Automobile : un manque flagrant d'imagination

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1163

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009363

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

AUTOMOBILE

Un manque flagrant d'imagination

(jd) Qu'on soit fasciné ou réfractaire, le phénomène automobile constitue une dimension centrale de notre société. Lieu de rencontre de la technique, de l'économie, de la mobilité, de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la psychologie individuelle et collective, la voiture telle qu'on la vit aujourd'hui et qu'on l'imagine pour demain n'est décidément pas à la hauteur. C'est le constat lucide de deux spécialistes en la matière — Frederic Vester («Tages Anzeiger» du 12 mars)et Otto Hieronymi («Neue Zürcher Zeitung» du 10 mars), sélectionné dans le flot journalistique qui traditionnellement accompagne l'ouverture du Salon de l'automobile à Genève.

Pour Vester, les grands constructeurs n'assument pas la responsabilité sociale qui leur incombe du fait des impacts multiples de la voiture. Ils persistent à considérer l'automobile comme un produit détaché de son environnement naturel et privilégient ses fonctions secondaires — prestige, statut, apparences — au détriment de sa fonction primaire, le transport pratique et économique. De fait la voiture actuelle est en retard sur son temps: son mode de propulsion, les carburants utilisés, les infrastructures nécessaires et les critères de performance choisis conduisent à une impasse: pollution de l'air, confiscation croissante du territoire aussi bien urbain que rural.

Hieronymi partage cette analyse. Le développement des systèmes de transports a profondément structuré l'économie, les villes, la société même et a contribué au bien-être. On peut craindre aujourd'hui que ces systèmes, parce qu'ils n'ont pas fondamentalement évolué depuis près d'un siècle, soient à l'avenir source de tensions et même de difficultés économiques. Or nous ne sommes pas prêts à imaginer et à réaliser d'autres modes de transports. Au contraire, la conviction domine que dans trente ou cinquante ans le transport des personnes et des marchandises continuera d'être assuré par les voitures et les camions. Une conviction qui fait bon marché de la probable saturation de l'espace, de la lenteur des déplacements qui se substituera à la vitesse, de la charge croissante sur l'environnement.

Vester porte son attention sur le trafic urbain et préconise l'abandon du moteur à explosion au profit d'un véhicule léger et court dont les prestations sont adaptées à son usage spécifique: de vitesse limitée, silencieux, totalement recyclable, fonctionnant aux énergies renouvelables produites de manière décentralisée.

Hieronymi pousse plus loin la réflexion. Il tente d'imaginer un monde sans voiture, ou plutôt un monde dans lequel l'automobile remplira la fonction qui est celle du cheval aujourd'hui, un objet de loisir et non un moyen de déplacement. Les systèmes de transports alternatifs du futur résulteront d'une réflexion sur la répartition optimale entre moyens individuels et collectifs, sur les avantages comparés de ces deux moyens en termes de coûts, de vitesse, de fréquence d'usage, d'impact sur l'environnement, de confort notamment.

La seule pression de la demande ne suffira pas à amorcer cette réflexion. Seule une réflexion systémique, qui intègre tous les aspects de la mobilité et surtout tous les coûts que cette dernière engendre, permettra de développer des systèmes de transport nouveaux, nouveaux non seulement du point de vue technique mais également parce qu'ils renouvelleront en profondeur nos modes de vie: l'inventivité technique est certes indispensable, mais également d'autres arbitrages entre intérêts privés et collectifs, d'autres modes de financement et finalement des procédures de décision politique plus subtiles. On est loin du mirage de la croissance économique stimulée par une mobilité sans frein des biens et des personnes, à des prix réels toujours plus bas. Et c'est précisément ce mirage qui nous empêche de penser à long terme les solutions novatrices en matière de transport. ■

RÉINVENTER LES DÉPLACEMENTS

Toute amélioration des conditions de déplacement, censée se traduire par une diminution des nuisances, est aussitôt compensée par une augmentation de la mobilité, qui annule les effets positifs enregistrés dans un premier temps. La question est donc posée: faut-il continuer d'agir sur les conditions techniques, ou sur les raisons qui poussent les gens à se déplacer ? Mais on bute là sur un nouveau problème: s'il est des raisons objectives (travail, achat, loisirs), il en est d'autres qui sont insaisissables; parmi celles-ci, le sentiment de liberté que procure le déplacement, même effectué dans les pires conditions; le cocon que représente la voiture; le besoin de mettre une distance entre domicile et travail. Le dernier recensement de la population a d'ailleurs montré que les Suisses passent de plus en plus de temps dans leurs déplacements. On n'améliore pas routes et voitures pour diminuer le temps quotidien passé à se déplacer, mais pour augmenter la distance qui sépare les lieux de résidence, de travail, d'achat, de loisir...

MÉDIAS

L'Union démocratique du centre commence à publier des textes en français comme les trois autres partis gouvernementaux. A noter, cependant, que ces trois partis n'ont pas encore découvert l'italien pour leurs communications.

Mécontente du journal de l'USAM *Schweizerische Gewerbe-Zeitung-SGZ*, l'Union locales des Arts et métiers de Lengnau et environs, en Argovie, a décidé d'abolir l'obligation de s'y abonner. Elle renonce à attendre les intervention de l'Union cantonale argovienne pour une amélioration de la qualité de cet organe.