

Après Bâle, Copenhague : la circulation des véhicules a été formellement interdite pendant le mois de décembre au centre de Copenhague

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **35 (1963)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125413>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La circulation des véhicules a été formellement interdite pendant le mois de décembre au centre de Copenhague

26

Le problème posé par l'accroissement sans cesse multiplié de la circulation automobile dans la plupart des grandes villes du monde est particulièrement difficile. Partout, on cherche à lui fournir une solution mais celle-ci n'est en général que médiocrement suivie d'effet.

Les encombrements prospèrent et prolifèrent partout, au point qu'on en arrive à envisager le moment où toute circulation deviendra impossible, les embouteillages risquant de se nouer un jour définitivement!

Dans certaines agglomérations – comme New York – il existe des zones d'interdiction permanente de stationnement. Ailleurs – comme à Paris – on a créé des «zones bleues» où la durée des arrêts est réglementée. Que cela soit des palliatifs, il est facile de s'en rendre compte lorsqu'on se lance dans le flot des véhicules encombrant les rues.

En Hollande et en Italie, certaines voies ont été interdites aux automobiles, offrant ainsi quelques refuges de calme aux piétons. On en est en effet réduit, devant l'affolante montée de la mécanisation, à créer des espèces de réserves, pour les êtres humains entendant se servir de leurs jambes, comme on l'a fait en Afrique pour les grands fauves menacés de destruction totale.

Or, la capitale danoise a connu une expérience autrement radicale et même révolutionnaire.

Le Conseil municipal de Copenhague a décidé l'interdiction formelle, pendant le mois de décembre, de la circulation automobile dans le quartier du «Stoget», centre même de la grande cité. Cet ensemble, qui comprend trois grandes artères et deux places, est le quartier du commerce de luxe.

Il faudra donc attendre quelque peu pour se rendre compte du résultat de cette expérience.

En fait, la question est de savoir si réellement la ville est faite pour l'homme ou doit se transformer en un lacis d'autoroutes, encombré et bruyant où la pollution atmosphérique est portée au plus haut point!

Il ne suffit pas de grignoter quelques centimètres de trottoirs, ici ou là; de définir des plans de bataille en multipliant les sens interdits, mais bien de découvrir une vue autrement vaste de l'avenir. Détruire, comme on l'a fait trop souvent, des arbres pour permettre aux automobiles de stationner est une gageure alors que les enfants manquent d'espaces verts pour s'ébattre et pratiquer leurs jeux!

Obliger les automobilistes à stationner ailleurs que sur la chaussée est certes une nécessité, car l'Etat ne peut

imaginer aliéner ainsi bénévolement une dizaine de mètres carrés du domaine public au profit de chaque propriétaire de véhicule.

Encore faut-il qu'il existe en nombre suffisant des places de garages ou au moins des parcs de stationnement, disposés intelligemment auprès des entrées des villes, à proximité des stations d'arrêts des transports en commun. Le plan d'aménagement des cités doit au premier chef être axé en ce sens, tout comme il est parfaitement évident d'envisager de rejeter au dehors de celles-ci les grandes voies de circulation rapide.

Les leçons à tirer de l'expérience en cours nous permettront peut-être de le dire...

Encore qu'il ne faut pas oublier que la fin des embarras de la Rome antique, où les empereurs avaient dû interdire tout transport par véhicule – sauf pour les entrepreneurs du bâtiment – pendant la durée du jour, n'est survenue qu'au moment de l'effondrement de l'Empire, sous les coups des barbares!...