

<b>Zeitschrift:</b>	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
<b>Herausgeber:</b>	Société de communication de l'habitat social
<b>Band:</b>	43 (1970)
<b>Heft:</b>	2
<b>Artikel:</b>	Des allées du bois de Boulogne et du bois de Vincennes interdites aux voitures
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-126830">https://doi.org/10.5169/seals-126830</a>

### 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:** 06.01.2026

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

## **Des allées du bois de Boulogne et du bois de Vincennes interdites aux voitures**

40

Peu à peu, les arguments valables sont enfin retenus, plus nombreux sont ceux qui admettent que l'automobile finit par être une gêne telle dans la cité qu'elle en devient un mal redoutable. Aussi, l'évidence impose la réalité et les rues sont l'objet d'une bataille morale entre les tenants d'un passé évidemment révolu – ceux qui prétendent imposer leurs intérêts les moins défendables consistant de «rouler» en voiture quelle que soit la gêne qu'ils imposent... et qu'ils s'imposent – et ceux qui préconisent un avenir cohérent, l'interdiction de la voiture dans la cité pour respirer, vivre, se promener et... circuler sans gêne!... Certes, nous essuyons encore quelques retraits, tel celui qui a de nouveau autorisé l'intrusion dans l'île Saint-Louis, pour cause de «protéger» les intérêts particuliers des commerçants. Encore a-t-on interdit tout stationnement, ce qui est déjà un net progrès sur la période ancienne... encore qu'on ne sache pas l'île si vaste pour que les noctambules ne puissent franchir les ponts et se rendre aux lieux de leurs «distractions» à pied... A moins que ces commerçants n'aient comme clientèle que des culs-de-jatte – ce qui expliquerait leur attitude... Cela étant, le préfet de Paris et le préfet de police viennent de publier au «Bulletin municipal de la ville de Paris» la liste des nouvelles voies du bois de Boulogne et du bois de Vincennes qui sont interdites à la circulation.

## **Les autoroutes Paris-Poitiers et Paris-Le Mans seraient construites sans aide de l'Etat**

### **Plusieurs dizaines de milliers de logements pourraient être édifiés le long des deux axes!**

La concession des autoroutes Paris-Poitiers (A-10) et Paris-Le Mans (460 kilomètres), dont le financement privé avait été décidé, sera sans doute accordée au groupe constitué par la Compagnie générale d'électricité et sa filiale spécialisée la Société générale d'entreprises, les Grands Travaux de Marseille, les entreprises Jean-Lefebvre, Fougerolles, Colas, avec pour financiers la Banque de Paris et des Pays-Bas et le Crédit commercial de France.

Du moins les ministres de l'économie et de l'équipement ont-ils décidé d'engager une négociation avec ce groupe, en vue de mettre au point un contrat de concession.

Parmi les propositions faites par celui-ci, on peut noter:

– Aucune aide n'est demandée à l'Etat. Le candidat suggère de financer l'ensemble de l'ouvrage par l'emprunt et par des fonds propres. Pour y parvenir, il propose, entre autres, que plusieurs dizaines de milliers de logements soient construits le long de l'autoroute, notamment dans la région parisienne. Une contribution serait prélevée par logement construit, ce qui fournirait au groupe concessionnaire une partie de son financement. Près de Paris, il s'agirait de groupes d'immeubles collectifs.

### **Mauvaises habitudes alimentaires**

L'offre d'aliments est de nos jours bien plus variée que dans le passé. La plus grande partie de la population dispose aussi de suffisamment d'argent pour acquérir les biens de consommation désirés. Cela explique la large diffusion de modes alimentaires parfaitement irrationnels. La nouveauté d'un produit alimentaire l'emporte sur une juste appréciation de sa valeur réelle pour la santé. Des carences vitaminiques et d'autres s'ensuivent et créent des prédispositions à certaines maladies.

En même temps, le nombre des personnes augmente chez qui des carences s'installent comme conséquence d'une certaine nonchalance dans le domaine de la nutrition. La journée anglaise de travail, avec une reprise du service tôt le matin, une brève pause à midi et la fin avancée du travail induit bien des employés, notamment dans les grandes villes, à ne pas manger rationnellement à midi. Si, pour compenser, on cherche à apaiser la faim par des

portions surdimensionnées, on favorise l'obésité, la fatigabilité et l'insomnie.

Notre bien-être dépend grandement d'une bonne composition qualitative et quantitative de nos repas, de l'observation d'heures de repas régulières, du confort mental pendant le manger, de la mastication suffisante des aliments.

Un signe de santé d'une nation réside surtout dans sa volonté de se protéger contre les maladies de l'individu et contre celles de la communauté. Une nation considérant les temps nouveaux sous l'aspect d'un engagement dont elle attend progrès, sécurité, prospérité, bien-être pour tous, ne peut esquerir l'examen approfondi et conscientieux des problèmes posés par les temps nouveaux.

HSM la Croix-Rouge suisse «Pour la Santé de notre Peuple», 15 janvier 1970.