

LES DROITS DU PIÉTON

Bulletin de l'Association
" LES DROITS DU PIÉTON "

78, Rue de l'Université, PARIS (VII^e) - LIT. 20.55
Président : Roger LAPEYRE C. C. P. Paris 14.045.97

Vice-Présidents : Emile GALLOUET, Ing. T. P. E.
Docteur Jean-Daniel MARTINET

NUMÉRO 7

ASSOCIATION LOI DE 1901

(J. O. du 18 avril 1959)

6 avril 1959. Déclaration à la Préfecture de Police. LES DROITS DU PIÉTON. But : défendre et sauvegarder les droits des piétons, les informer et les instruire des sujétions concernant la circulation routière, leur prêter assistance sur tous les plans, faire préserver les lieux de repos, de résidence et de jeux d'enfants, améliorer la protection des piétons dans leurs déplacements tout en facilitant la circulation. Siège social : 78, rue de l'Université, PARIS-VII^e.

*C'est nous
qui représentons*

LE PROGRÈS

PIÉTON : Ce simple mot suffit à déclencher sarcasme, mépris, ridicule et, dans le meilleur des cas, commiseration.

Tout le monde est piéton ; mais beaucoup ont honte de l'être.

Une constatation : Notre Association, faite pour les humbles — et elle le restera — suscite le plus grand intérêt et l'adhésion de ceux qui pourraient la dédaigner ; la vérité oblige à dire que le plus grand nombre d'adhésions proviennent de médecins, de professeurs, journalistes, ingénieurs, etc...

Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il s'agit de personnes qui, constatant l'absurdité de la vie moderne, entendent réagir contre les abus qui la caractérisent.

Enfants, personnes âgées, et tous qui avez besoin de vous déplacer sur une route,

**garez-vous,
méfiez-vous
des ivrognes et des
intoxiqués.**

Ne croyez pas que celui qui est au volant d'une automobile est toujours en état de conduire.

Le Préfet du Finistère vient de tester « ses automobilistes ».

Un sur quatre était dans un état d'imprégnation alcoolique dangereux pour la circulation.

Ce n'est pas parce que vous êtes dans votre droit, que vous devez diminuer votre attention.

**Méfiez-vous !
Garez-vous !**

*Surtout les samedis et
dimanches soirs !*

EST-CE PROGRES que d'entasser les voitures sur les trottoirs, allées, passages cloutés, etc..., pour transporter une personne pendant une heure mais stationner pendant sept ou huit heures ?

EST-CE PROGRES que le pare-choc pare-choc des vendredis, samedis et lundis ?

EST-CE PROGRES que d'empuantir la ville, à telle enseigne que le chirurgien, quand il « travaille » un poumon de Parisien, trouve un succédané de crassier ?

EST-CE PROGRES de ne pouvoir jouir des beautés historiques et culturelles d'une ville, parce que pourchassé par les voitures... à la recherche d'une place problématique ?

EST-CE PROGRES que de piétiner dans des couloirs de métro, d'être tassés comme des animaux (1), d'attendre après une journée de travail l'hypothétique autobus libre ?

Tout cela parce que 12 à 15 % de la population dite active encombre les voies urbaines (8 m² par personne en circulation, 8 m² de stationnement gratuit) alors que la surface portante des villes est inférieure à la surface des voitures en circulation !

(1) Pour lesquels on prend grand soin.

Cette situation s'aggravant chaque jour, où est l'intelligence ?

Est-il vraiment impossible de faire comprendre :

— qu'il n'est plus possible, malgré tous les travaux, de permettre la circulation de tous et le libre stationnement dans le centre des vieilles villes ;

— que tout ce qui est historique, culturel, commercial, promenades, doit être protégé. Une circulation non-utilitaire est contraire à l'intérêt général ;

— que les citoyens se suicident consciemment en acceptant de vivre dans une atmosphère polluée par des circulations anormalement intenses ;

— que c'est par le développement gigantesque mais intelligent de tous les transports collectifs que les déplacements sont possibles ;

— que les vieilles villes restant en l'état, il faut créer en dehors d'elles des parcs d'éclatement correspondant à des transports collectifs dignes de notre siècle ;

— que les villes nouvelles soient construites en tenant compte des différents trafics de circulation.

..

C'est donc nous, hommes et femmes, en réaction contre les abus et l'absurdité de la vie moderne **QUI SOMMES LE PROGRÈS.**

Et non pas ceux qui laissent ajouter des voitures à d'autres voitures dans les villes qui se refusent à les recevoir.

Car pour les recevoir, ... il faut détruire la ville !

Roger LAPEYRE.

Circulation urbaine :

L'Association intervient auprès du Premier Ministre

Paris, le 6 juillet 1966.

Monsieur Georges POMPIDOU,

Premier Ministre.

La circulation et la sécurité routière dépendant d'un si grand nombre de Ministères, notre Conseil d'Administration m'a chargé de faire appel à votre haute autorité pour vous soumettre les questions qui le préoccupent.

Nous devons en effet, Monsieur le Premier Ministre, nous faire l'écho de l'inquiétude, de l'angoisse même de compatriotes plus en plus nombreux sur les conditions de circulation des piétons dans les agglomérations et leurs approches immédiates.

Cette circulation déjà si difficile pour les personnes en bonne santé devient fort dangereuse pour les personnes âgées et les handicapés physiques : ce qui était réalisable pour un mutilé ou un aveugle il y a dix ans, est maintenant un défi quotidien à l'accident.

Est-il normal d'exiger des mères de famille et de leurs enfants les acrobaties rendues nécessaires par l'occupation abusive des trottoirs, allées et passages protégés ?

Nous voyons bien les efforts des Pouvoirs Publics, mais ils sont souvent inefficaces et beaucoup trop de responsables assistent, impuissants, au spectacle que donnent nos rues comme ils assisteraient à la montée de la marée.

Aussi désirerions-nous, Monsieur le Premier Ministre, que des mesures de bon sens, simples mais fermes, soient prises afin que la circulation dans les villes se rapproche de la normale.

Notre avis est formel : elles ne peuvent l'être que dans une politique d'ensemble dont la réalisation et l'application devraient provoquant un choc psychologique, se substituer à l'impuissance, mais aussi à une certaine indifférence ou complaisance des Pouvoirs Publics.

Par exemple, une commission comprenant un représentant de chaque administration compétente avec un nombre réduit d'associations intéressées (Automobiles-Clubs, Mutilés, Parents d'élèves, Prévention Routière, Droits du Piéton, etc...) ne pourrait-elle pas vous proposer des mesures qui trancheraient avec celles dont l'inadaptation éclate chaque jour davantage ?

Pour notre compte, nous y défendons notamment les idées suivantes :

— La liberté de circulation sur les trottoirs doit être totale : POUR L'ASSURER LE SYSTEME DES CONTRAVENTIONS N'A AUCUN SENS ; C'EST LE DEPLACEMENT DES VOITURES STATIONNANT INDUMENT qui doit être effectué et cela non pas par le système d'enlèvement actuel, mais par des brigades spéciales de fonctionnaires ayant autorité et disposant, comme cela se pratique dans certains pays, de clés permettant l'OUVERTURE ET LE DEPLACEMENT DES VOITURES.

— Avec une rigidité absolue, en premier lieu, et plus spécialement de telles mesures s'appliqueraient près des écoles, des

établissements hospitaliers, des maisons de retraite, sur les passages protégés et d'une façon générale, sur les parcours à forte densité de piétons.

— TOUTE INTERDICTION QUE LES POUVOIRS PUBLICS NE SONT PAS CAPABLES DE FAIRE RESPECTER DOIT ETRE SUPPRIMEE ; rien n'est plus mauvais que des règles édictées et non observées ; elles ridiculisent et sapent l'autorité de ceux qui les prennent.

— Une recherche systématique de la liberté de circulation doit comprendre la lutte contre l'implantation « généreuse » de poteaux ou signaux divers ainsi que les abus de certains commerçants donnant une trop large place à leurs éventaires. Par contre, le nom des rues, cause d'hésitation des automobilistes, aurait à être indiqué d'une façon rationnelle : le temps des fiacres est révolu.

— Les collectivités locales et services compétents exigeraient une signalisation lumineuse s'adressant AUSSI aux piétons et non pas aux seuls automobilistes.

— Lorsque les trottoirs sont accaparés pour des commerces locaux (marchés ou restaurants, comme par exemple dans le quartier Saint-Germain-des-Prés, à Paris), cette tolérance devrait s'accompagner de l'interdiction de circuler dans les rues correspondantes. Il n'est pas raisonnable de disposer des trottoirs pour dîner aux chandeliers et d'exiger la circulation des voitures. C'est l'un ou l'autre.

— A proximité des agglomérations, les bas-côtés de la route doivent être dégagés et entretenus.

— Les allées servant au stationnement doivent être aménagées en conséquence.

— 0 —

De telles mesures doivent s'inscrire dans le cadre d'une large politique de développement des transports en commun et de création d'aires de stationnement aux environs des villes.

Ceci ne doit pas être prévu pour les villes de l'an 2.000, mais bien dans l'immédiat tant il est évident que les populations laborieuses des villes sont surmenées ; il est absurde de refuser d'admettre que la surface portante des villes est depuis longtemps insuffisante, même si on diminue la largeur de certains trottoirs ; ce n'est pas au détriment de ce qui permet une vie normale qu'une solution doit être trouvée. D'autre part, des MOYENS PRATIQUES devraient être étudiés pour que, par exemple, la vitesse des véhicules automobiles ne dépasse pas 60 kilomètres-heure dans les agglomérations.

Malgré les graves soucis qui vous préoccupent, nous ne doutons pas, Monsieur le Premier Ministre, que vous aurez à cœur de faire étudier et appliquer les mesures susceptibles de diminuer les conditions difficiles de vie des populations permettant dans les villes une coexistence pacifique entre piétons et automobilistes.

Des solutions
d'ordre national
doivent être
recherchées

Paris, le 30 novembre 1966.

A M. Georges POMPIDOU,

Premier Ministre,

Par lettre du 6 juillet dernier, j'ai eu l'honneur de réclamer de votre part qu'une Commission ou un Groupe de travail soit constitué afin de présenter au Gouvernement des propositions concernant la circulation urbaine.

J'ai reçu l'assurance que votre Cabinet s'intéressait à cette affaire.

De plus, à plusieurs reprises, vous avez marqué votre intérêt à cette question : d'abord par des interviews à un quotidien le soir, ensuite par vos déclarations lors du Salon de l'Automobile.

La circulation dans nos villes saturées ne peut trouver d'aménagement que par une politique générale. Le nombre et l'importance des problèmes ne sont plus à démontrer ; regardons, par exemple, les transports en commun :

— Est-il normal que la population parisienne soit transportée avec un tel inconfort, et pour les autobus avec des fréquences nettement insuffisantes ?

— Est-il rationnel et psychologiquement admissible que les Parisiens non titulaires de voitures ou qui refusent les rentrées pare-chocs contre pare-chocs ne disposent plus d'autobus les dimanches et jours de fêtes ?

— Est-il admissible que des grandes séries d'autobus soient commandées sans que les usagers soient appelés à donner leur avis sur le confort et les installations intérieures, alors que les sondages d'opinion font partie de la vie courante.

— Est-il acceptable que les importants investissements consentis pour l'exploitation du tunnel du Mont-Blanc pour 6 à 10.000 personnes par 24 heures ne soient pas équilibrés par d'autres investissements qui éviteraient à plus de 100.000 travailleurs de piétiner depuis trente ans entre 18 et 19 heures dans les sorties engorgées des stations de Saint-Lazare ?

Aussi, je me permets d'insister à nouveau pour que soit envisagée la constitution d'un Groupe restreint de personnes susceptibles d'apporter une contribution intéressante à un problème dont l'importance ne vous a pas échappé et dont les conséquences économiques et sociales sont à la dimension du monde moderne.

Le Président : R. LAPEYRE.

Les victimes des accidents ont besoin de sang

N'oubliez pas qu'il y a beaucoup d'enfants

M. Maurice KRIEG, correspondant d'œuvres et d'institutions nationales, vous recommande de vous adresser au Centre de Transfusion de l'Hôpital BROUSSAIS, 96, rue Didot, à Paris (14^e), ou à M. Louis GOMBERT, président de l'Association « DONNEURS CŒURS D'ENFANTS », 114, boulevard Haussmann, à Paris (8^e), Tél. LABorde 54-84.

PARMI QUELQUES COMMUNIQUÉS :

● APRES L'ACCIDENT DE CHAVILLE.

Emue par le tragique accident de CHAVILLE (3 jeunes gens tués), l'Association déclare :

- 1° Faute de crédits routiers suffisants, il est devenu naturel de sacrifier délibérément les BAS-COTES DE LA ROUTE ; l'Association s'est très souvent insurgée contre cette tendance qui veut ignorer qu'une route auprès des agglomérations doit comprendre une CHAUSSEE et des TROTTOIRS ou BAS-COTES en bon état ;
- 2° Les piétons doivent de préférence marcher à gauche et la nuit se signaler : port de vêtements clairs, journal déployé, lampe électrique, etc. ;
- 3° La vitesse excessive d'automobilistes, surtout non familiarisés avec leur véhicule, reste la cause essentielle d'aussi tragiques accidents.

● SUR LE BILAN DES VACANCES. EN PROVINCE ET SUR LES ROUTES

- 1° Pas d'amélioration pour l'aménagement des BAS-COTES de la route à proximité des agglomérations ; il n'est plus possible, dans de nombreux villages faisant pourtant des efforts touristiques, d'envisager des promenades.
- 2° Dans les VILLES DE PROVINCE, il est fort regrettable de constater :
 - a) Qu'en période de grande circulation, beaucoup trop de municipalités se refusent à réserver des voies aux opérations commerciales et aux promenades touristiques, alors que l'exiguïté des rues et des trottoirs — quand ils existent — est un danger permanent ; de plus, des places, des avenues, de réputation internationale comme la promenade des Anglais

à Nice, ont perdu tout le caractère qui en faisait le charme et le succès.

b) Que peu de mesures sont prises dans les agglomérations pour que la VITESSE-LIMITE SOIT RESPECTEE ; l'Association remarque que la campagne des « Tribunaux de la route » a complètement oublié les excès de vitesse et ses dangers dans la TRAVERSEE DES VILLAGES.

● APRES LA SUPPRESSION DES AUTOBUS LES DIMANCHES A PARIS.

L'Association Nationale « LES DROITS DU PIETON » exprime son vif étonnement à la suite de la décision du Syndicat des Transports Parisiens tendant à la suppression de services d'autobus le soir et les dimanches et jours fériés dans Paris et le département de la Seine.

Une telle décision reposant sur les critères de la diminution de trafic et de rentabilité ne peut être acceptée pour les raisons suivantes :

1° C'est au Service public à s'adapter aux usagers ; il est certes illogique de faire circuler des autobus imposants à grande consommation, avec deux agents les heures et jours où la population parisienne est en moindre densité, alors qu'il devrait être possible de maintenir la circulation d'autobus légers à un seul conducteur.

2° Quel que soit le développement de l'automobile, beaucoup de travailleurs et leurs familles en sont dépourvus, comme les personnes à revenus faibles, notamment les personnes âgées, ainsi qu'un grand nombre de touristes.

Une telle mesure tend à faire de Paris une « ville déserte » pendant deux jours de la semaine et à pénaliser tous ceux qui n'ont pas les moyens de s'évader ou qui entendent profiter de ces jours de repos pour visiter la capitale.

En résumé, l'Association considère qu'une toute autre politique doit être élaborée : Mise en service d'autobus silencieux de petite dimension, conduits par un seul agent les soirées, les samedis, dimanches et jours fériés.

Nous voulons :

1° La reconnaissance du délit de risque calculé.

Une thèse soutenue à la Table Ronde des Assurances, reprise dans le rapport général, soulignait l'opportunité de ne pas considérer comme DELIT D'IMPRUDENCE INVOLONTAIRE les violations du Code de la Route manifestant à l'évidence de la part de leur auteur le mépris de PRESCRIPTIONS IMPERATIVES, mais, bien au contraire, de les considérer comme des infractions comportant L'ACCEPTATION VOLONTAIRE D'UN RISQUE GRAVE.

Des sanctions plus rigoureuses que celles prévues pour LE DELIT D'IMPRUDENCE devraient donc être envisagées pour ce nouveau « DELIT DE RISQUE ACCEPTE ».

L'Association montre sa satisfaction de constater que les principes de cette thèse se sont retrouvés dans les rapports de M. le Professeur FONTAN et de M. BRIERE de L'ISLE, Professeur à la Faculté de Droit de Bordeaux, lors du Congrès récent de criminologie d'imprudence routière.

Ainsi s'impose peu à peu comme un impératif moral, qu'une législation vériste sur les délits involontaires et la sécurité apportée à l'automobiliste par le contrat d'assurance avaient fait perdre de vue, L'OBLIGATION POUR CHACUN DE NOUS DE REPENDRE PERSONNELLEMENT, SUR LE PLAN PENAL, de toute atteinte à L'INTEGRITE PHYSIQUE D'AUTRUI, QUI RESULTERAIT D'UNE MECONNAISSANCE DELIBEREE DES REGLEMENTS DE SECURITE ROUTIERE.

Il faudra bien que le Gouvernement tienne compte de cette évolution.

2° Plutôt que la prison, des peines échelonnées d'interdiction de circuler.

A ce Congrès, l'Association a réclamé que L'INTERDICTION DE CONDUIRE UN VEHICULE, MEME A TITRE DEFINITIF, soit une sanction expressément définie et qu'un échelonnement de cette sanction soit prévu par le Code pénal au même titre que les amendes ou les peines privatives de liberté !

3° Que soit étudié le cas des « intoxiqués légaux ».

Les « intoxiqués légaux », c'est-à-dire les personnes obligées de prendre certains médicaments, doivent apparaître dans les préoccupations des responsables de la sécurité routière : leur cas, étudié par le Professeur FONTAN à Lille, vient de se signaler à l'opinion publique par le récent arrêt de la Cour d'Appel de Dijon, « ne considérant pas comme responsable un conducteur ayant perdu conscience sous l'effet d'un médicament prescrit ».

Une solution de bon sens s'impose à de tels malades : CELLE DE NE PAS CONDUIRE lorsqu'ils sont sous l'effet de certains médicaments.

Si l'Association entend bien que tous ces problèmes (acceptation volontaire d'un risque grave, conséquence de l'intoxication légale) ne soient pas résolus par la prison, il appartient aux Pouvoirs Publics de rechercher tous les moyens d'empêcher d'abord et de sanctionner ensuite la mort ou les blessures causées à autrui, lorsque LA VICTIME EST INNOCENTE. Les Pouvoirs Publics, et notamment le Ministère de la Justice, ont à faire preuve d'imagination (peine adaptée à la criminologie d'imprudence routière, responsabilité du Corps médical dans l'autorisation donnée de conduire après les médications spéciales, instructions à respecter par les laboratoires pharmaceutiques, etc.).

Mais il n'est pas possible d'admettre une jurisprudence qui ne rend PERSONNE RESPONSABLE et laisse en l'état des conséquences dramatiques : l'accident faisant l'objet de l'arrêt de la Cour de Dijon a fait trois VICTIMES INNOCENTES : un homme de 28 ans tué, sa femme et son enfant très grièvement blessés.

4° Que soit respectée la vitesse de 60 km.h. à la traversée des villages.

Enfin, à la suite d'informations parvenues à l'Association, celle-ci a saisi le Ministre de l'Intérieur afin de savoir s'il est exact que certaines brigades de gendarmerie auraient reçu des instructions pour ne pas verbaliser en-dessous d'une vitesse de 80 km. A LA TRAVERSEE DES VILLAGES, alors que la vitesse limite réglementaire est de 60 km.h.

Boire un petit coup c'est agréable...

Mais chacun sait qu'il n'est pas bon de conduire — pour soi et les autres — quand « on a bu un petit coup ».

— Ou boire un petit coup parce que c'est agréable... ET NE PAS CONDUIRE.

— OU CONDUIRE, sans boire le petit coup.

Car dans ce cas, on prend le risque délibéré de devenir un assassin.

La belle vie moderne

Sait-on que New-York n'a été sauvé d'une catastrophe sans précédent que par le « Thanksgiving Day ». Sans ce jour férié qui a permis au Smog de diminuer ses néfastes conséquences, il fallait interdire toute circulation automobile.

Ce qui prouve à quel point l'air moderne pollué est tragique pour les humains.

A QUAND LA VOITURE ELECTRIQUE ?

VOUS AVEZ LA PAROLE :

NEW-YORK : Cité fabuleuse, moderne Babel, qui ne dort jamais ! Or, ce qui frappe le plus celui qui sait prendre son temps et flâner, c'est précisément son aspect tranquille, confortable et humain... Je ne parle pas seulement des nombreux parcs où les écureuils viennent manger dans votre main, des patinoires en plein air, des innombrables bancs à la queue-leu-leu, toujours occupés...

...Je parle de la foule joyeuse et bien élevée, des rues que l'on peut traverser, aux larges trottoirs (non rognés) et sans voitures, des piétons qui marchent calmement, des rares voitures puissantes et silencieuses (pas de moteur pétaradant ni de « deux roues ») qui roulent lentement (vitesse maximum 20 milles en ville et 50 milles sur les périphériques). Certains quartiers, aux heures de pointe, connaissent un peu plus d'agitation : le quartier des affaires de Wall-Street dans la Basse Ville où les rues sont plus étroites, ou devant Grand Central Terminal (notre Gare Saint-Lazare multipliée par 20), à la fermeture des Bureaux à 17 heures — et encore, les files de voitures s'écoulent-elles bien sagement et avec de larges intervalles entre elles (j'ai pu bavarder avec le « cop » qui surveillait débonnairement le trafic) — tandis que dans la rue voisine un camion, arrêté en deuxième file, déchargeait sa marchandise sur le trottoir sans s'en faire et sans gêner personne ! Time Square même, à l'heure de sortie des spectacles, est un oasis comparé à notre Place Clichy, l'après-midi, avec ses voitures emmêlées pare-chocs contre pare-chocs, ses cris, pour ne pas parler des injures et des coups, parfois suivis de mort d'hommes...

..

A cet état de choses new-yorkais, je vais quatre explications principales :

1° Les Pouvoirs Publics font leur métier. (Et toutes les taxes et impôts sur l'automobile, amendes comprises, sont intégralement affectés aux problèmes de la circulation : parkings, stationnement payant (1), autoroutes : bientôt 70.000 kms, dont certaines à 10 voies, vitesse cependant limitée : 103 km/heure (2), etc...)

2° La Police, soutenue par les Pouvoirs Publics, fait aussi son métier.

3° Une bonne organisation des transports publics :

a) Autobus de nuit comme de jour, nom-

breux, rapides, tarif unique sans ticket (leur signalisation cependant gagnerait à s'inspirer de celle de nos autobus parisiens) ;

b) Métro vieux mais bien aéré, commode aussi avec ses lignes omnibus et directes sur le même quai, ses voitures communicantes, classe et tarif toujours uniques et sans ticket ni poinçonneur ;

c) Les taxis, un peu plus cher qu'à Paris, mais à volonté sans tarif de nuit et sans la comédie de la gaine noire ;

4° Enfin et surtout, la mentalité des gens : chacun respecte son voisin et personne ne cherche à passer avant son tour ; une discipline sans exagération, intelligente : dans une rue déserte, le piéton n'attendra pas le « feu rouge » pour traverser (comme dans les pays germaniques) et un automobiliste s'arrêtera en pleine rue si la circulation est nulle, mais le même dès qu'il voit un piéton s'engager sur la chaussée ralentira. D'ailleurs, en bon citoyen avisé, le New-Yorkais ne prend jamais sa voiture en ville, sans se sentir déshonoré pour autant, et le milliardaire du Connecticut se rend à son bureau de la 5^e avenue par le train. Autre exemple de ce civisme bon enfant : aux arrêts d'autobus il n'y a ni numéros d'appel, ni file d'attente et jamais de bousculade. Mieux : les voitures ne comportent que deux portes latérales, celle du devant sert à la fois à la descente et à la montée, le conducteur-receveur fait l'appoint, renseigne le voyageur, et tout se passe calmement et gentiment...

De ces choses vues, je conclurai à notre usage en disant qu'il faut obtenir démocratiquement de nos Pouvoirs Publics, qui sont élus et payés par nous :

1° Qu'ils fassent leur métier (travaux de première urgence : parkings de dissuasion près des gares de banlieue et aux portes de Paris, etc.) et dans l'immédiat :

● Respect strict et par tous des règles actuelles sur la circulation (vitesse, stationnement, feux rouges, etc...) : cela ne coûterait rien (au contraire : les amendes rapporteraient !) et cela améliorerait déjà de 50 % la circulation ; inutile surtout de pondre de nouveaux règlements (stationnements payants ou interdits dans certains rues ou certains quartiers, par exemple) s'ils doivent être également violés ouvertement et impunément.

● Amélioration des transports publics dans le sens de la simplification et de la commodité : tarif unique et commun pour

l'autobus et le métro, un seul employé conducteur-receveur, donc mieux payé (l'économie de temps et de papier qui en résulterait serait profitable aux usagers et la Régie elle-même). Autobus plus nombreux et service de nuit comme avant-guerre.

● Taxis plus nombreux (par une diminution de leurs charges) et suppression de la gaine noire.

2° Enfin et surtout : information et propagande par la presse, la radio, T. V., le film et l'affiche, contre l'AUTOMANIE de trop de Français, appel au bon sens, rappel des lois sur l'hygiène physique et mentale, des règles élémentaires du civisme et de l'urbanité ; convaincre les commerçants que le client sérieux n'est pas l'automobiliste embarrassé de sa voiture, mais bien le chaland qui lèche les vitrines. Si nous ne voulons pas que nos cités modernes deviennent des enfers, éducation des masses et des enfants sur le respect de la liberté du prochain et des bonnes manières, qui rendrait la vie tellement plus agréable.

Et, au lieu de chercher à imiter l'Amérique dans ce qu'elle a de moins bon, que nos urbanistes s'inspirent de ses méthodes efficaces et de ses solutions pratiques pour simplifier la vie quotidienne, au lieu de nous montrer des images résolument insolites de cet immense pays aux aspects multiples, qu'on nous fasse voir comment ce grand peuple raisonnable et décontracté a dominé la machine et comment, pour lui, l'automobile n'a jamais cessé d'être un moyen pour devenir une fin de soi, une divinité pour laquelle on sacrifie tout : ses loisirs, son bien-être, ses amis et sa propre vie... : elle doit rester un moyen de se déplacer, et si elle ne répond plus à son objet, on cherche alors un mode de locomotion de rechange...

Pierre CARTERET.

P. S. — A New-York, on n'entend pas de « yé-yé » et dans les lieux publics, cafés, bars, etc., il n'y a ni juke-boxes ni machines à sous (pourtant « made in U.S.A. ») qui sont toutes reléguées dans des établissements spéciaux de jeux : c'est joliment reposant...

Autre aspect « humain » de la vie quotidienne : les « commodités publiques » sont propres, confortables et avec tout ce qu'il faut comme savon, serviettes, etc... ; certaines, dans les restaurants, hôtels, cinémas, etc... sont de véritables salons et boudoirs, avec fauteuils, canapés, fleurs, gravures aux murs, sans oublier le verre d'eau fraîche, symbole de l'hospitalité ! et les hommes et les femmes toujours séparés. Et on ne voit pas ces déshonorants et malpropres « W.-C. à la Turque » qui semblent l'orgueil de nos plus modernes cafés jusque dans les « beaux quartiers » de Paris.

Tout ça n'a l'air de rien et pourtant, ajouté à la pratique d'une politesse puérile et honnête, ça rend la vie tellement plus facile et agréable pour tous ! P. C.

(1) Le stationnement est interdit dans le Centre.

(2) L'humour — ce précieux auxiliaire ! — ne perdant jamais ses droits aux U.S., on lit sur les autoroutes des avis de ce genre : « Automobiliste ! Attention !! N'oubliez pas qu'à partir de 100 à l'heure, votre Ange Gardien commence à prendre sa retraite... »

IMPRIMERIE « LA LABORIEUSE », ORLÉANS.

A Paris... la place de Furstenberg enfin libérée

L'ASSOCIATION NATIONALE « LES DROITS DU PIÉTON » exprime sa vive satisfaction à la suite de la décision du Préfet de Police interdisant à partir du 15 juin le stationnement des voitures dans la rue et la place de Furstenberg.

Elle remercie les élus municipaux et la presse qui, se faisant l'écho de la demande de l'Association, ont permis une décision rendant cette place aux touristes, aux peintres et à tous ceux qui veulent garder à Paris son caractère attachant.

En outre, l'Association donne son accord complet au développement des bandes de roulement réservées aux autobus, cette mesure étant dans le sens de la priorité à donner aux transports publics.

Il est fait observer que le tribunal administratif a débouté le Syndicat National des Automobilistes qui s'était élevé contre l'institution de telles bandes de roulement.

Remerciements

Cher Monsieur,

En ma qualité d'un des peintres de la place Furstenberg, je voudrais vous dire merci et grand merci pour l'action que vous avez menée en vue de libérer la si jolie place des voitures qui l'encombraient.

Voilà que c'est chose faite à présent et c'est avec un nouveau courage que j'ai déjà commencé à peindre ce charmant coin de Paris.

Merci encore et encore.

Georges SLOBODZINSKI.