuliste. En ce qui concerne en effet les grandes voies qui traversent le pays, la solution réside encore dans la construction accélérée d'autoroutes. Cela coûte très cher, cela abîme souvent irrémédiablement des paysages superbes mais à ce niveau-là, l'homme n'est pas encore vaincu par la machine. Après avoir pris un départ tardif, la France s'efforce de rattraper son retard. M. Chalandon, le ministre des Transports, vient d'inaugurer 32 km. de l'autoroute qui reliera dans six ans Orange à Perpignan. Le ministre a annoncé à cette occasion que le réseau autoroutier français atteignait actuellement 1600 km. et qu'il doublerait d'ici la fin du VI^e Plan au cours du VII^e Plan.

Querelle «doctrinale»

Le problème est donc loin d'être résolu, mais il est relativement mineur par rapport à ce qui se passe dans les villes où il est désormais résolument politique. On assiste en effet à un affrontement de plus en plus aigu entre ceux qui entendent modeler les grands centres urbains en fonction de l'automobile et de son accroissement indéfini et ceux, de plus en plus nombreux, qui pensent qu'il est temps d'arrêter les frais et de réfléchir un peu au-delà des nécessités immédiates du profit. Pour ces derniers, plus on ouvrira par des aménagements successifs et horriblement coûteux les villes au flot des véhicules, plus la circulation y deviendra un cauchemar pour les automobilistes et pour les habitants.

Un exemple vient de nous être donné de cette querelle en passe de devenir doctrinale. Le Conseil de Paris a adopté le projet de voie express rive gauche qui doit doubler dans l'autre sens la voie existant déjà sur l'autre berge de la Seine. Le projet est violemment combattu par tous ceux, aussi nombreux mais moins politiquement influents que leurs adversaires, qui estiment que les dégâts qui vont être causés à un paysage sans pareil au monde seront non seulement irrémédiables mais finalement inutiles. La rive droite a été massacrée il y a quelques années. Cela n'a fait qu'inciter davantage d'automobilistes à prendre leurs véhicules sans améliorer de façon notable la circulation dans la ville. On prévoit maintenant, du pont d'Austerlitz au pont Royal, dans un site depuis toujours réservé à la flânerie et à la

contemplation, d'un couloir bétonné dans lequel circuleront nuit et jour des dizaines de milliers de véhicules bruyants et polluants...

M. Pompidou a fortement encouragé, dit-on, le projet de la voie express rive gauche. Pour le chef de l'Etat, l'automobile est un élément de paix sociale, un des premiers moteurs de l'expansion et de la prospérité. Philosophie combattue par ceux qui préconisent, pour une meilleure qualité de la vie, l'amélioration des transports urbains et la limitation de la circulation automobile dans un certain nombre de secteurs de la capitale.

La bataille contre la création d'une voie express rive gauche est d'ores et déjà perdue. Elle aura pourtant fait apparaître au grand jour un problème de plus en plus impératif: l'avenir de l'existence humaine dans les grandes agglomérations urbaines de notre temps. J.-P. M.

«24 Heures-Feuille d'Avis de Lausanne»

37

Surfaces minima d'habitation

En 1957, à Cologne, la Commission du logement familial de l'Union internationale des organismes familiaux et du Comité permanent Loyer et Revenu familial de la Fédération internationale pour l'habitation, l'urbanisme et l'aménagement des territoires énonça des recommandations concernant les surfaces minima d'habitation en fonction des dimensions de la famille. Quatorze ans plus tard, le 28 avril 1971, il fut procédé à la revision de ces «Recommandations de Cologne».

Les auteurs de la préface des «Recommandations de Cologne» reconnaissent que, tout en présentant un excellent critère d'appréciation, l'observation des surfaces minima ne saurait guère assurer à la famille non seulement un toit et quatre murs pour la protection contre les intempéries, les agressions biologiques, mais aussi l'espace, le calme, le confort pour la réparation indispensable des forces de l'individu exposé à un environnement industriel...

Les «Recommandations de Cologne» sont précieuses, car elles donnent des indications précises concernant les surfaces minima du logement et de ses diverses parties. C'est ainsi que le logement occupé par un couple et deux enfants doit mesurer 69,4 m², celui occupé par un couple et trois enfants, 92 m². On peut discuter les différents chiffres et se demander s'ils correspondent aux exigences émises actuellement par une grande partie de la population. Mais il faut espérer que ces «Recommandations de Cologne», qui peuvent être obtenues auprès du Secrétariat général du Comité permanent Loyer et Revenu familial, avenue du 10-Septembre 108, Luxembourg, susciteront également de l'intérêt en Suisse.

Everlite
Lichtpaneele
et coupoles translucides
laissent passer la
lumière et empê-
chent la chaleur
de pénétrer

Prêts au montage

Montage sans difficultés

10 différents types

10 ans de garantie

Bonne luminescence

Grandes portées libres

Meilleure isolation de la chaleur

Pour coupoles cintrées et façades

Everlite SA
4657 Dulliken
Tél. 062-22 26 66