L'hypermarché au bout de l'autoroute

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1973)**

Heft 209

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1027437

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

J.A. 1000 Lausanne
Hebdomadaire romand
No 209 4 janvier 1972
Neuvième année

Rédacteur responsable:
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc
Abonnement
pour une année: 33 francs

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 1047
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021/22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie Raymond Fawer S.A.

Ont collaboré à ce numéro:
Eric Baier
Claude Bossy
Jean-Pierre Bossy
Jean-Claude Crevoisier
Jean-Daniel Delley
Ruth Dreifuss
Jean-Pierre Ghelfi

209

Domaine public

L'hypermarché au bout de l'autoroute

L'hypermarché doit sa naissance à la coexistence toujours plus difficile de la ville et de la voiture. La généralisation de ce nouveau mode de distribution commerciale pose des problèmes délicats (voir aussi notre dossier en pages suivantes).

Pour les villes d'abord, qui ne sauraient survivre si tous les magasins émigraient. Cette hypothèse reste toutefois largement gratuite. Plus que sur l'initiative des pouvoirs publics, on peut compter sur la faculté d'adaptation des commerçants. Le recyclage, après tout, a été inventé pour tout le monde!

Pour l'aménagement du territoire, ensuite. L'éventualité de métropoles régionales entourées d'hypermarchés appartient au domaine du possible si Migros, Coop et quelques autres réalisent en totalité leurs projets. Les récentes mesures prises par les cantons, en vertu des dispositions fédérales urgentes relatives à l'aménagement du territoire, ne seront probablement pas suffisantes pour mettre de l'ordre dans ce secteur. Ces formes « modernes » de distribution sont de grandes mangeuses de terrain: chaque hypermarché nécessite plusieurs dizaines de milliers de mètres carrés. Elles sont destinées à alimenter une population en faible accroissement qui a déjà à sa disposition un système de commercialisation assez efficace.

Pour le réseau des autoroutes enfin. L'hypermarché ne se substitue dans l'esprit des consommateurs aux magasins urbains traditionnels que pour autant qu'il soit intimement lié à des voies de communications « roulantes ». L'hypermarché cherche donc à s'implanter près des échangeurs existants.

Les comptages faits au « Carrefour » de Romanel sont éloquents. Celui-ci absorbe plus de la moitié des 10 000 mouvements de véhicules recensés dans son voisinage immédiat. L'ampleur de ces circulations nouvelles peut perturber le dimensionnement du réseau loin à l'amont et à l'aval et entrer ainsi en conflit avec une planification à longue échéance.

Il faut considérer en effet que le programme actuel des routes nationales, qui doit être achevé d'ici une quinzaine d'années, ne sera pas substantiellement augmenté au cours de cette fin de siècle. Certains échangeurs, notamment dans la région lausannoise, constitueront des centres vitaux pour le fonctionnement de tout « l'organisme routier ».

L'hypermarché étant le générateur de trafic le plus intense actuellement connu, il peut absorber rapidement les réserves de capacité construites. Les pouvoirs publics, une nouvelle fois, sont assez largement démunis pour faire participer ces magasins aux frais d'infrastructure routière. Leur arme la plus efficace, peut-être, réside dans la menace d'installation des feux de signalisation qui n'accorderaient que la portion congrue aux voitures allant et sortant de l'hypermarché.

Il ne s'agit pas de faire une querelle mesquine aux hypermarchés, mais, en attendant d'avoir posé les bases d'une réglementation générale qui permette de tenir compte des coûts indirects de leur implantation en périphérie des villes, d'éviter qu'ils ne créent une succession de faits accomplis et ne monopolisent gratuitement une voie sur deux des autoroutes construites, ou à construire.

DANS CE NUMÉRO

Pages 2 et 3: Dossier de l'éditorial; p. 4: Synode 72: le poids des notables; p. 5: Le carnet de Jeanlouis Cornuz; p. 6: Fribourg: le MPF dans une chaussetrape; Genève: Henry-Dunant, deuxième victoire; p. 7: Lise Girardin et la promotion de la femme; Une certaine idée de l'apprenti; Vaud: urbanisme: Lausanne peut encore bien tourner; p. 8: Jura: Changer l'école, changer les hommes, changer la société.