

LE DOUTE



Table des matières

Le doute

- Le fléau des accidents
- La dégradation du paysage
- La pollution automobile
- L'automobile à l'épreuve de l'écologie



Accident de car dans la vallée du Var relaté par le petit journal, 1923

Le fléau des accidents

Les accidents qui avait alimenté les débats des débuts de l'automobile prirent un tour inquiétant avec l'augmentation du trafic après la première guerre mondiale au point que la Chambre des députés fut amenée à débattre en 1927 de « l'inquiétante recrudescence des accidents d'automobiles entraînant une véritable hécatombe de vies humaines »(50) Les statistiques reflétaient effectivement une situation désastreuse même si on tentait d'en minimiser la portée au regard du nombre d'automobiles en circulation : 1 600 morts en 1924 pour 677 000 véhicules, 2 160 en 1926 pour 901 000 véhicules soit, en proportion, 0,23 et 0,24 décès par cent véhicules.

Certains préconisaient une limitation de vitesse, mais elle avait ses détracteurs, une augmentation de la rigueur des examens, une visite médicale annuelle qui suscita la réprobation. On estimait surtout nécessaire de mettre en place une meilleure signalisation et une police capable de faire respecter le Code de la route. Aucune mesure d'envergure ne fut prise en compte et régulièrement la presse continua de se faire l'écho de spectaculaires accidents comme la mort d'Isadora Duncan sur la Promenade des Anglais au mois de septembre 1927, la terrible collision d'Eze entre deux autocars en 1933. Les condamnations des tribunaux, parfois à de la prison dans des cas d'homicide par imprudence (51) n'étaient aucunement dissuasifs. En 1936 les Alpes-Maritimes comptaient 48 accidents mortels dûs à la circulation automobile avec 56 victimes, les accidents résultant en grande majorité de la faute des conducteurs, par excès de vitesse et inobservation des règlements, mais aussi, pour une part, de l'imprudence des piétons. A Nice en particulier la situation ne cessait de se détériorer. En 1951, 2 347 accidents, en augmentation de 55 % par rapport à l'année précédente, avaient provoqué la mort de 15 personnes. Mesures et déclarations d'intentions pour réprimer les comportements se succédèrent sans

apporter d'amélioration. Pourtant on espérait un effet dissuasif du décret du 29 août 1951 donnant au préfet la possibilité de suspendre ou de retirer le permis de conduire.

Sur route la situation n'était pas meilleure qu'en ville. Le nombre des accidents avait triplé de 1949 à 1953, passant de 44 à 133 entre Théoule et Saint-Laurent-du-Var. La route nationale 7 détenait de tristes records d'accidents avec une succession de « carrefours de la mort » recensés par *L'Auto-Journal*. La courbe des accidents suivait inexorablement l'accroissement du trafic en s'accéléralant. Les statistiques le traduisaient de façon dramatique. En 1955, 4 443 accidents firent 93 morts et 5 221 blessés dans les Alpes-Maritimes. Le constat fait par Gabriel Robin, chargé d'une étude par le préfet en 1956, était accablant : « Impressionnants par leur valeur absolue, les chiffres d'accidents ne le sont pas moins par leur évolution. Les statistiques de la gendarmerie montrent que le nombre des accidents a augmenté de plus de 80 % de 1952 à 1955. Le trafic lui-même n'a pas progressé aussi vite. Les efforts de prévention ou de répression des infractions au Code de la route paraissent impuissants à enrayer un mouvement aussi irrésistible que celui du volume de la circulation »(52).

Les Alpes-Maritimes se distinguaient par une recrudescence des accidents pendant l'été et par de très mauvais chiffres sur le plan national puisque le département se plaçait au 3^e rang derrière la région parisienne (Seine et Seine-et-Oise). Malgré l'émotion suscitée par les accidents les plus tragiques, rien n'enrayait ce fléau : « la mort, toujours la mort, elle plane sur la route, tous les jours, à chaque heure(53) », écrit *Le Patriote* en 1958. Les accidents du travail et de la route tuaient autant de Français de moins de 45 ans que les maladies infectieuses. Le taux d'accidents calculé en fonction du kilométrage parcouru était en France le triple des Etats-Unis. En 1956 on comptait plus de 180 000 blessés et 8 238 tués sur le

coup ou dans les 3 jours, soit « une ville comme Vallauris rayée de la carte ».

Face à une telle hécatombe, les pouvoirs publics et les responsables de la sécurité routière « s'inquiètent à juste titre et cherchent des solutions propres à limiter le nombre d'accidents qui augmentent régulièrement d'année en année »(54). On était persuadé qu'il était essentiel d'améliorer les conditions de la circulation en agissant sur la qualité du réseau routier, par contre on restait très timoré en matière de contraintes et de répression à l'égard des automobilistes. En 1963 l'Automobile-Club de Nice et la Prévention routière organisèrent une semaine du piéton montrant bien un état d'esprit qui tendait à nier la responsabilité de l'automobiliste : « de charmantes hôtesse vont apprendre aux promeneurs niçois les dangers de la rue ». Les piétons payaient en effet un lourd tribut (25 % des tués en France) mais on évitait de remettre en cause l'automobiliste : « l'hôtesse, précise l'article, vous donnera avec le sentiment de votre imprudence, celui de vos responsabilités. Elle vous expliquera qu'une voiture qui roule à 80 km/h a besoin d'une bonne cinquantaine de mètres pour s'arrêter. Elle vous exposera que 50 % des accidents dans lesquels sont impliqués des piétons sont dus à l'inattention de ces derniers »(55)

Les années soixante-dix virent la multiplication des mesures prises par le gouvernement qui se préoccupa au plus haut point des problèmes de sécurité routière mais peinait à inverser la tendance à l'augmentation catastrophique des accidents : limitation de la vitesse à 90 km/h pendant un an pour les nouveaux conducteurs en 1969, port de la ceinture de sécurité pour les voitures mises en circulation depuis le 1^{er} avril 1970, port du casque pour les motos, interdiction de circulation des poids-lourds le dimanche, dépistage systématique de l'imprégnation alcoolique par alcootest en 1970. Le décret du 6 novembre 1974 généralisa la limitation de vitesse à 90 km/h sur route et 130 sur autoroute. La répression des infractions devint beaucoup plus sévère, facilitée en ce qui concerne les excès de vitesse, par la généralisation des

cinémomètres ce qui fit réagir vivement les automobiles-clubs. Ils dénoncèrent un état d'esprit qui, selon eux, semblait s'implanter dans le pays et une répression faisant de chaque automobiliste « une sorte de prévenu au sens pénal du terme ». Le président de l'Automobile-Club de Nice affirma même en 1976 à propos des radars : « on nous applique une action coup-de-poing comme on le ferait pour des malfaiteurs. Cela nous ne pouvons plus le supporter »(56) Pour les automobiles-clubs il fallait plutôt se préoccuper de l'état des véhicules en instaurant des contrôles, pour d'autres la ceinture de sécurité ne changerait pas grand chose : « il faut chasser ailleurs les causes de ce gaspillage de vies humaines ».



Accident à Antibes, 1924

Les villes méridionales atteignaient des records d'accidents et l'affluence estivale n'expliquait pas tout : « en réalité, dit un policier, l'accident classique est le résultat de la rencontre entre des conducteurs imprudents et des villes très mal adaptées à la situation actuelle »(57). Un autre reconnaît une véritable impuissance : « plus le trafic augmente, moins on respecte le code. Chacun se débrouille, se faufille. Cela tourne à l'anarchie. Regardez les feux rouges. Cela n'arrête plus personne ! ». Le feu rouge grillé arrivait en troisième position après le stationnement interdit et l'excès de vitesse avec plus de 100 000 procès-verbaux en 1978. « Peut-être a-t-on trop planté de ces fameux feux, insinue un automobiliste niçois pris sur le fait. Il y en a partout maintenant. Alors on passe quand même ».

La conduite anarchique faisait de Nice la troisième ville de France pour les accidents, totalisant 3 429 collisions, 4 326 victimes dont 49 personnes tuées. Néanmoins à force de campagnes efficaces, d'une prise de conscience et d'un appui de l'opinion publique qui adhéra majoritairement aux mesures de prévention et de répression, notamment la loi du 12 juillet 1978 sur la conduite sous l'emprise de l'alcool, la progression fut enrayerée. Après le record absolu en 1972 de 16 621 tués et 388 000 blessés en France par les accidents de la circulation, le nombre de 12 543 en 1978 se situait au-dessous du niveau de 1965 pour un trafic multiplié par 2,5.

Véritable problème de société, les accidents avaient un coût humain mais aussi financier énorme pour la collectivité. Une enquête de la Prévention routière déterminait que l'ensemble des accidents de la route avait représenté une dépense de 80 milliards de francs en 1982. Le coût pour les organismes d'assurance s'élevait à 40 milliards dont 16,4 milliards pour les dégâts matériels. D'ailleurs, après une embellie, le nombre de morts reparti à la hausse en 1986 ce qui fit dire à François de Closets : « La France est l'un des pays les plus dangereux de tout l'Occident. Pas à cause du terrorisme. Pas davantage en raison du banditisme. Mais par la faute de l'automobile ! Ce sont les chauffards et non pas les terroristes qui font de l'Hexagone un quartier de haute insécurité. Seulement voilà : la violence criminelle n'a que des procureurs, la violence au volant ne compte que des avocats. A l'inverse des statisticiens qui ne considèrent que les victimes – toujours les mêmes dans leurs cercueils ou dans leurs fauteuils –, nos sociétés de spectacle ne retiennent que les événements ou, plus exactement, que les images et les émotions. Dans une telle foire à l'information, le malheur ne peut se vendre qu'à l'unité et non pas en produit de série. Pour occuper le devant de la scène, il doit être exceptionnel, inattendu, effrayant, faute de quoi il bascule dans la fosse commune du quotidien. Il doit surtout correspondre à nos frayeurs naturelles lesquelles n'ont rien à voir avec le danger

réel. Au terme de cette logique on parle des trains qui déraillent... parce que les trains ne déraillent presque jamais tandis qu'on ne parle pas des voitures écrasées... parce que les voitures s'écrasent souvent. Régulant son comportement sur cette image inversée, chacun de nous s'entretient dans l'obsession des plus faibles risques et vit dans l'insouciance des plus grands dangers. Cet irréalisme est légitime à l'échelle individuelle. A chacun de négocier sa trouille existentielle, de craindre l'avion et de griller des cigarettes, de penser qu'il est « plus grave » d'être tué dans un attentat que dans un accident. L'Etat, lui, se doit d'être rationnel, de compter une vie pour une vie et de considérer les menaces pour ce qu'elles sont indépendamment de ce qu'elles paraissent. Mais il faut du courage pour résister aux artifices du concert médiatique et s'en tenir aux sévères leçons des statistiques »(58). Il concluait : « Il est absurde de se mobiliser contre la mort terroriste et de tolérer la mort automobile ».

Dans le département des Alpes-Maritimes la situation redevenait alarmante, jusqu'à 157 tués en 1989. De nouvelles dispositions réglementaires et des améliorations sur le réseau à des coûts exorbitants, comme les carrefours giratoires apparus au début des années quatre-vingt et largement généralisés à la fin du siècle, avec priorité au véhicule circulant sur l'anneau fixée par décret du 6 septembre 1983, commencèrent à produire leurs fruits. Avec une baisse de 10 % du nombre d'accidents en 1992, le département des Alpes-Maritimes rejoignit la moyenne nationale mais on dénombrait encore 115 tués. Vitesse excessive, éthylisme restaient les causes principales des accidents.

A la fin du siècle, une culture de la sécurité émergea après de longues décennies de culte de la performance et de la vitesse. L'évolution des mentalités a facilité la prise en compte de nouvelles mesures de sécurité routière : contrôle technique des véhicules en 1985, permis à point instauré par la loi du 10 juillet 1989 et mis en application en 1992, vitesse limitée à 50 km/h en ville en 1990. De plus

la part croissante des femmes a changé la vision de l'automobile et favorisé l'apparition de nouveaux types de véhicules comme les monospaces moins axés sur la vitesse et davantage sur la convivialité. La société a mis au centre des préoccupations la prévention et la sécurité (santé, installation à risques comme les centrales nucléaires) dont ne pouvait être absente l'automobile. Les progrès ont été indiscutables à la fin du XX^e siècle avec une forte baisse de la mortalité grâce aux grandes politiques publiques, aux efforts des constructeurs en matière de sécurité des véhicules et des concepteurs de réseaux. Toutefois, avec 8000 morts par an, les ravages des accidents restaient un des problèmes majeurs de la société française au début du XXI^e siècle.

La dégradation du paysage

Si l'automobile a attiré l'affichage publicitaire sur les routes, les premiers automobilistes recherchaient dans cette pratique la découverte d'espaces naturels et de sites remarquables et rejetaient tout ce qui pouvait leur porter atteinte. Georges Maurevert, dans *L'Eclaireur de Nice*, fut un des premiers à mener une campagne vigoureuse contre les écriteaux « barre-la-route » relayé par *La Vie au Grand Air* qui titrait un article en 1912 « Les saboteurs de routes et de sites ». Nice, précisait Georges Prade, « est en effet la région la plus abîmée, tout simplement parce que c'est la plus fréquentée. Sur la route de Nice à Monte-Carlo, les écriteaux, les pancartes gigantesques se suivent aujourd'hui presque sans interruption »(59) Le président du Touring-Club de France publia aussi un appel « en faveur de la nature outragée : sous le prétexte de gains, on n'a pas le droit d'obliger ses contemporains à ne reposer leurs yeux que sur les lettres gigantesques vantant le cacao, le quinquina, le cornichon, le pneumatique ou le phare X... ». L'automobile et le tourisme y avaient une part prépondérante : « sur dix écriteaux déshonorant un paysage, il y en quatre d'hôtels, trois de l'industrie automobile ».

Cette préoccupation des usagers était en accord avec la politique menée par les Ponts et Chaussées pour améliorer l'esthétique de la route. Ainsi, l'ingénieur en charge de la Moyenne corniche présenta un rapport en 1936 pour aménager des jardins et des belvédères : « conserver au tourisme cette vue presque continue sur la côte et la mer, éviter le resserrement de la route entre deux rangées de maisons, empêcher l'enlaidissement par la pullulation déjà commencée des panneaux-réclames, conserver enfin si possible la beauté du spectacle découvert, voilà le but auquel il faut aboutir(60)».

Des villas n'avaient pas tardé à être édifiées en bordure même des chaussées de cette route du côté de la mer, coupant la vue aux touristes. Aussi le préfet attira l'attention de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées sur l'application du décret-loi du 30 octobre 1935 permettant la création de servitudes « car il est à craindre que dans quelques années le touriste n'aperçoive plus la rade de Villefranche »(61).



Abords de la chapelle Sainte-lucie à Saint Agnès enlaidis par l'autoroute, 1988

Les routes étaient agrémentées de plantations mais les travaux d'élargissement et les pressions pour faciliter la circulation les menacèrent progressivement. Ainsi le garage Broch à Saint-Laurent-du-Var demanda en 1935 l'abattage d'un platane sur la route nationale 7 pour rentrer ses cars. On le lui accorda tout en craignant un précédent « que s'empresseraient d'évoquer les riverains de la route nationale 7 qui à des titres divers ont réclamé à maintes reprises l'abattage de platanes qui leur apportent une certaine gêne mais dont la présence est

indispensable pour l'esthétique et l'agrément de la route nationale »(62).

Jugés dangereux pour la sécurité, les arbres d'alignement furent souvent sacrifiés à l'automobile tandis que fleurissaient sur les routes les panneaux réglementaires conformément aux dispositions de la Convention internationale de Genève sur la signalisation. L'ingénieur Chauve avait beau insister en 1936 sur le caractère homogène et soigné de celle implantée sur la Moyenne corniche « afin de conserver à cette route exceptionnelle le caractère de soin et de propreté qu'elle ne doit jamais perdre eu égard à son importance touristique et à la beauté des sites », il s'agissait néanmoins de verrues qui ne cessèrent de se multiplier, la sécurité et la gestion de la circulation automobile ayant imposé progressivement une signalisation verticale de plus en plus abondante et voyante au détriment de l'esthétique de l'environnement routier. En montagne, aux parapets en pierre qui se fondaient dans le paysage furent substituées des glissières de sécurité métalliques apparues à partir de 1958 qui enlaidirent encore la route, tout comme les projections de ciment sur les parois ou les grillages pour retenir les chutes de pierres. Les paysages aux abords des routes ont ainsi gravement pâti de la nécessaire sécurisation des automobilistes.

Les saignées importantes causées par les autoroutes ont aussi suscité des critiques malgré les efforts d'insertion dans les sites et la végétalisation. Pourtant, alors que peu à peu s'était insinuée l'idée de balafre d'un paysage considéré comme immuable, blessure que le paysagiste se trouvait réduit à dissimuler, l'autoroute fut souvent l'occasion d'inventer et de révéler de nouveaux paysages. C'est cette idée qui avait prévalu à l'origine de l'automobile avec les campagnes du Touring-Club en faveur de la création de nouveaux itinéraires touristiques et que défendait encore André Malraux pour qui « s'il est bien de protéger des paysages, il est mieux d'en créer ».

C'est aux abords des villes que les affichages publicitaires causèrent les plus grands dommages esthétiques. L'administration tenta de lutter contre leur

prolifération anarchique avec un arsenal réglementaire insuffisant. Seuls les panneaux susceptibles de porter atteinte à la sécurité par confusion avec des signaux administratifs ou gênant la visibilité pouvaient être interdits. C'est ainsi que la société Optima-publicité rejeta en 1938 l'injonction de retirer 15 panneaux dans le secteur d'Antibes. Après la deuxième guerre mondiale l'administration préfectorale avec l'appui de la commission départementale des sites mena une guerre sans relâche contre l'affichage débridé et en 1978, lorsque le maire de Mouans-Sartoux envisagea de prendre un arrêté d'interdiction sur les routes de son agglomération le préfet s'en réjouit : « je ne peux qu'approuver la position du maire alors que la publicité pourchassée en dehors des agglomérations par application du décret du 11 février 1976 tend à se réfugier dans les limites d'agglomération où, mis à part à Mouans-Sartoux, n'apparaît aucune réaction de défense »(63) Malgré la détermination du maire, André Aschieri, qui revint à la charge trois ans plus tard, la situation ne s'était pas améliorée : « quelques publicistes ont obtempéré, d'autres ont prétendu ne pas être en infraction ». Et le préfet reconnut qu'il n'était pas possible « d'assurer tel que vous le souhaitez une action répressive vigoureuse tendant à la disparition de toute publicité dans les principales artères de l'agglomération de Mouans-Sartoux »(64).



Place envahie par les automobiles à Vence

A la fin du XX^e siècle, les entrées des villes témoignaient d'une mise sous tutelle des tissus urbains périphériques par l'automobile : c'était désormais le règne de

la voiture avec les surfaces de parkings, ronds-points, franchissements qui créaient un univers chaotique, avec des vides et des délaissés de voirie, où le désordre prédominait. La morphologie urbaine qui avait obéi à des nécessités fonctionnelles totalement prescrites par les exigences du déplacement en automobile, s'était inscrite dans un courant de consommation de masse propice à la prolifération d'espaces mercantiles standardisés, artificiels et sans qualité, où seules les enseignes surdimensionnées et les façades ostentatoires des surfaces commerciales constituaient des points de repère. La signalisation était conçue pour être vue de la voiture roulant à une certaine vitesse ce qui lui donnait une place démesurée. Les entrées de villes symbolisaient une des évolutions métropolitaines les plus négatives et les plus lourdes des trois dernières décennies du XX^e siècle. Elles incarnaient une des faces les plus désastreuses et les plus laides de la métropolisation. En prenant un rôle hégémonique dans la ville, les trafics motorisés et les réseaux de voirie l'avaient dévastée et suscitèrent à la fin du siècle des réactions de plus en plus fortes pour la préservation du patrimoine et des sites comme le montrèrent déjà les oppositions au plan d'urbanisme de Cannes formulées en 1969, notamment contre l'élargissement de voies nécessitant la démolition d'immeubles et « la destruction d'une végétation importante et typique de notre région (oliviers plusieurs fois centenaires, pins, cyprès géants...) à une époque où l'on commence à réagir contre ce genre de mutilation »(65). L'architecte André Fournier s'insurgea aussi contre ce plan « sans grandeur et sans poésie de la force d'obscurs manœuvres du crayon dont l'ambition ne va pas au-delà de l'amélioration de la circulation à un carrefour »(66).

L'espace urbain lui-même a été progressivement envahi par des éléments essentiellement liés à la circulation automobile qui l'ont totalement dénaturé : multiplication des panneaux qui polluent la vue alors que d'autres pays privilégient la signalisation au sol plus sobre, grands portiques directionnels officialisés en

1971, microsignalisation commerciale qui fleurit de façon illicite et crée la confusion, viaducs métalliques démontables pour faciliter l'écoulement du trafic à certains carrefours. Le stationnement contribue notamment au mal patent de l'excès de signalisation verticale en ville.

L'envahissement des trottoirs par les automobiles a en outre conduit à la pose de bornes, de barrières métalliques ou de poteaux qui participent à l'enlaidissement de la rue. Avec l'enterrement des réseaux aériens d'électricité ou de téléphone, c'est désormais l'automobile qui est la principale responsable des nuisances visuelles dans la ville.



Déchets automobiles abandonnés, 1976

Le milieu naturel a été très rapidement confronté à une autre difficulté. La production considérable d'automobiles a fini par poser le problème d'élimination des véhicules hors d'usage. Beaucoup ont été abandonnés dans la nature à l'état d'épave, générant outre la dégradation visuelle des sites, des situations graves en matière de pollution. A partir de 1980 le conseil général et les municipalités ont mis en œuvre de grands moyens, par hélicoptère notamment, comme l'opération « deux mille épaves » commencée à Gréolières en juin 1983, pour débarrasser les vieilles carcasses abandonnées au bord de la route ou précipitées au fond des vallons : « un adieu pour solde de tout compte sans autre forme d'épithète que celui d'une pollution révoltante pour nos belles contrées, scellé par des automobilistes sans scrupule qui transforment notre arrière-pays en

décharges sauvages et cimetières tolés »(67) En 1992, 300 épaves ont ainsi été retirées de la Cagne.

A la suite des directives européennes en 2002, des progrès importants ont été accomplis dans la récupération et le recyclage des véhicules après traitement des polluants liquides et solides. En 2004, 45 entreprises s'y consacraient dans les Alpes-Maritimes où le nombre de véhicules à la démolition s'élevait à 26 000 chaque année.

La pollution automobile

De façon insidieuse l'automobile nuit à la santé par les effets du bruit et de la pollution. En 1926 déjà, on se plaignait des « véhicules et motocyclettes à échappement bruyant si indésirables le jour et la nuit(68) ». En 1951 les plaintes étaient les mêmes : « parmi les divers bruits qui sévissent, le jour comme la nuit, les pétarades des motocyclettes et les hurlements des avertisseurs sont les plus horripilants »(69). En 1955, l'usage de l'avertisseur sonore fut interdit dans la zone littorale des Alpes-Maritimes et un arrêté préfectoral de 1960 appela au strict respect des règles. Le bruit de l'échappement ne devait pas dominer ceux qui tenaient au fonctionnement mécanique et au roulement du véhicule.

L'automobile n'était pas seule responsable du bruit mais y contribuait largement. En 1962 un membre du comité départemental de la Ligue française contre le bruit dénonça la lutte insuffisante à Nice : « il faudra prendre des mesures radicales pour que la santé publique n'en souffre pas. Un jour viendra où il faudra arrêter tout trafic des engins motorisés de 1 h à 6 h du matin, comme c'est le cas actuellement à Copenhague. Le bruit devient hélas un fléau. Il est fonction du progrès. D'illustres savants se sont penchés sur ce problème. A la suite de leurs recherches, il a été prouvé que de nombreuses maladies nerveuses sont son œuvre »(70).

La nuisance des voies supportant un trafic intense a conduit à créer une servitude *non aedificandi* de 50 m par décret de 1961 mais les pressions liées à la

spéculation immobilière très forte ont amené des dérogations comme à Menton où le maire reçut un avis favorable des Ponts et Chaussées en 1963 pour Super-Garavan à proximité de l'autoroute projetée(71). Pourtant on était parfaitement conscient des conséquences désastreuses d'une telle proximité.

En janvier 1967, les habitants du quartier Tzarewitch-Grosso à Nice, excédés, remirent une pétition à la mairie : « la colère gronde, entendre passer mille camions par jour, cela représente un volume de bruit excessif et des risques d'accidents sans cesse multipliés »(72). La même année, la police se dota à Carros d'un centre itinérant de contrôle du niveau sonore pour mesurer les décibels des véhicules et éviter les contestations, lutte qui visait les excès mais ne réglait en rien l'accentuation constante du bruit liée à l'intensification du trafic. « Le bruit est une des grandes calamités. Notre siècle est celui du vacarme », conclut l'article de *Nice-Matin* du 12 août 1967.



Article de *Nice Matin* sur l'exaspération des Niçois contre le bruit, 1978

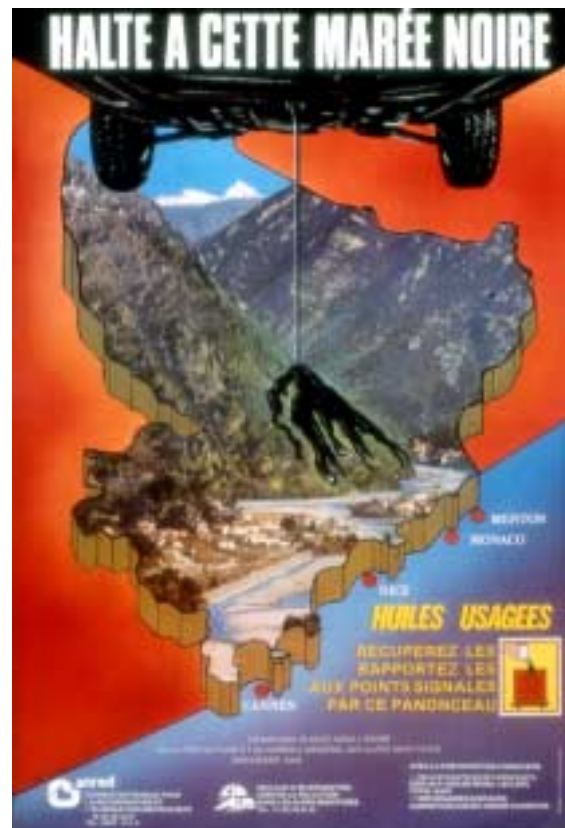
En 1968 l'association de sauvegarde de la région de Valbonne-Opio se mobilisa contre le bruit jugeant indispensable « l'assainissement sonore de ce beau département où les bruits d'origine mécanique ont pris une nette avance sur l'éducation »(73). On assistait à une escalade du bruit dans les grandes villes et Nice était réputée particulièrement bruyante. En 1968 la police y enregistra 187 plaintes et pétitions au sujet du bruit

dont 115 relatives à la circulation. Un chirurgien-dentiste de l'avenue Desambrois en était rendu à vivre pendant toute l'année fenêtres fermées « mais cela est nettement insuffisant. Ma secrétaire, lorsqu'elle se trouve dans la pièce donnant sur la rue n'entend plus la sonnerie du téléphone dans la pièce à côté ». Dans l'immeuble Paladium, 2 bd Tzarewitch, « une famille tire au sort chaque soir l'heureux élu qui aura le bonheur de coucher dans la chambre de bonne, minuscule, mais située côté cour, loin de l'enfer de la rue »(74). Sur le boulevard Gorbella une habitante dénonce « les gros poids-lourds qui le matin, avant leur départ, chauffent leur moteur diesel en les poussant à fond et à plusieurs reprises. C'est un bruit infernal qui empêche tous les gens de dormir... Un jour mes nerfs vont céder ».

Conscient du tort causé à l'image de la Côte d'Azur, le préfet lança une campagne de lutte, d'information et de répression contre le bruit au cours de l'été 1971 et prescrivit de nouvelles restrictions à l'usage des avertisseurs sonores.

Un deuxième thème de doléances a commencé à se faire jour dans les années soixante et à susciter de vives préoccupations, celui de la pollution atmosphérique. En 1968, Jean Magnet se fit l'écho de ceux qui voyaient de plus en plus dans l'automobile une menace : « la marée envahissante des véhicules semble bien de nature à submerger les villes, à accaparer à son profit les trottoirs après les chaussées, le sous-sol après les surfaces, à éliminer toute autre forme de déplacement, à chasser les derniers piétons, à chausser la civilisation de pneumatiques et à charger définitivement son atmosphère d'oxyde de carbone »(75). Mais les mesures de répression de toutes les infractions, stationnement, bruit ou émission de fumées opaques avaient peu d'effet dissuasif au point que le commissaire central de Nice où 75 691 contraventions avaient été relevées en 1970 s'avouait impuissant : « la modicité du taux de l'amende fait que celle-ci est considérée par l'utilisateur comme une simple taxe de stationnement dont le paiement n'est le plus souvent qu'éventuel et que les lenteurs et la complexité de la

procédure leur permettent d'éviter. Beaucoup d'automobilistes ont atteint le plan d'une résistance passive, parfois active à l'action de la police »(76). En outre les tolérances étaient encore facilement accordées à l'image de cette entreprise de transport qui voulait maintenir 37 autobus en service en 1972 pour assurer les dessertes dans le département alors qu'ils étaient en infraction avec l'arrêté de 1963 visant à lutter contre les émissions polluantes des véhicules à moteur(77)



Affiche incitant à la protection de la nature, 1989

Les témoignages étaient pourtant accablants non seulement sur l'anarchie de la circulation automobile à Nice mais sur les infractions qui se multipliaient « voitures en double file, motos à pots d'échappement trafiqués et cela de plus en plus malgré la campagne d'été contre le bruit qui n'a été qu'une vraie comédie... Et ces cars des Rapides Côte d'Azur qui dégagent une fumée noire et qui polluent la Promenade des Anglais, ces cars qui ne sont bons que pour la ferraille mais que la ville conserve comme des reliques »(78).

En 1974 le directeur de l'action sanitaire et sociale des Alpes-Maritimes

s'inquiéta à son tour de la pollution imputable aux véhicules à moteur : « la dégradation de l'environnement exigerait de la puissance publique le souci d'intervenir de façon constante et avec la plus grande énergie pour y remédier ». En 1977 une grande campagne fut menée par le ministère de la Qualité de la vie « garder la France propre » en faisant un diagnostic de carburation pour remédier à la pollution atmosphérique.

Pour la population le bruit restait le principal sujet de mécontentement. Certes l'autoroute avait considérablement soulagé les habitants sur les axes de circulation que les poids-lourds fréquentaient auparavant en ville. Mais l'autoroute traversait de nombreux secteurs urbanisés sur lesquels s'étaient reportés les trafics et les riverains excédés réclamaient en 1978 des écrans contre le bruit, jugeant la végétation plantée dérisoire : « nos santés, à l'époque où des personnalités nationales parlent d'écologie dans de nombreuses émissions radiodiffusées ou télévisées, méritent bien quelques dépenses ».

A Nice la situation continuait d'empirer dans certaines voies par des reports de trafic. *Nice-Matin* relate dans son édition du 22 septembre 1978 « l'enfer » des habitants de la rue Marceau qui vivent un « calvaire » quotidien : « Nous avons vu dans ces rues étroites des trottoirs pratiquement déserts et des voitures, encore et toujours des voitures, et puis des poids-lourds, le tout formant un long fleuve s'écoulant avec peine au milieu de la poussière, des fumées d'échappement qu'on respire à pleins poumons et des bruits de klaxon, de freins, d'accélérateurs qui minute après minute, heure après heure, mois après mois, fatiguent, usent, éliminent les pauvres tympans et creusent peu à peu le lit des dépressions nerveuses ». Une marchande de vêtements assurait : « impossible de vendre du blanc car après quelques jours de stockage il devient gris à cause des fumées. Quant au bruit n'en parlons pas. Mon mari a déjà eu un infarctus. Les vibrations sont si fortes que les signaux d'alarme se déclenchent parfois automatiquement ».

Faute de pouvoir éradiquer le mal, l'Etat prit des dispositions en matière

d'urbanisme pour imposer des mesures d'isolement acoustique afin d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain. A partir de 1990 alors que l'élargissement de l'autoroute était en voie d'achèvement, Escota lança des travaux importants d'isolation phonique à la fois par la pose d'écrans antibruit en béton ou en plastique transparent, absorbants ou réfléchissants et par la réfection de chaussées en enrobés drainants. Mais avec le raz-de-marée automobile à la fin des années quatre-vingt-dix beaucoup de villes étaient au bord de l'asphyxie : pollution de l'air, bruit, cadre de vie détérioré, temps perdu en déplacement.



Mur anti-bruit au bord de l'autoroute à Saint-Laurent-du-Var

Dans les cas extrêmes, des villes comme Mexico et Athènes ont été obligées d'établir une alternance pour que toutes les voitures ne roulent pas en même temps à cause des pics de pollution, sans grand résultat par le détournement des dispositions. Sans atteindre des situations aussi dramatiques, les villes françaises, même moyennes, connaissent une situation préoccupante due pour l'essentiel à la circulation automobile avec d'importantes concentrations de monoxyde de carbone, d'oxyde d'azote et de particules diverses aux conséquences toxiques voire cancérogènes sur la santé : « Enfin, et c'est le risque majeur à long terme, ces polluants participent pour une part non négligeable à l'effet de serre qui préoccupe désormais tous les scientifiques dans la mesure où l'on a la certitude que le réchauffement prévisible du globe aurait des conséquences dramatiques sur des nombreuses régions »(79). Certaines mesures (pot catalytique, carburants moins

polluants, réduction de la vitesse) se sont imposées parfois difficilement sans apporter de solution définitive.

Le bruit en 1971

Ici à Roquebrune Cap Martin dans le quartier de Carnolès c'est infernal. Il y a non seulement la route nationale avec un trafic continu de gros véhicules (citernes, bétonneuses, transports de bestiaux, gros camions avec remorques...), le chemin de fer avec ses trois ponts métalliques, mais ces jeunes à cheveux longs sur vélomoteurs d'une vitesse folle dans un bruit d'enfer. Ils passent et repassent, c'est à devenir fou. Impossible alors d'écouter la radio. Et les voitures c'est une véritable anarchie. Dans les tournants dangereux, des grosses voitures occupent entièrement le trottoir et les piétons doivent descendre sur la chaussée à leurs risques et périls.

Les avertisseurs sonores sont interdits mais je les entends toute la journée. L'avertissement sert :

- à appeler le copain sur le trottoir
- à prévenir les amis dans leur demeure, on ne descend plus de la voiture pour sonner à la porte
- pour dire à son conjoint de se presser on corne

- à l'épicier qui fait sa tournée pour appeler ses clients. J'en connais un qui corne presque sans arrêt pendant toute sa tournée avec un avertisseur à son aigu.

- quand une noce traverse une ville, toutes les voitures cornent ensemble, on y ajoute même (je l'ai vu) une grosse cloche. A la radio un maire a déclaré avec vigueur qu'il allait faire cesser cette ridicule pratique, il est certain que cette mode est née peu après l'interdiction des avertisseurs sonores.

- les jouets d'enfants (bicyclettes et autres) sont munis d'avertisseurs sonores. Pourquoi ?

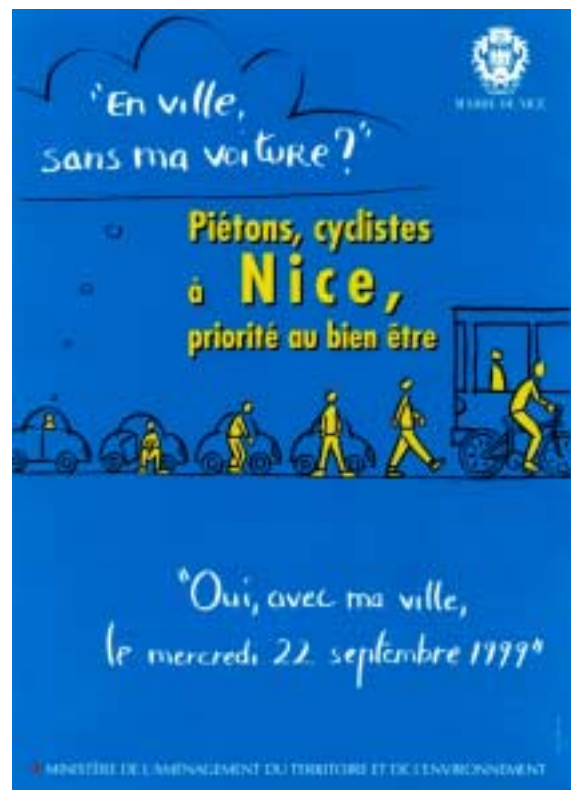
Puisque les avertisseurs sonores ne servent plus qu'à des abus, ne peut-on pas les interdire absolument et sévir ? Je me suis occupée de malades et je suis sûre qu'une bonne partie de ceux qui sont traités en hôpital psychiatrique le sont à cause du bruit. Récemment un homme excédé par le bruit a pris son fusil et a tiré. Il arrive un moment où les nerfs ne peuvent plus supporter.

L'automobile à l'épreuve de l'écologie

Quelles que soient les volontés politiques et leurs chances de succès, l'automobile restera le moyen dominant de transport en ville. Les plans de déplacement urbains les plus hardis ne tablent que sur une réduction modeste de la circulation automobile, si bien que la question des effets négatifs sur l'homme et

l'environnement reste entière. A la fin du XX^e siècle, le mode de propulsion qui avait triomphé cent ans plus tôt de la vapeur et de l'électricité constituait en définitive une impasse et devait nécessairement à terme être remis en cause.

L'automobile lui devait son image ternie par sa contribution désastreuse à la pollution et, du fait de la demande toujours plus forte en carburant et des aléas du marché depuis la crise pétrolière d'octobre 1973, la part de l'automobile dans le budget des ménages s'en trouvait accrue (14,6 % en 1996). La dépendance de plus en plus grande envers cette source d'énergie accentuait la fragilité des pays ne disposant pas de ressources en pétrole. De plus, l'amenuisement des réserves imposera son remplacement à plus ou moins long terme, la découverte de nouveaux gisements ne faisant au mieux que repousser l'échéance.



Prospectus incitant à une journée sans voiture à Nice, 1999

Aussi les effets conjugués du renchérissement des carburants et des préoccupations environnementales qui s'affirmèrent dans les années soixante-dix, à la suite de la création du ministère de la Protection de la nature et de

l'environnement en 1971, conduisirent certains à une réflexion sur le développement de voitures électriques. « Non polluantes, silencieuses, elles ont en théorie tous les avantages sauf un : elles n'emportent pas assez de courant électrique dans leurs batteries et sont incapables de s'éloigner beaucoup de leurs bases »(80), constatait néanmoins Jean Magnet dans un article consacré au développement d'un petit véhicule par le Niçois Célerier qui avait conçu en 1975 un système augmentant les performances. « Au mois d'octobre lors d'essais à Montlhéry, 70 km furent couverts à 60 km/h phares allumés sans que les batteries soient complètement vidées. Dans le trafic de Nice, en fin de matinée, la petite voiture se faufile comme un jouet. Avec deux personnes à bord, les accélérations sont plus qu'énergiques, presque brutales ». Le journaliste voyait donc un avenir à cette première tentative « intelligente pour concevoir un outil réellement et valablement utilisable ».

Pourtant le développement des voitures électriques devait durablement marquer le pas malgré les recherches des grands constructeurs automobiles pour proposer à la clientèle des modèles plus performants. En avril 1995 le gouvernement et Electricité de France signèrent un accord-cadre visant à l'émergence de ce mode de déplacement silencieux, propre et sobre, avec un objectif de 5 % en ville à la fin de 1999. De son côté Jean-Claude Andruet, brillant pilote de rallye, s'était reconverti dans la recherche automobile et avait mis au point une gamme de véhicules électriques silencieux. Les prototypes présentés à Gillette en 1994 auraient pu satisfaire l'attente des services communaux mais quelques timides avancées par l'achat de véhicules électriques dans des communes ou des grandes entreprises ne suffirent pas à créer une dynamique. D'ailleurs, lors des premières rencontres des véhicules électriques à Nice en septembre 1996, leur faible capacité de parcours laissait sceptique. « Tant que l'autonomie reste limitée à 80 km il n'y a pas d'avenir grand public pour le véhicule électrique. Du reste les chiffres de vente sont là pour le

confirmer. Malgré d'énormes aides (15000 francs) pour que le prix de vente soit raisonnable, les ventes de Peugeot et de Renault sont lamentables »(81). Les constructeurs continuaient d'ailleurs de travailler sur la filière du pétrole en misant sur le potentiel de progrès écologique avec des pots catalytiques performants, la généralisation de l'essence sans plomb et la diminution de la consommation. Une solution pour réduire la consommation d'énergie fossile était la construction de moteurs hybrides pouvant accepter une part de carburant d'origine végétale, idée qui faisait son chemin depuis longtemps puisqu'un ingénieur résidant à Beaulieu avait proposé à l'expérimentation en 1979 un système de sa conception sur une partie des véhicules municipaux de Nice mais cette initiative était restée sans suite. Il est vrai que, là encore, l'idée fut controversée car elle exigeait des reconversions de terres agricoles à des fins industrielles alors que des pénuries alimentaires se font jour dans le monde.



Véhicule propre, BMW série 7 Hydrogen,
Prince Albert II de Monaco

D'autres voies ont été explorées notamment à Carros où l'ingénieur motoriste Guy Nègre a misé sur la propulsion à air comprimé. La mise au point d'un véhicule urbain pouvant atteindre 110 km/h avec une autonomie de 200 km n'a pas séduit les grands constructeurs français mais, en 2000, après avoir construit plusieurs prototypes, Guy Nègre s'est tourné vers les pays émergents et, à force de persévérance, a fini par signer un accord avec Tata Motors, premier constructeur automobile indien, pour une production en série.

A partir de 2003 les Etats-Unis et l'Union européenne, préoccupés par le coût et l'incertitude sur l'approvisionnement dans les pays pétroliers, ont commencé à investir fortement dans la recherche sur l'hydrogène qui apparaissait alors comme une voie d'avenir pour remédier aux problèmes de pollution et de la ressource car seul le moteur électrique dont l'énergie est stockée en batterie ou produite directement à bord du véhicule grâce à la pile à combustible semblait en mesure de relever le défi du développement durable. Tous les grands constructeurs particulièrement américains et japonais avaient eux-mêmes réalisé des prototypes à partir de 1996 en expérimentant diverses solutions mais le chemin restait long pour régler toutes les difficultés. Lors du 3^e salon consacré aux véhicules écologiques à Monaco au mois de mai 2008, le prince Albert II a souhaité montrer l'exemple en prenant possession d'une nouvelle BMW Hydrogen 7.

Ainsi, au début du XXI^e siècle, les recherches sur divers modes de propulsion se sont multipliées avec des avancées

prometteuses mais aucun ne s'est encore imposé définitivement même si l'électricité paraît la mieux à même de satisfaire aux exigences d'économie d'énergie et de protection de l'environnement. Ne générant plus ni pollution ni bruit, avec une sécurité optimisée par l'électronique, l'automobile retrouverait ses lettres de noblesse.

L'invasion massive des villes resterait néanmoins un problème mais le trafic s'est désormais stabilisé depuis 2000 en raison du fort taux d'équipement de la population ce qui a pour conséquence une moindre croissance du parc. L'automobile ne ferait sans doute pas non plus taire tous les reproches par son coût économique et social, conséquence de la révolution qu'elle a imposée à la société au XX^e siècle en se plaçant au cœur de la vie des hommes, en métamorphosant les lieux, les échelles et les paysages, en recomposant les rapports entre la ville et la campagne, ou comme facteur de libération et d'émancipation en abolissant ou en reconstruisant des inégalités et des ségrégations dans les sociétés modernes.

Voiture électrique : silence on tourne à l'Arénas...

Journée portes ouvertes aujourd'hui à Noe, où ont lieu les premières rencontres des véhicules électriques

Comment venir profiter au maximum de la journée portes ouvertes ?

Le salon sera ouvert de 10h à 18h. Les véhicules électriques seront exposés dans le hall de la salle de conférence de l'Arénas.

Il y aura également des ateliers de démonstration et des conférences.

Plus d'informations sur le salon sont disponibles sur le site www.arenas.com.

« Une fois que les véhicules électriques sont disponibles, il faut penser à leur utilisation. C'est un défi qui se pose à nous. »

Équipements associés

Il faut aussi penser à l'équipement associé à la voiture électrique. Il y a notamment les bornes de recharge, les câbles, les adaptateurs, etc.

En ville, la parole ?

« À Paris, nous nous sommes rendu compte que les véhicules électriques ne sont pas toujours bien acceptés en ville. Il faut donc travailler sur l'acceptation sociale. »

La transition électrique

« Pour que la transition électrique soit réussie, il faut que les infrastructures de recharge soient développées. C'est un enjeu majeur. »




Ça gaze pour les bus

Le parc de véhicules électriques de la RATP est en pleine croissance. Les nouveaux modèles de bus électriques sont livrés à la RATP.

Les premiers modèles de bus électriques de la RATP sont livrés à la RATP. Ils sont équipés d'une batterie de 100 kWh.

M. B.

- Accident de car dans la vallée du Var, dessin en couleurs publié en première page du *Petit Journal illustré*, 2 septembre 1923, *Br 5139*
- Motards sur l'autoroute Esterel-Côte d'Azur, 18 février 1963, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, *598 W 61*
- Article du *Petit Niçois* du 29 septembre 1933 sur l'accident d'automobiles de la plaine d'Eze, *33 J 539*
- Procès-verbal d'audition de témoin d'un accident d'automobile sur la route d'Antibes, avec photographie, 14 mars 1924, *3 U 2/1080*
- Statistiques des accidents d'automobiles dans les Alpes-Maritimes en 1936, *2 S 877*
- Ex voto en reconnaissance à Notre Dame de la Garoupe à la suite d'un accident d'automobile le 6 septembre 1938, photo Michel Graniou
- Article de *Nice-Matin* du 17 avril 1954, « le nombre d'accidents a triplé depuis 1949 », *89 J 277*
- Reportage photographique sur un accident mortel sur la RN7 au Pont du Var, 13 février 1965, *228 W 557*
- Ex-voto en reconnaissance à Notre-Dame de Laghet à la suite d'un accident d'automobile à la Pentecôte 1957, photo Michel Graniou
- Procès-verbal dressé pour excès de vitesse sur la RN 202 avec photographie, 8 décembre 1973, *289 W 15*
- Article de *Nice-Matin* du 26 août 1976, « on roule trop vite à Nice », *89 J 82*
- Demande d'autorisation pour un panneau publicitaire du festival du livre à Menton avec photographie, 1^{er} décembre 1975, *173 W 7*
- Projet de publicité sur une façade en bord de mer, « A Vallauris il y a 100 potiers », *141 W 12*
- Lettre de l'association de sauvegarde de Valbonne-Opio réclamant l'interdiction des avertisseurs d'automobiles, 2 mai 1968, *177 W 290*
- Article de *Nice-Matin* du 12 août 1967 sur la lutte contre le bruit, *89 J 270*
- Plainte d'un habitant de Nice contre le bruit dû à la circulation, 27 mai 1970, *177 W 273*
- Etat des infractions en matière de bruit relevées par la police de la route dans les Alpes-Maritimes, janvier-février 1969, *177 W 290*
- Lettre du maire de Nice demandant la pose d'écrans anti-bruit le long de l'autoroute, 15 février 1977, *660 W 115*
- Mur antibruit sur l'autoroute A8 à Saint-Laurent-du-Var, s.d., vers 1990, *14 Fi 1770*
- Procès-verbal d'infraction pour émission de fumées opaques à La Turbie, 16 mai 1971, *173 W 678*
- Lettre de Publicité-Luxor niant être en infraction pour un affichage à Villefranche-sur-Mer, 2 mai 1957, *141 W 12*
- Constat d'affichage illicite, 9 juillet 1977, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, *22 Fi 77060912*
- Avis favorable à un arrêté du maire de Mouans-Sartoux destiné à interdire la publicité dans les rues, 16 octobre 1978, *240 W 1053*
- Abattage d'arbres pour l'élargissement de la RN 202, 19 mars 1963, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, *598 W 62*
- Lettre du ministre des Travaux publics en réponse à la demande du conseil général des Alpes-Maritimes de créer une servitude de non abattage des arbres en bordure des routes, 30 juin 1936, *2 S 1079*
- Mur de soutènement d'une falaise en bordure de la route de Vence, 19 février 1971, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, *598 W 124*
- Chapelle Sainte-Lucie surplombant l'autoroute, 1988, photo Erczi, *24 Fi 30*
- L'automobile devenue mobilier urbain à côté d'une vieille fontaine à Vence, 25 mars 1963, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, *598 W 62*
- Lettre d'un touriste se plaignant de l'envahissement de l'automobile à Nice, 18 octobre 1977, *312 W 182*
- Carcasses d'automobiles abandonnées à Gairaut, 26 mai 1970, photo Laboratoire départemental de l'Équipement, *598 W 121*
- Article du *Provençal* du 27 janvier 1966, « la colère gronde, 1000 camions par jour », *89 J 281*
- Article de *Nice-Matin* du 22 septembre 1978, « l'enfer existe à Nice », *89 J 282*
- Circulaire ministérielle prescrivant une campagne anti-pollution des voitures à essence, 23 janvier 1976, *173 W 678*
- Affiches incitant à la protection de la nature, « halte à cette marée noire » et « récupération des huiles usagées », 1989, *14 Fi 3368*
- Conteneur de récupération des huiles usagées, s.d., *15 Fi 71*
- Article de *Nice-Matin* du 5 janvier 1976 sur la mise au point de voitures électriques
- Rapport de Rothlisberger, de Beaulieu, sur la mise au point d'un carburant tiré des déchets végétaux, 1979, *312 W 243*
- Prospectus « en ville sans ma voiture », édité par la mairie de Nice, 1999, *114 J 6*
- Article de *L'Usine Nouvelle* du 2 octobre 1997 sur le recyclage des automobiles, « la longue marche vers l'objectif zéro déchets »
- Article de *Nice-Matin* du 28 mars 2008 sur le salon des véhicules propres à Monaco présentant la BMW hydrogen 7 du prince Albert II

Notes

- 50- *L'Illustration*, 26 novembre 1927
- 51-DAM 3 U 2/1053 23 mars 1916
- 52- Robin (Gabriel), ouvrage cité
- 53-*le Patriote*, 7 septembre 1958
- 54-*Nice-Matin*, 20 février 1960
- 55-*Nice-Matin*, 11 mars 1963
- 56-*Nice-Matin*, 12 décembre 1976
- 57-*Le Point*, 8 octobre 1979
- 58- *L'Événement du Jeudi*, 13-19 novembre 1986
- 59- *La Vie au Grand Air*, n° 713, 18 mai 1912
- 60-ADAM 2 S 1100 4 décembre 1936
- 61ADAM 2 S 1100 12 mars 1937
- 62-ADAM 2 S 1079 24 mai 1935
- 63-ADAM 240 W 1053, lettres des 16 octobre 1978 et 10 mars 1981.
- 64-ADAM 240 W 1053, lettres des 16 octobre 1978 et 10 mars 1981.
- 65-ADAM 216 W 9 23 et 26 juillet 1969.
- 66-ADAM 216 W 9 23 et 26 juillet 1969.
- 67-*Nice-Matin*, 10 février 2004
- 68-*L'Auto-Moto Sports de la Côte d'Azur*, 1926
- 69-*Nice-Matin*, 8 août 1951
- 70-*Journal du bâtiment*, janvier 1962
- 71-ADAM 717 W 1247, 26 octobre 1963
- 72-*Le Provençal*, 27 janvier 1966
- 73-ADAM 177 W 290
- 74-*Nice-Matin*, 3 avril 1969
- 75-*Nice-Matin*, 4 avril 1968
- 76-ADAM 177 W 288, lettre du 30 novembre 1971
- 77-ADAM 173 W 672
- 78-ADAM 177 W 288 30 novembre 1973
- 79-*Circuler*, septembre-octobre 1991
- 80-*Nice-Matin*, 5 janvier 1976
- 81-*Le Point*, 5 octobre 1996