Parking : étudiant des villes, étudiant des champs

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **29 (1992)**

Heft 1089

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1021961

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

PARKING

Etudiant des villes, étudiant des champs

(*pi*) En 1981, le Conseil fédéral adoptait des directives concernant l'attribution de places de stationnement au personnel de la Confédération. Elles prévoyaient que la Confédération, les PTT et les CFF *«s'efforcent de mettre à la disposition de leurs fonctionnaires et employés tributaires d'un véhicule à moteur, si possible aux abords de leurs bâtiments administratifs ou de leurs bâtiments d'exploitation, les places de stationnement dont ils ont besoin durant les heures de travail»*. Il était prévu comme critère d'attribution de *«tenir compte du temps nécessaire pour se rendre du domicile au lieu de travail et des inconvénients liés à ce trajet. Est déterminante pour l'attribution la différence entre la durée du déplacement au moyen des transports publics (trajet à pied du domicile à la station de départ, durée du voyage et temps d'attente, trajet à pied de la station de destination au lieu de travail) et la durée moyenne du déplacement en véhicule automobile privé»*.

Mais alors que le Conseil fédéral décidait d'abroger ces dispositions d'un autre temps (on n'a plus idée aujourd'hui de s'efforcer de fournir des places de stationnement), l'Université de Lausanne vient d'en adopter de semblables. Il ne s'agit certes pas de créer des places de parc, mais de déterminer à qui on attribue celles qui sont à disposition. Après enquête et travail acharné de plusieurs étudiants en géographie, c'est le critère de la comparaison avec les transports publics qui a été retenu. Et pour éviter toute contestation, les durées de parcours ont été calculées à partir de toutes les communes vaudoises et de tous les arrêts de transports publics lausannois. Chacun donc de se féliciter, associations d'étudiants et rectorat, de la justesse de ce choix reposant sur des bases si solides. Mais on peut être favorable au développement des transports publics et se trouve en désaccord avec les conclusions de cette recherche.

Car enfin, au nom de quoi obligerait-on ceux qui habitent près d'une gare à utiliser le train ? Il est bien clair que toute personne utilisant une voiture — que ce soit pour se rendre au travail ou à l'Uni, en commissions ou chez grand-maman — a d'excellentes raisons, à ses yeux, de ne pas prendre le train. Le lieu de domicile est une chose, mais *quid* de la liberté de dormir chez sa petite amie qui habite au diable vert ? Et de l'étudiant-parent qui va déposer bébé chez grand-maman ou à la crèche ? Et pourquoi ces critères-là, si on décidait d'en tenir compte, auraient-ils plus de valeur que le fait de suivre un cours du soir de japonais qui se termine à une heure où les possibilités de rentrer en train se font rares, ou de faire du body-building, ou ses courses à la Migros ?

Et puis, le seul respect de la liberté personnelle devrait interdire que l'on tienne compte de son lieu d'habitation pour obtenir quelque prestation que ce soit, encore moins qu'on le contrôle — *«les contrevenants devraient être privés d'autorisation de parking jusqu'à la fin de leurs études !»* dit sans rire *Uniscope*, l'hebdomadaire de l'Uni.

Si l'on veut que les pendulaires tiennent compte des possibilités offertes par les transports publics pour se rendre à leur travail ou à l'Uni, il faut arrêter de privilégier celles et ceux qui habitent là ou le train ne passe pas. Car il est facile d'aller se planter au fin fond de la verte et calme campagne et de réclamer ensuite le droit à une place de stationnement au nom du temps perdu à prendre les transports publics.

Non, la vraie logique est tout autre et l'on s'étonne que des étudiants en géographie ne l'aient pas découverte spontanément. Si le rectorat tient absolument à privilégier certains détenteurs de voiture au détriment d'autres, ce sont à ceux qui habitent le plus près de l'Uni qu'il faudrait, an nom de la protection de l'environnement, délivrer des vignettes de stationnement: en se rendant à leurs cours en auto, ils causent bien moins de nuisances que ceux qui doivent rouler vingt ou cinquante kilomètres pour arriver à Dorigny. Il faut donc les récompenser d'avoir fait un choix cohérent: habiter à proximité de son lieu d'activité. ■

COURRIER

Le prix de la santé

Je souhaite donner quelques pistes permettant de répondre à la question «sommaire» mais pertinente de M. André Gavillet dans l'éditorial de DP nº 1085 du 28 mai 1992. Il disait qu'à Zurich, on dépense pour la santé 1511 francs par habitant et à Genève 2385 francs (en 1989), alors est-on mieux soigné à Genève qu'à Zurich ? Son éditorial sous-entendait, sans polémique, que les coûts genevois devaient être supérieurs.

Je crois que cette statistique *par habitant* — utilisée fréquemment dans le débat politique — est trompeuse. On cherche à y voir une indication objective du coût des prestations publiques. Mais n'oublions pas que ce chiffre est le rapport entre un *numérateur* (les dépenses brutes, Zurich: 1,750 millions, Genève: 901 millions pour la santé) et un *dénominateur*, le nombre d'habitants (Zurich: 1 152 800, Genève: 377 100).

Or le problème est le suivant: sur combien d'habitants une collectivité publique peut-elle répartir le coût de ses prestations, autant réellement que statistiquement ? La solution est limpide: Zurich est une grande ville, mais le canton est grand et il peut répartir les coûts sur un arrière-pays très peuplé. Genève est aussi une grande ville, mais n'a pas d'arrière-pays aussi peuplé. Donc, la statistique genevoise par habitant est relevée par le faible dénominateur, sans que l'on puisse en inférer automatiquement que les Genevois sont dépensiers ou inefficaces.

A titre d'illustration de cette règle, Bâle-Ville, canton-ville par excellence, atteint 3209 francs par habitant pour la santé, Vaud vient en troisième place avec 1899, puis Berne avec 1605 francs.

Pour finir, si nous calculions les dépenses de santé à Genève en prenant non pas le nombre d'habitants mais le nombre de bénéficiaires réels des prestations (on parle de 600 000 personnes pour Genève), on obtient 1500 francs par personne... comme à Zurich !

Ces pistes débouchent sur des réponses aux interrogations de M. Gavillet. Pourquoi certains cantons ont-ils des difficultés financières ? Parce qu'ils ne parviennent pas à répartir leurs coûts sur les bénéficiaires réels des prestations, parce que le découpage administratif (les cantons) ne correspond plus à la réalité.

Eric Mottu,
assistant à la Faculté des sciences économiques et sociales,
Genève