

La circulation: du solide ou du fluide?

Autor(en): **Dériaz, Blaise**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **115 (1989)**

Heft 10

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-76932>

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.

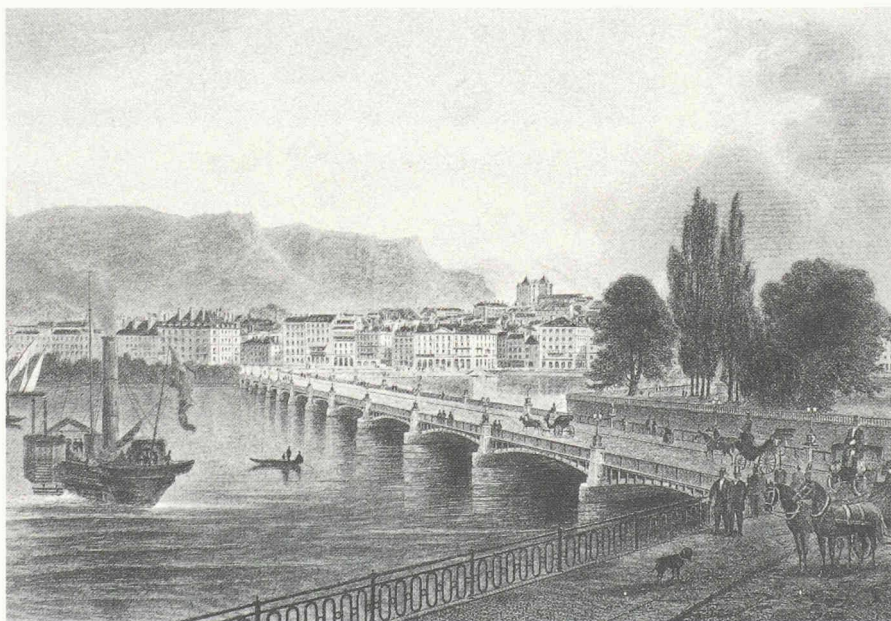
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

La circulation : du solide ou du fluide ?

Après une quinzaine d'années passées en études diverses sur les multiples aspects des transports à Genève, il y aurait certes beaucoup à dire, à documenter et à présenter. L'agglomération du bout du lac n'est pourtant pas vraiment différente des autres. Tout au plus sa situation géographique et son importance, au milieu d'une région qui ne lui appartient pas, accentuent certains phénomènes et aboutissent à quelques particularités. Comme le titre, suggéré par l'équipe de rédaction de ce numéro, est accrocheur, voire même provocateur, j'en ai profité pour présenter des réflexions et des analogies, inspirées de mes activités, dans l'optique de contribuer à une meilleure compréhension et d'envisager l'avenir de notre vie en société.



Genève au XIX^e siècle : circulation solide et fluide !

Les transports en général et la circulation routière en particulier : sujets pour lesquels chacun a son mot à dire, car chacun ou presque se déplace quoti-

PAR BLAISE DÉRIAZ,
GENÈVE

diennement. Mais les déplacements ne sont pas une activité primaire productrice, ils ne sont que la conséquence d'une organisation de la vie en société. Souvent, à ce titre, ils sont considérés comme inévitables et rarement leur besoin est remis en question.

Indispensables ou nécessaires ?

Et pourtant, prenez un peu de temps, pensez aux déplacements que vous

avez effectués ces derniers jours et classez-les dans les quatre catégories : indispensable, nécessaire, souhaitable, superflu. Bon, vous avez placé la plupart sous « indispensable » et « nécessaire ». Alors, remémorez-vous, il y a dix ou vingt ans, lorsqu'il y avait moins de voitures, auriez-vous fait ces déplacements ? En partie probablement, parfois avec un autre moyen de transport, mais souvent pas du tout. Pourquoi sont-ils devenus indispensables ou nécessaires ?

La voiture a créé des besoins, au même titre par exemple que la photocopieuse. Ces éléments de confort ont permis de mieux résoudre des problèmes, mais travaille-t-on vraiment plus efficacement ? Est-il impossible de vivre sans ? Alors je vous suggère

maintenant de reprendre vos déplacements et, avec un peu plus de recul et de sens critique, de les classer à nouveau. Je suis sûr que souhaitable a pris du poids et que superflu n'est plus vide.

La demande en matière de transports ne peut-elle, ne doit-elle que croître à l'avenir ? Arrivé à ce point, je décèle, parmi d'autres, deux attitudes, deux analogies entre les transports et des phénomènes de société.

L'inflation des déplacements

Premièrement, les réactions de chacun en regard de son véhicule individuel sont du même genre que celles des Etats face à leur armement. Quand les autres se passeront de leurs voitures, je me passerai de la mienne. Quand les autres désarmeront, nous désarmerons. Il n'y a pas beaucoup de signes encourageants pour une telle évolution. Et pourtant je me demande s'il y a assez de place sur la Terre pour que toute sa population soit motorisée et se déplace comme nous. Notre modèle de société n'est probablement pas généralisable, ce qui est une bonne raison pour le remettre en question. Pourquoi pas une conférence de Genève sur la démotorisation ?

Deuxièmement, plusieurs observations me suggèrent que les prestations de déplacement, par exemple en personnes \times km ou en tonnes \times km, augmentent sans qu'il y ait un gain économique réel. De tels signes sont perceptibles dans les centres d'achats où le chiffre d'affaires par véhicule ne rattrape pas l'inflation. Autrement dit, il faut plus de voitures venant stationner pour un même résultat en termes réels. Le déplacement perd de sa valeur, comme l'argent. Si, en matière monétaire, la lutte contre l'inflation fait l'objet dans bien des pays d'une attention particulière des autorités, soutenues par une population qui se sent directement concernée, l'inflation dans les déplacements n'est absolument pas perçue ou bien elle est acceptée comme un mal nécessaire. Il faudra pourtant bien un jour distinguer entre le déplacement productif et la simple agitation ou bougeotte.

Eh bien, me direz-vous, la circulation : solide ou fluide ? Solide, certainement



Circulation : du solide (par exemple sur le pont du Mont-Blanc)...

... ou du fluide (tram en site propre) ?

pas, car tout échange serait impossible et un certain nombre d'échanges sont bel et bien indispensables. Fluide alors ? Oui bien sûr, mais avec une viscosité qui ne peut être la même partout et qui aura tendance à augmenter. Pourquoi ? Parce que l'attrait pour la mobilité individuelle est tel que chaque infrastructure finit avec le temps par être consommée et convoitée. Et, en matière routière particulièrement, l'équilibre n'est atteint qu'avec une majorité d'automobilistes insatisfaits.

Un programme à titre de démonstration

Je sais pertinemment que ce point de vue en agace plus d'un, surtout ceux qui aimeraient réaliser de nouveaux ouvrages, mais il est issu de l'observation de notre comportement à tous. Et comme toute mesure qui est prise dans l'espoir d'une solution finit par déboucher sur un nouveau problème, il est peut-être temps de se demander comment doit être, à l'avenir, l'organisation de notre société dans son ensemble et pas seulement de ses transports. Peut-on fixer les règles du jeu et trouver un consensus ? A titre de démonstration, je suggère le programme suivant, applicable aussi bien à un village qu'à un canton ou une région :

- définir la demande actuelle en matière de transport et prendre les



Remède coûteux : le VAL de Lille.

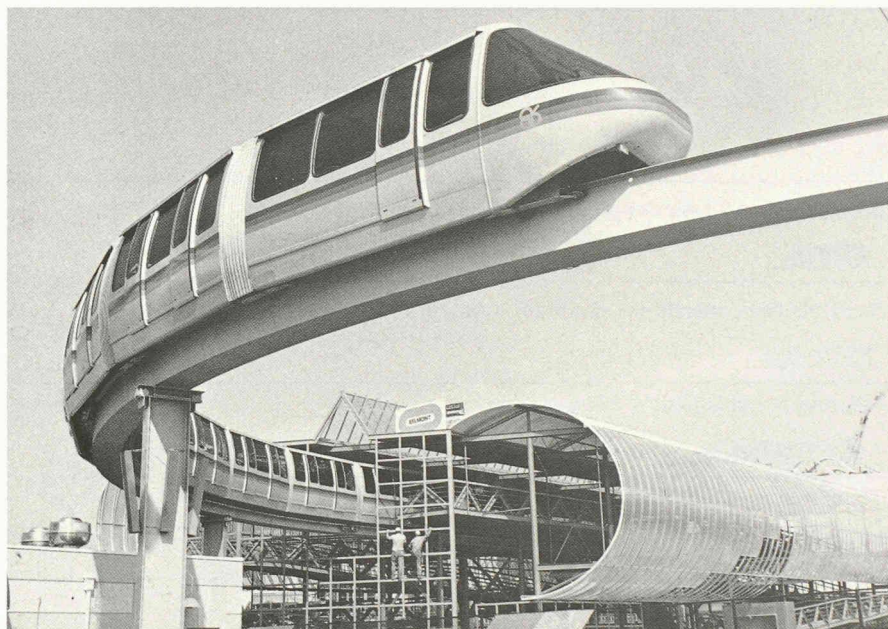
- mesures pour la satisfaire (routes, parkings, transports publics, etc.);
- trouver les moyens financiers et humains ainsi que l'enthousiasme nécessaires pour réaliser rapidement ces mesures - en quelques années tout sera résolu;
 - accepter, a priori pour le futur, des compléments ou des suppressions d'infrastructures ou d'équipements, proportionnels à l'évolution de la population et des emplois dans un périmètre bien défini;
 - ancrer l'ensemble de ces décisions dans une loi soumise au Parlement et au peuple.

Si tout le monde est en principe d'accord pour résoudre les problèmes, aucune majorité ne se rassemblera autour d'un tel programme. Certains le trouveront insuffisant, car il admet comme possible une croissance, d'autres dangereux, car il hypothèque l'évolution future vers une société que l'on ne connaît pas. Et si par hasard il y avait une majorité acceptante, il ne faudrait que quelques années pour que soit lancée une initiative demandant de modifier cette loi.

Comment progresser alors? Probablement en recherchant ensemble un projet de société dont l'élément transports serait bien identifié et mis en place de façon cohérente avec les autres. L'ingénieur en transports ne peut que souhaiter participer à un tel mouvement aux côtés de - par ordre alphabétique - architectes, économistes, ingénieurs de toutes branches, médecins, philosophes, politiciens, sociologues, urbanistes, etc. De cette manière, les modifications et les adjonctions d'infrastructures, au bénéfice de l'ensemble, seraient possibles, car comprises et acceptées même par ceux qui, à leur voisinage, sont directement touchés.

Puisse cette contribution, bien plus «philosophique» que technique, être un point de départ à une plus large réflexion!

Adresse de l'auteur :
Blaise Dériaz
Ingénieur-conseil
35, bd de la Cluse
1205 Genève



Le Canada (en haut: à l'exposition de Vancouver) ou l'Australie (en bas: photomontage) feront-ils école à Genève avec un moyen de transport suisse, le monorail von Roll-Habegger?

