

Avantages et risques de la prospérité

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1970)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-126829>

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.

Avantages et risques de la prospérité

39

Une nation jouissant de la prospérité est indépendante. Elle peut prendre des décisions avec une plus ample liberté que les peuples sous-développés. L'individu y ressent moins lourdement la lutte pour l'existence. Une abondante offre de biens de consommation lui procure la faculté de choisir et d'organiser sa vie conformément à ses goûts personnels (habitation, lectures, loisirs, habillement, distractions, etc.). De son côté, la communauté est capable de réaliser des projets d'utilité publique : écoles, hôpitaux, moyens de transport, parcs publics, cours de formation culturelle ou professionnelle, etc. Grâce aux progrès de la technique, les gros travaux pénibles sont le sort d'une partie de plus en plus réduite de la population. La civilisation industrielle remplace de façon accélérée le rôle du muscle par celui du cerveau.

Serait-ce alors l'âge d'or ?

Cependant, le nombre des individus malheureux en dépit de la prospérité – ou même à cause d'elle – ne cesse de croître. Un éminent psychiatre, le professeur P. Kielholz, directeur de la Clinique psychiatrique universitaire de Bâle, fait les constatations suivantes :

« L'augmentation constante du nombre des malades présentant des troubles psychiques soulève le problème des causes de cette situation. Nous vivons à une époque caractérisée notamment par son rythme bruyant et trépidant, par la dépersonnalisation du travail, du fait de l'automatisation, l'affairisme, l'envahissement et la technicité, une sous-estimation des besoins affectifs et, parallèlement, un relâchement des liens qui unissaient jadis l'individu à des valeurs supérieures.

» Toutes ces influences pathogènes du milieu conditionnent une excitation exagérée du système nerveux végétatif et des tensions psychiques accompagnées d'irritation, de fatigabilité et de troubles du sommeil. »

Ainsi l'homme est de plus en plus tenté d'avoir recours à des moyens artificiels de détente.

Les sociologues déclarent que la part prise par l'individu au sort de son prochain est nettement en voie de régression et qu'il en est de même du sentiment de ses responsabilités à l'égard de ses semblables. Dans une mesure croissante, des intérêts généraux sont sacrifiés à des avantages personnels. Malgré l'urbanisation – ou serait-ce à cause d'elle – une foule d'individus mènent une existence anonyme, stérile, vide, étourdie ou abrutie, dans un désintéressement social total. La concurrence entre les individus, qui va s'intensifiant, fait que l'attention, la

pensée, les désirs ont de plus en plus comme unique point de mire la production et la consommation, ce qui aboutit à une véritable chasse aux signes extérieurs de prestige. Or, cet attrait des biens matériels, du confort, du niveau de vie élevé, estompe automatiquement le sens des vraies valeurs. Le vide de l'existence est alors ressenti encore plus intensément, ce qui pousse l'individu avec une véhémence accrue vers les biens de consommation et les apparences de prestige, dans l'espoir trompeur d'y trouver quelque diversion ou quelque satisfaction momentanées.

Un gaspillage de forces humaines

L'individu gaspille ainsi ses meilleures forces. Son horizon se rétrécit à la longue, phénomène qui se produit également sur le plan de la société, si bien que des périls demeurent ignorés, jusqu'au jour où des dommages évidents imposent, bon gré mal gré, le diagnostic d'un état maladif grave.

La prospérité implique un engagement

Pendant des siècles, la majorité des gens était forcément condamnée à une vie statique. Entre-temps, la société est devenue dynamique et exige résolument tous les avantages réservés dans le pays à un petit nombre d'« élus ».

Les immenses progrès de la recherche scientifique et de l'économie publique ont fait que le gros de la population a vu, pour ainsi dire, d'un jour à l'autre, une grande partie de ses vœux en voie de réalisation. Ce dont on n'avait fait que rêver dans le passé se trouvait à la portée de la main.

Aussi beaucoup se sont-ils jetés impétueusement sur l'abondance des biens devenus accessibles pour eux en recherchant de préférence les biens propres à augmenter leur prestige.

Cette évolution ne pouvait que plaire aux puissances économiques puisque celles-ci y trouvent leur compte.

L'offre des biens n'a cessé de s'élargir depuis lors : des produits nouveaux apparaissent à jet continu sur le marché et trouvent acheteurs. Le niveau des salaires augmente périodiquement et la prospérité s'étend à des couches populaires de plus en plus larges.

Malheureusement, l'évolution morale des individus et de la société n'avance pas au même rythme ; elle est en retard. La majorité des individus n'a pas atteint un degré de maturité mentale suffisant pour pouvoir faire un usage approprié des progrès techniques et économiques.

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 essayons 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.

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

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.

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 esquiver l'examen approfondi et consciencieux des problèmes posés par les temps nouveaux.

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

L'isolation des logements contre la chaleur, le feu et le bruit

son importance économique et hygiénique ; examen de différentes questions techniques concernant son exécution
par F. Taebring

42

Introduction

L'élévation continue du niveau de vie européen depuis la Seconde Guerre mondiale a entraîné des exigences sans cesse accrues en matière d'habitation. Non seulement pour les équipements sanitaires et techniques, réfrigérateurs et cuisinières électriques, mais aussi pour le chauffage et le confort en général. Là aussi, les exigences ne se limitent pas seulement aux facilités qu'offrent le chauffage central au mazout à alimentation automatique ou le raccordement à une centrale urbaine de chauffage. Elles s'étendent aussi à la création d'une atmosphère agréable dans nos appartements, dans les bureaux et les locaux commerciaux.

Dans toute l'Europe, et surtout en Scandinavie, il est indispensable, pour obtenir un climat agréable en hiver, de recourir à certains moyens techniques.

Ces besoins nouveaux ont conféré une importance grandissante à l'isolation thermique. Les considérations déterminantes à cet égard sont d'ordre avant tout économique. Le Danemark surtout, où tous les combustibles doivent être importés, s'est grandement intéressé à cet aspect économique du problème. De 1939 à 1945, c'est-à-dire durant les six années de guerre, les prix d'importation et de vente du charbon et du coke utilisés pour le chauffage

des habitations ont augmenté d'environ 600%, alors que l'augmentation correspondante des salaires n'était que de 250-300%. Cela revient à dire que le propriétaire d'une maison devait consacrer en 1945 une part de son revenu beaucoup plus grande qu'en 1939 à l'achat de charbon. Le coût sextuplé des importations de charbon mettait lourdement à contribution les maigres disponibilités en devises de notre pays. De plus, du fait de la pénurie générale de charbon durant l'après-guerre, les autorités compétentes étaient grandement intéressées à réduire au maximum les importations de charbon. C'est ainsi que furent promulguées, dès la fin de la guerre, des lois nouvelles sur l'isolation thermique des immeubles neufs: isolation des toitures au moyen d'une natte de laine minérale, emploi de pierres isolantes dans la construction et généralisation des doubles vitres. Simultanément entraient en vigueur les premières lois visant la réduction des importations de charbon et, ultérieurement, de mazout.

Sur le plan de la recherche technique, on se mit dès lors à étudier le problème plus à fond, afin de déterminer les conséquences économiques de dispositions légales plus strictes concernant l'isolation. Le professeur Vagn Korsgaard, de l'Université de technologie, fondateur et directeur du Laboratoire d'isolation technique de cet

– Les coûts de construction seraient réduits d'environ 30%, si les normes techniques proposées par le groupe étaient retenues par le Ministère de l'équipement (tracés différents, rétrécissement du terre-plein central et profils en long moins stricts afin d'aboutir à des frais de terrassement moindres).

Les projets envisagés

– *L'autoroute Béziers-Narbonne*: l'achèvement des derniers tronçons va être mis au concours. Il sera possible de les réaliser sans aucune aide budgétaire de l'Etat. Il n'y a aucune inquiétude à avoir en ce qui concerne l'écoulement des eaux des vallées de l'Aude et de l'Orb.

– *La voie est-ouest*: elle devra être inscrite dans le VI^e Plan.

– *Paris-Normandie*: cette liaison va être achevée jusqu'au pont de Tancarville; une sortie vers Le Havre sera aménagée.

Laisser construire des logements de part et d'autre de l'autoroute A-10 dans la région parisienne serait une

violation grave du schéma directeur du district, qui prévoit, en particulier, une urbanisation est-ouest le long des vallées de la Seine et de la Marne. Si pour des raisons de «rentabilité» on laisse s'étendre des constructions le long de toutes les autoroutes qui desservent Paris, le développement en «tache d'huile» de l'agglomération, maintes fois déploré, sera sans remède.

Déjà M. Albin Chalandon, ministre de l'Équipement, a créé le long de la future autoroute A-10 près de 56 000 hectares de zones à aménagement différé («Le Monde» du 26-27 octobre). En outre, M. de Balkany, promoteur de Parly II, est sur le point d'acquérir plus de 2000 hectares à proximité du futur échangeur de Dourdan, sur l'autoroute A-10.

Il convient aussi de signaler que dans la banlieue proche de Paris environ 10 kilomètres seraient construits par l'Etat. Les crédits importants qui devraient être dégagés le seraient au détriment d'autres équipements beaucoup plus urgents comme l'autoroute Paris-Pontoise, par exemple, qui doit desservir la ville nouvelle.