

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	34 (1962)
Heft:	10
Artikel:	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:	Le Calvez, Yves
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-125356

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: 28.12.2025

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

**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'avvenir 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'autre 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. Editions d'Art Lucien Mazonod, 33, rue de Naples à Paris.