

Trafic de pointe : production de pointe

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1961)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125123>

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.

Trafic de pointe

Production de pointe

22

Les Groupements patronaux vaudois écrivent:

En phase de surexpansion, la tendance générale est de s'équiper pour satisfaire les exigences «de pointe»; on ne se préoccupe pas suffisamment d'absorber les écarts, d'étaler dans le temps la demande et l'offre, d'adapter la capacité de production aux besoins moyens. Telle est la conclusion d'un article publié par le bulletin mensuel de la Banque Bär, inspiré par la revue «Economist»:

Au cours des plus beaux week-ends de la saison passée, les routes anglaises reliant les grandes villes industrielles aux centres touristiques ont été particulièrement encombrées; des files de voitures roulaient à une vitesse moyenne inférieure à celle d'un piéton. A la Chambre des Communes, un député demanda la construction d'autoroutes pour mettre fin à de tels embouteillages. «L'Economist» répliqua qu'il ne serait pas rationnel de dépenser 1 à 1,6 million de francs par kilomètre de route pour absorber un trafic de pointe qui se manifeste pendant une cinquantaine d'heures sur les 8760 de l'année.

Cette remarque ne s'applique certes pas aux projets d'autoroutes en Suisse. Les routes Lausanne-Genève et Lausanne-Valais notamment sont surchargées la semaine aussi bien que le dimanche et pendant une grande partie de l'année; ces artères ne servent pas qu'au trafic régional

ou à la liaison entre deux centres, elles canalisent un important trafic international.

En revanche, comme le relève le bulletin de la Banque Bär, cette remarque s'applique à l'ensemble des activités touristiques et même à l'industrie.

L'hôtellerie et les entreprises de transport sont obligées de s'équiper pour faire face à l'afflux des touristes à certaines époques. A d'autres moments, elles sont insuffisamment occupées. Les frais fixes résultant des installations adaptées aux moments de pointe sont excessifs par rapport à la fréquentation moyenne. La généralisation de la semaine de cinq jours va encore aggraver le phénomène. La concentration des congés en fin de semaine s'étend des usines aux bureaux et même aux magasins; dès lors, comment l'hôtellerie, les restaurants, les entreprises de transport et de «distraction» pourront-elles faire face à la demande en fin de semaine, comment occuperont-elles leur personnel pendant les jours creux? Le bulletin de la Banque Bär propose les solutions suivantes: en liaison avec l'étalement des vacances sur toute l'année, limiter le bénéfice du régime des cinq jours à une ou deux semaines par mois et reporter les autres demi-journées de congé sur la durée des vacances; développer les tarifs différenciés de toutes les entreprises touristiques pour stimuler la demande en période creuse.

Le même bulletin relève également le danger de surinvestissement pour l'industrie en général. La tentation est grande de s'équiper pour faire face aux pointes: on hésite à refuser des commandes ou à imposer des délais de livraison trop longs; il est compréhensible que l'industriel redoute de perdre des clients. Mais l'entreprise installée pour absorber les demandes de pointe est condamnée, au moindre ralentissement, à accepter des travaux couvrant à peine les prix de revient, simplement pour maintenir son degré d'occupation. Si le ralentissement s'accroît, la charge des frais fixes devient rapidement intolérable.

L'optimisme engendré par la prospérité actuelle ne doit pas faire perdre de vue la nécessité d'adapter l'équipement aussi bien touristique qu'industriel aux besoins moyens et permanents.

églises, places, piscines, etc. Longs immeubles incurvés, tours, angles imprévus, le tout pour atteindre le chiffre de 6000 appartements standards. Toutes les baignoires sont assises, alimentées par un chauffe-eau d'évier au gaz.

A Verneuil-sur-Seine, on construit dans la forêt. Les pans de murs, les éléments d'escaliers sont préfabriqués sur place.

La revue «Habitation» présentera prochainement des clichés et des plans de ces réalisations. On voudra bien s'y reporter le moment venu.

Le retour au pays s'est fait sans donner l'impression que la fête était finie. Le président Robert venait à Lausanne. «C'est un commencement, dit-il. Nous aurons besoin des uns et des autres.»

F. Hermenjat.