Navettes quotidiennes : voiture, boulot, dodo

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1983)**

Heft 690

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1025010

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

NAVETTES QUOTIDIENNES

Voiture, boulot, dodo

Navetteur: personne dont la commune de résidence et la commune de travail ne sont pas les mêmes et qui se déplace quotidiennement de l'une à l'autre (l'échelle spatiale la plus restreinte pour laquelle les navetteurs sont recensés en Suisse est la commune; ainsi une personne qui se rend de son domicile à son lieu de travail sur le territoire d'une même commune, n'est pas considérée comme navetteur). Navetteur: redoutable néologisme inventé par le Service cantonal vaudois de recherche et d'information statistiques (Scris) pour simplifier la lecture de son dernier dépouillement du recensement fédéral de la population (1980); un travail qui paraît sous la forme d'un petit cahier d'une trentaine de pages, bourré de chiffres et de schémas, à la fois passionnant et inquiétant, par l'image qu'il donne de l'évolution du canton de Vaud et de ses habitants «actifs» (256 300 personnes), «Lieux de domicile — lieux d'activité: la mobilité quotidienne dans le canton de Vaud» (adresse utile: Saint-Martin 7, 1014 Lausanne). Un rapide survol de ce constat.

UNE EXPLOSION

La mobilité quotidienne des personnes actives dans le canton de Vaud ces trente dernières années? Une véritable explosion: en 1950, 12% d'entre elles changent de commune pour travailler; la proportion passe à 39% en 1980... 100 000 navetteurs!

Une explosion qui a des incidences cruciales

— sur l'espace; ségrégation toujours plus marquée entre les zones de résidence et les zones de travail, avec en corollaire ce flux et ce reflux quotidien de travailleurs;

— sur les transports, avec les nuisances (pollution de l'air, bruit, «dont les effets ne sont jamais comptabilisés»), les engorgements, les hypertrophies routières, que provoquent plus ou moins directement ces navetteurs qui, à près de 40% utilisent la voiture pour se déplacer («les transports collectifs sont les types de transport les moins utilisés; seules 18% des personnes concernées y ont recours; il s'agit principalement de transports par tram, autobus, trolleybus ou car, le train faisant figure de parent pauvre»);

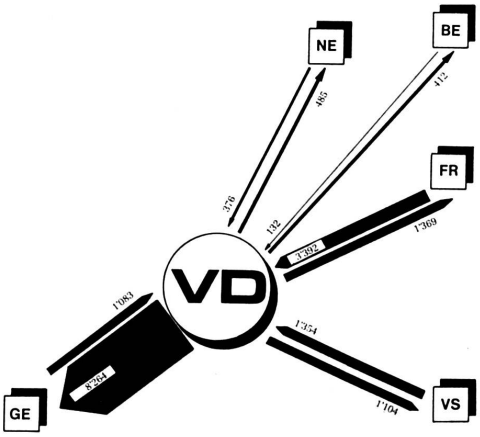
— sur l'emploi du temps; les calculs du Scris: «Les 100 000 navetteurs du canton de Vaud consacrent en moyenne entre 17 et 20 minutes par jour pour un trajet simple course. Cela représente une perte globale journalière de 28 000 à 33 000 heures; le double si on compte l'aller et retour, sans prendre en considération les actifs qui effectuent un aller et retour supplémentaire. Ceci équivaut aux heures travaillées par quelque 7 000 actifs occupés à plein temps durant une journée pour le seul canton de Vaud. Ces heures ne sont ni rémunérées, ni vécues en loisirs; en cela, elles sont des coûts privés.»

Et la conclusion du Scris, prudente: «Un développement urbain qui favorise la ségrégation spatiale entre zone de résidence et zone de travail continuera à accroître les coûts privés et sociaux, les nuisances et les besoins en surface d'habitation. La solution alternative ne serait-elle pas, à l'avenir, dans une meilleure répartition des emplois dans l'espace vaudois, à proximité des lieux de résidence des hommes. C'est ce que souhaite le projet de Plan directeur cantonal d'aménagement du territoire.» Impossible de ne pas abonder dans ce sens; reste à savoir si les collectivités se donneront les moyens de renverser la vapeur.

NYON

Les tentations genevoises

L'un des grands intérêts du travail du Scris est de chiffrer le pouvoir d'attraction de Lausanne sur la population active du canton. Pour plus de détails, se reporter aux minutieux calculs qu'a permis l'analyse des données fournies par le recensement fédéral. Mais il n'y a pas que Lausanne! Genève, tout aussi dynamique sur le plan de l'augmentation de la population résidante, pèse de tout son poids sur l'ouest vaudois: des 11 676 navetteurs qui quittent le canton de Vaud chaque jour, 71% travaillent dans le canton de Genève (cf. schéma ci-dessous), et parmi ces 8264 personnes, 6013 viennent du district de Nyon (et moins de mille de Lausanne)! De quoi modifier en profondeur certains équilibres politiques et sociaux vaudois.



Navettes intercantonales (1980)