Décevante expérience : "achats sans voiture"

Autor(en): **Dietiker, J.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **65 (1993)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-129244

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

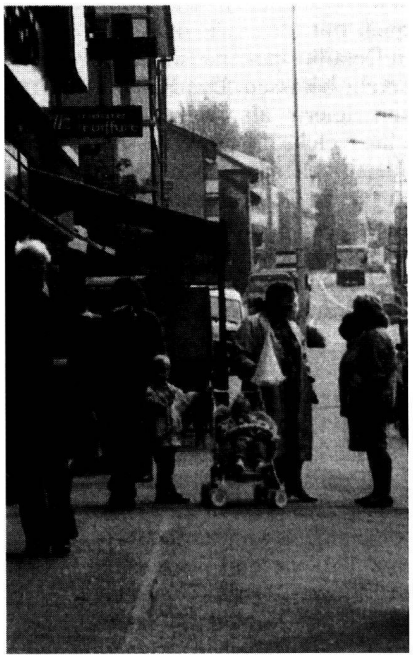
DÉCEVANTE EXPÉRIENCE

«ACHATS SANS VOITURE»

On parle beaucoup de changements du comportement en matière de circulation motorisée, en particulier à l'intérieur des localités; mais, dans la réalité, on ne voit pas grand-chose. Ce fait est le point de départ d'une enquête du Fonds national de la recherche, sur la base d'un certain nombre de cas pratiques. En voici un, qui montre les stratégies possibles et leurs limites, quand il s'agit de modifier les comportements pour apaiser le trafic.
Ces cinq dernières années en Suisse, la circulation motorisée a augmenté de 23%, et durant ce laps on a parlé et écrit comme jamais auparavant de pollution de l'air, d'ozone, de mort des forêts, de catastrophe climatique: sur Ie plan des idées, la nécessité de mieux ménager l'environnement n'est guère contestée. Pourtant, on ne constate, ni individuellement ni collectivement, nulle prise de conscience qui se manifesterait par des changements concrets.

OBSTACLES DIVERS

Une recherche de deux ans avec participation des intéressés a été menée dans les trois principaux secteurs des déplacements: achats, vie professionnelle, loisirs. Il ne sera question ici que du premier. On a choisi la région de Baden-Wettingen, qui depuis une dizaine d'années s'efforce de ménager l'environnement. Le commerce de détail y est en vive concurrence avec les grandes surfaces de la «Shopping-Stadt» de Spreitenbach: la tentation est grande pour la population d'y faire ses achats, ainsi que dans d'autres plus modestes centres régionaux qui offrent des places de stationnement gratuites.
Et l'expérience «Deux semaines d'achats sans voiture» – menée avec la collaboration de 17 ménages et de diverses institutions qui s'occupent des consommateurs et du trafic aux lieux d'achat – a montré combien il est difficile de décider les gens à adopter un comportement plus favorable à l'environnement, en dépit d'un très important développement des moyens de transport publics autour de Baden et de Wettingen: d'autres facteurs interviennent parce que renoncer à la voiture pour ses emplettes bouleverse l'organisation de toute la journée et entraîne de grandes difficultés: profession, ménage, garde des enfants, relations, etc.
Joue aussi son rôle la crainte de faire des sacrifices unilatéraux alors qu'une grande majorité des gens ne sont pas prêts à limiter leur mobilité motorisée. Le «journal quotidien» des participants a aussi montré d'autres obstacles: heures d'ouverture des magasins, défaut de livraison à domicile, dangers de la circulation, manque de passages pour piétons, etc. Et, administrativement, les progrès sont lents à réaliser.



ENCOURAGER LA MODIFICATION

Lors d'une discussion finale, l'avis a été exprimé que le renoncement volontaire à la voiture resterait illusoire tant que ne s'instituerait pas une conception nouvelle de la vie quotidienne et de la mobilité.
Cela implique de nouveaux instruments de planification, donnant aux intéressés la possibilité de critiquer d'eux-mêmes leur propre comportement.
On voit en tout cas que, dorénavant, les décideurs politiques ne peuvent plus se borner à résoudre – ou croire résoudre – le problème en développant les transports publics.
Il faudra, d'une part, supprimer les obstacles individuels et, d'autre part, encourager la modification du comportement par des stimulants positifs (récompenses) et par des charges (taxes, places de stationnement payantes, etc.).
Il faudra surtout qu'on voie à des signes clairs que les modifications de comportement sont souhaitées et agréées par l'ensemble de la société, et qu'elles sont possibles.
L'enquête a montré qu'à cette fin il faudra satisfaire à certains besoins humains élémentaires: le besoin de sécurité (non seulement quant au danger des véhicules pour les piétons, mais aussi quant aux ennuis divers des transports en commun), le besoin de justice (règles valables pour tout le monde, y compris pour les autorités appelées à donner le bon exemple), le besoin de voir ses sacrifices récompensés, et celui d'être pris en considération: qui renonce à sa voiture pour la bicyclette ou pour la marche attend des autorités locales qu'elles prennent des mesures (limitation du tratic, pistes cyclables sûres, cheminements pour piétons, etc.) correspondant à la valeur des contributions individuelles au bien collectif.

J. DIETIKER, planificateur, Vindonissa
(Repris de «Heimatschutz – Sauvegarde», 2/93)