

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

**Band:** 65 (1993)

**Heft:** 2

**Artikel:** Décevante expérience : "achats sans voiture"

**Autor:** Dietiker, J.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-129244>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

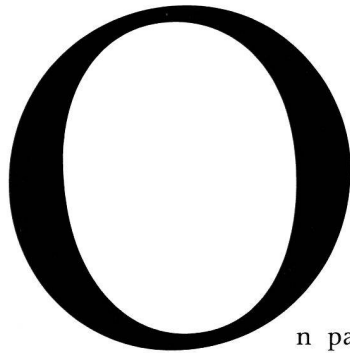
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 09.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

DÉCEVANTE EXPÉRIENCE

## «ACHATS SANS VOITURE»



**O**n 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 le 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 of-

front 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 trafic, 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)*