Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1973)
Heft: 209

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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 chausse-trape; 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.