Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 26 (1989)
Heft: 967

Artikel: Le prix de la bougeotte
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011204

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

Domaine Public 967

DP

J.A. 1000 Lausanne 1 12 octobre 1989
Hebdomadaire romand Vingt-sixième année

Le prix de la bougeotte

Le maraîcher qui se rend au marché à Lausanne avec sa camionnette utilise le domaine public en deux endroits différents. Au lieu de stationnement de son véhicule, qu'il pourra parquer la plupart du temps gratuitement s'il trouve une zone rouge ou blanche, ou pour 50 centimes de l'heure s'il est dans une case munie d'un parcomètre. Il devra également disposer d'une surface pour étaler sa marchandise sur un banc. Il devra alors s'acquitter d'un «droit d'anticipation» de 5 francs par mètre courant. A surface égale, son étalage de légumes lui coûtera ainsi au moins dix fois plus cher que le parcage de son véhicule.

Autre illustration. Plusieurs villes suisses ont introduit des vignettes distribuées à leurs habitants et leur permettant de stationner aussi longtemps qu'ils le veulent dans des zones où, pour les autres usagers, la durée de parcage est limitée. Cette mesure vise à favoriser les résidants et à leur éviter de devoir sans cesse déplacer leur voiture pour ne pas enfreindre la loi. Louable intention. Mais là aussi, on brade le domaine public: à Berne, cette vignette revient à 50 francs par an. A Fribourg, où elle a été introduite dernièrement, de nombreux conseillers généraux se sont battus pour en ramener le prix de 200 à 100 francs par an. Ils ont finalement perdu leur bataille. Mais même à ce tarif, la location est dérisoire. Moins de 17 francs par mois pour acquérir le droit d'utiliser en permanence 10 à 20 mètres carrés de terrain dans le centre-ville.

Ce type de subventionnement de la voiture est inacceptable. Car si le domaine public a de tout temps été principalement dévolu aux déplacements — tous modes confondus — il n'est pas normal que l'on continue de réserver presque gratuitement pour le stationnement des voitures des surfaces valant plusieurs milliers de francs le mètre carré. Surfaces qui seraient beaucoup plus rationnellement utilisées si elles étaient dévolues aux piétons, qui se déplacent en ville presqu'aussi vite que les voitures en utilisant beaucoup moins d'espace, aux vélos ou aux transports publics, qui disposent dans bien des agglomérations de couloirs réservés en quantité encore insuffisante.

Certes, il faut que les centres des villes puissent vivre et la voiture est un facteur d'animation puisqu'elle permet de venir y travailler ou y consommer. Certes, il faut que les habitants puissent stationner leur véhicule, sans quoi ils préfèrent déménager. Mais que chacun paie le prix de sa mobilité. Au lieu d'abaisser artificiellement les tarifs des transports publics par des abonnements subventionnés, ne serait-il pas plus judicieux d'aller dans le sens d'une plus grande transparence des prix, et de faire payer à la voiture l'espace qu'elle utilise, le bruit et la pollution qu'elle provoque, les accidents dont elle est la cause? Car ce qui compte dans le choix du moyen de transport, ce n'est pas son prix réel, mais son prix relatif, en comparaison avec un mode de déplacement concurrent. Dans le même ordre d'idées, les déductions fiscales correspondant aux frais de déplacement pour se rendre à son travail mériteraient d'être revues: où est la cohérence entre ce «cadeau» au contribuable et la volonté politique de limiter le nombre de pendulaires?

La situation actuelle n'est pas logique: on subventionne celui qui se déplace, alors que l'on pénalise indirectement celui qui en subit les nuisances, en lui imposant des vitres insonorisantes onéreuses qu'il ne pourra plus ouvrir ou en lui conseillant de ne pas s'aérer en période de smog.

Reste le problème des plus défavorisés, qui n'auront plus les moyens de se déplacer si la transparence des coûts devient réalité. A ceux-là, offrons des aides ciblées, comme le sont les abonnements pour personnes âgées et les réductions pour familles et jeunes. Mais cessons enfin de refuser d'adapter les coûts de la voiture à la réalité au nom du droit de chacun à se déplacer. Car pour un économiquement faible qui en profite, ce sont dix personnes «aisées» qui en abusent.

PI