

Renoncer à la voiture privée devient un geste ordinaire

Autor(en): **Herzog, Stéphane**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **47 (2020)**

Heft 6

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1032989>

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.

Renoncer à la voiture privée devient un geste ordinaire

Dans les grandes villes suisses, la voiture privée est concurrencée par des modes de transports alternatifs. Championne dans ce domaine, Berne autorise des immeubles sans parkings. Genève n'en est pas encore là, mais les mentalités évoluent.

STÉPHANE HERZOG

Chaque année, une partie des Suisses renonce à leur voiture privée. À Berne, ville phare des transports publics, certains quartiers comptent une majorité de foyers sans auto. C'est le cas, par exemple, dans le district de Mattenhof-Weissenbühl où cette proportion s'élève à près de 70 %. En 2015, la moyenne bernoise s'établissait à 56,8 %, « mais ce chiffre dépasse probablement maintenant les 57 % », se réjouit la conseillère communale Ursula Wyss, responsable des travaux publics, des transports et des espaces verts de la ville de Berne.

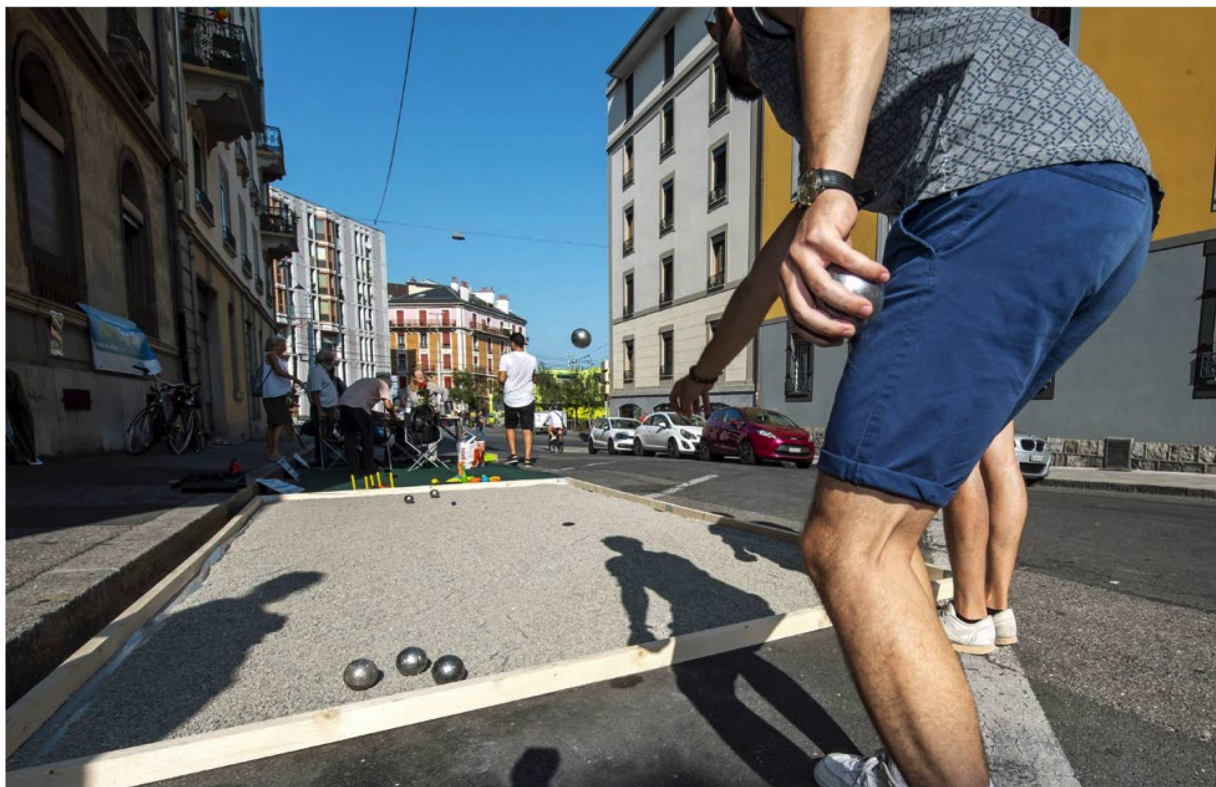
Ce changement a aussi eu lieu à Bâle (52,1 %) et Zurich (52,8 %). Genève, qui se débat dans d'importants problèmes de congestion, se trouve en queue de peloton des grandes villes (41 %). En fait, la ville historique du Salon de l'auto « suit la même tendance, mais avec 20 ans de retard », commente Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'EPFL. En effet, la ville de Genève a enregistré une croissance de ce chiffre de plus de dix points en dix ans. Lausanne, qui comme Genève a opéré dès les années soixante un virage vers le tout automobile, suit la même courbe.

Icône absolue des Trente Glorieuses, la voiture est en recul dans toute l'Europe. « Il y a 15 ans, les jeunes associaient l'automobile à la liberté. Conduire, c'était s'éman- ciper. Aujourd'hui, ils s'échappent par le biais d'Internet et des réseaux sociaux qui, pour eux, constituent un monde tangible », résume Vincent Kaufmann, qui dirige le Forum vies mobiles, une fondation soutenue par les chemins de fers français (SNCF). L'équilibre est en train de pencher en faveur d'une mobilité différente, juge Sébastien Munafò, qui dirige le bureau d'études genevois sur la mobilité 6t.

D'un côté, les coûts liés à la voiture ainsi que son prix ont augmenté. De l'autre, les alternatives à l'auto ont évolué. Le citoyen a désormais accès au Car Sharing (voir page 17), à des Voitures de transport avec chauffeur (VTC). Il fait de plus en plus le choix des transports publics, du vélo électrique, mais aussi du deux-roues motorisé dont Genève est la capitale. « Cela fait que de plus en plus de citoyens, mais aussi de pendulaires, préfèrent cette mobilité pratique et économique à une auto privée dont le coût est lourd », commente Sébastien Munafò.

Protestation à la genevoise: des citoyens ont répandu du sable dans une rue de quartier pour y faire rouler leurs boules de pétanque à la place des voitures. Genève est la ville suisse qui possède la plus forte densité d'automobiles.

Photo Keystone



La conseillère municipale Ursula Wyss inaugure une station de vélos en libre-service. À Berne, plus de la moitié des ménages ne possèdent plus de voiture.

Photo Keystone



Cette tendance s'observe moins dans les villes de moins de 100 000 habitants, ce qui «crée un clivage entre les cités et la campagne, où posséder plusieurs voitures par ménage est courant», relève Vincent Kaufmann.

Les Bernois ont confiance dans leurs transports publics

Pour les collectivités qui désirent désengorger l'espace public, les incitations doivent donc être à la hauteur. Et c'est ce qui se passe à Berne. «En ville, les étudiants et les personnes âgées n'ont pas de voiture. Pour les autres, et les familles notamment, le choix de renoncer à la voiture tient à la confiance. À Berne, on sait qu'on pourra trouver une voiture Mobility à côté de chez soi», résume Ursula Wyss. En outre, les Bernois disposent de transports publics de haute qualité. «C'est la seule ville de Suisse où les habitants placent les TP au sommet des choses qu'ils aiment le plus chez eux», se réjouit la magistrate socialiste, citant un sondage récent.

Une fois cette position acquise, les autorités peuvent actionner l'un des facteurs-clés de la mobilité douce: la limitation du nombre de parkings. Ainsi la ville de Berne compte-t-elle supprimer ces prochaines années la moitié de ses 12 000 places de parking public. Ursula Wyss indique que les places à supprimer se situent notamment sur des trottoirs et gênent les personnes avec handicap. Jugées dangereuses, les places situées le long des rails de tramways seront aussi éliminées. Ces aménagements soulèvent l'oppo-

Voitures sur la route, voitures au-dessus de la route: l'automobile reste prédominante à Genève par rapport au reste de la Suisse.

Photo Keystone



sition de l'UDC, «mais jusqu'à ce jour, nous avons obtenu gain de cause auprès des tribunaux», assure la conseillère communale bernoise.

Autre cheval de Troie des automobiles: le nombre de parkings privés en surface ou sous terre. Berne autorise la construction de locatifs sans parkings. À Genève, il existe «une tension politique très forte dès qu'un projet diminue la place de la voiture en ville ou cherche à l'augmenter», explique Karen Troll, porte-parole du Département des Infrastructures. «C'est un conflit d'intérêts, estime Damien Bonfanti, maire vert de la commune de Lancy (GE). Les automobilistes veulent conserver leurs acquis alors qu'une autre partie de la population ressent de la frustration». L'élue soutient la construction d'immeubles sans places de parking, dès lors que leur nombre est suffisant dans les alentours et que les logements sont bien desservis par les transports publics. Damien Bonfanti relève aussi les coûts engendrés par les parkings souterrains. Ces constructions valent environ 50 000 francs par unité et nécessitent des excavations importantes.

Autre défaut de cet urbanisme souterrain, il empêche la plantation d'arbres en pleine terre. Pourtant, des plans localisés de quartier continuent d'exiger un taux de motorisation élevé. C'est le cas par exemple aux Allières, quartier voisin de la nouvelle gare des Eaux-Vives: 400 logements accueilleront 409 parkings. «Il faut anticiper les changements urbains. D'ailleurs, les promoteurs eux-mêmes demandent de pouvoir bâtir moins de places en sous-sol, car elles restent vides», relève Caroline Marti, vice-présidente de la section genevoise de l'Association transport et environnement. Elle a cosigné une motion qui demande notamment la réalisation d'un quartier pilote sans voitures. Signe des temps, cette proposition a même recueilli le soutien d'élus PLR.

Un grand tournant à Genève

Face à ces demandes pour une ville moins motorisée, le Touring club suisse genevois (TCS) fait feu de tout bois. Il a combattu par référendum une modification réglementaire permettant d'assouplir un système qui force l'État à compenser toute place de parking supprimée. Le 27 septembre dernier, les Genevois ont soutenu cette mutation. Elle autorisera la suppression de 4000 places de parking au profit notamment de pistes cyclables. Pour autant, la Suisse ne se transforme pas en pays sans voitures et l'abandon d'un véhicule privé ne signifie pas qu'on ne circule plus en auto. En Suisse, le trafic automobile représente toujours 50 % des déplacements et 65 % des distances, avec des véhicules de plus en plus lourds et volumineux...