

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

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 41 (1968)

Heft: 9

Artikel: On n'axe pas l'avenir de 11 millions d'habitants autour du problème de la circulation automobile : une conférence sur l'urbanisme parisien contemporain

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-126516>

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: 27.04.2026

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

On n'axe pas l'avenir de 11 millions d'habitants autour du problème de la circulation automobile

Une conférence
sur l'urbanisme parisien contemporain

48

C'est à une condamnation sans appel de l'urbanisme officiel actuel, en ce qui concerne «l'aménagement» de la capitale, à laquelle a abouti la courageuse conférence faite par M. Jean Jacquart, professeur à la Faculté des lettres et sciences humaines de Clermont-Ferrand, sur le thème: «L'avenir de la capitale».

Celui-ci s'exprimait en tant que secrétaire général adjoint de la Fédération des sociétés historiques et archéologiques de Paris et de l'Ile-de-France, devant un auditoire nombreux et passionné réuni par l'Association de défense des riverains de l'axe nord-sud.

Si l'orateur s'est fait l'interprète de l'angoisse de tous ceux qui voient disparaître le Paris qu'ils aimaient, il s'est défendu toutefois d'être le représentant d'un quelconque «passéisme». En fait, ce qu'on peut constater, c'est l'affligeante médiocrité des structures imposées actuellement dans la ville, la disproportion des volumes avec le cadre existant!

Au passage, l'orateur dénonce les «murs» trop hauts de l'ensemble Maine-Montparnasse en remarquant que le problème est d'adapter l'urbanisme au paysage ambiant. Ce sont deux reproches majeurs qu'on peut adresser aux responsables actuels chargés de définir l'avenir parisien, qu'ils soient des élus ou des fonctionnaires. D'abord, de s'accrocher en ce qui concerne les grandes opérations d'urbanisme dans Paris – et à ce propos la «rénovation» prétendue du quartier des Halles occupe le premier plan – à un critère absolu de rentabilité...

Sans doute convient-il de retenir cet aspect des choses, puisque toutes les opérations immobilières doivent posséder des bases saines pour ce qui est du financement. Encore doit-on dire qu'ici la rentabilité n'en reste pas moins secondaire.

En effet, comment chiffrera-t-on, afin de les introduire dans les bilans des comptes, la charge que représentent à toute la collectivité, les maladies nerveuses, la pollution de l'air, tout ce cortège de séquelles que l'on connaît bien.

La plus saine notion de rentabilité doit d'abord tenir compte des facteurs humains!...

Par ailleurs, l'erreur fondamentale des urbanistes parisiens, assure l'orateur – du moins pour ceux qui ont en main aujourd'hui les leviers de commande – est de vouloir placer le problème de la circulation automobile individuelle au premier plan de leurs préoccupations.

Pourtant, les statistiques officielles n'attestent-elles pas que 20% seulement des habitants du Grand-Paris utilisent

leur voiture pour leurs déplacements quotidiens? Or, à l'exception du métro express, rien d'important n'a été entrepris réellement pour améliorer les transports en commun!

Par contre, de «l'autre côté de la barricade», les crédits ont afflué en masse: pour la voie sur berge, pour les élargissements de chaussées, pour les parcs souterrains, etc.

Or, assure à juste titre l'orateur, «on n'axe pas l'avenir d'une population de 11 millions d'habitants autour du problème de la circulation individuelle!...»

C'est là une opinion parfaitement fondée!...

Nous l'approuvons d'autant plus chaleureusement qu'elle rejoint totalement les thèses défendues dans ces colonnes depuis des années.

Quoi qu'il en soit, il faut bien parvenir à faire de Paris une ville où il fera à nouveau bon vivre. Il y a des principes à énoncer à ce propos et l'orateur en a énoncé un certain nombre.

D'abord respecter les espaces verts, si chichement mesurés à la capitale, mais les respecter à «un arbre près...» Ensuite concevoir une «zone sanctuaire» limitée par les boulevards des maréchaux, où toute construction en hauteur serait bannie, afin de respecter le site «en cuvette» de la capitale.

Dans le domaine de la rénovation des Halles, il est évident que c'est le souci de «rentabilité» qui a conduit au «bourrage» des projets établis. Or, assure-t-il, quelle que soit sa qualité, dans ce secteur, une architecture contemporaine est un crime! Nous avons là une occasion unique d'aménager le cœur de Paris. Rater cette occasion, c'est faire endosser la plus lourde responsabilité par notre siècle!...

Ce qu'il convient de réclamer, c'est la priorité pour l'aménagement de ce qui existe. Aussi faut-il refuser de raser des milliers d'immeubles pour ouvrir Paris à l'automobile. «Aucune opération de voirie, affirme l'orateur, n'arrivera jamais à absorber le flot croissant des voitures. A cette constatation, de longtemps, on est arrivé à New York, à Los Angeles, à Londres. Aussi y a-t-on renoncé de longue date de tenter d'ouvrir le cœur des villes, à coups de radiales, de transversales, de voie express...

Alors, comment admettrait-on de sacrifier à l'axe nord-sud, l'admirable plan d'eau que constitue le canal Saint-Martin et qui peut, demain, devenir le noyau d'un centre résidentiel rénové?...

«Journée du Bâtiment»