

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 24 (1987)
Heft: 876

Artikel: Morne dimanche
Autor: Miserez, Marc-André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1019808>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les recettes de seize villes

■ (fb) Dans le sillage de la législation sur la protection de l'environnement, l'exécutif de la ville de Zurich demande un crédit de 80 millions de francs pour des mesures de réduction, de canalisation et de modération du trafic motorisé. Un projet qui s'insère dans une politique globale comprenant également le développement des transports publics, la réduction de l'offre de stationnement (en particulier pour les pendulaires) et la promotion des déplacements à pied et à vélo.

En cours depuis plusieurs mois, le débat est vif sur les bords de la Limmat. Et la presse y joue un rôle actif à coup de dossiers solidement charpentés. La *Neue Zürcher Zeitung* et le *Tages Anzeiger*, en pleine émulation, ont ainsi publié pendant plusieurs semaines des enquêtes sur la circulation dans différentes villes (voir encadré).

Quatorze villes, mais une grande similitude des problèmes auxquels elles sont confrontées et des poli-

tiques mises en œuvre: accroissement des besoins de déplacement et impossibilité physique de les satisfaire en développant la motorisation individuelle en ville; recherche d'une mobilité qui ne sacrifie pas le cadre urbain et la qualité de la vie. Transcendant toutes les différences culturelles qu'il peut y avoir entre Rome et Stockholm, Hambourg et Singapour, cela paraît bien être le mode de vie urbain qui, pour survivre, postule l'adaptation des modes de déplacement.

Mais les différences ne manquent pas, de Marseille qui cherche à séduire avec le métro sans mesures restrictives pour l'automobile — elle prolonge aussi ses autoroutes — à Singapour où la dissuasion financière joue à plein contre l'automobile en général, et le trafic pendulaire en particulier: depuis 10 ans, il faut payer pour entrer le matin au centre-ville avec moins de 3 passagers à bord (Stockholm envisage une mesure similaire... dont le produit servirait aussi à financer les travaux routiers.)

La découverte du parcomètre

L'histoire et l'apprentissage que représentent les étapes de l'évolution urbaine se lisent à travers ces villes allemandes (Stuttgart, par exemple) où la communauté tarifaire, voire de trafic des transports publics (mise sur pied d'une offre intégrée) est une réalité ancienne alors que Milan, comme Genève ou d'autres, s'emploie à développer aujourd'hui un réseau démantelé. Si Rome découvre le parcomètre horaire, Stockholm en fait un instrument de régulation sophistiqué à tarif et durée variables. Plusieurs villes favorisent les habitants de certaines zones en leur réservant le stationnement au moyen d'une vignette.

A travers la plupart des exemples, la politique du parcage s'affirme d'ailleurs comme le nœud du problème: la disponibilité de stationnement est

le moteur du trafic, qui se déplace toujours d'une place à une autre. Dans les villes, le parcage pendulaire est le plus souvent banni, pour être reporté (comme à Hambourg ou Berne) sur de nombreux parcs d'échange avec les transports publics, hors de ville.

Place au vélo

A Bâle comme à Zurich, le potentiel du vélo — seul ou en liaison avec les transports publics — pour assurer une part de substitution du trafic motorisé n'est pas oublié. Une étude allemande a montré qu'un trajet en voiture sur deux fait moins de 5 km, un sur trois moins de 3 km, un sur huit moins de 1 km; des distances facilement parcourues à vélo. La ville de Graz, en Autriche, s'est lancée dans un ambitieux programme pour créer un important réseau cyclable en réaffectant notamment des routes existantes. Cette politique est intégrée dans un concept qui comprend une importante zone piétonne couvrant la vieille ville, une stricte prohibition du parcage pendulaire, le développement des transports publics et la canalisation du trafic automobile.

Les enquêtes de la Neue Zürcher Zeitung et du Tages Anzeiger ont porté sur 14 villes, à travers 16 articles: Berne (NZZ 24.3), Bâle (NZZ 30.3), Genève (NZZ 13.4), Hambourg (NZZ 30.4, TA 1.7), Munich (TA 30.5), Stuttgart (TA 7.7), Darmstadt (TA 15.7), Graz (TA 13.6), Rome (TA 18.6), Milan (NZZ 14.5), Marseille (NZZ 22.4), Stockholm (NZZ 1.6), Londres (TA 24.7), Singapour (NZZ 22.5).

30 km / h

En Allemagne, Darmstadt et Hambourg se sont lancées dans la mise en place à grande échelle d'une limitation de vitesse à 30 km/h dans les zones d'habitation. Une nette hiérarchie des voies intervient entre les axes de transit, où la fluidité est recherchée par la signalisation lumineuse, et l'intérieur des quartiers exempts de feux, stops et même marquages au sol (passages pour piétons, milieu de chaussée). Le résultat est positif aussi bien sous l'angle de la sécurité que de l'atteinte à l'environnement, car une telle réduction de la vitesse induit une circulation sans accélération ni à-coup. Une réponse aux ingénieurs en chambre pour qui une vitesse réduite représente des émissions accrues.

Morne dimanche

■ (mam) La Table ouverte de ce dimanche du Jeûne marquait l'entrée en campagne de la TV romande. A quatre semaines des élections, cette première émission consacrée à l'enjeu du 18 octobre a paru bien terne. La présence sur le plateau de notre rédacteur responsable, Jean-Daniel Delley, de l'"incontournable" Denis

Faut pas se presser

■ (pi) L'autonomie communale prend, dans la région lausannoise, des proportions quasi-comiques: alors que seize agglomérations suisses importantes ont introduit un abonnement vert sur leur réseau de transports publics, la quarantaine de communes actionnaires des TL (Transports publics de la région lausannoise) prend tout son temps, chacune à son rythme, pour décider d'adhérer au système de l'«abonnement bleu-blanc», calqué sur le modèle bâlois.

Devant l'impossibilité de réunir une majorité de communes, Lausanne a décidé de se lancer seule dans l'opération en octobre de l'année dernière. Les autres communes avaient initialement jusqu'au 31 août dernier pour introduire sur leur territoire le bleu-blanc, moyennant une participation de 18.45 fr. par abonnement mensuel vendu. Le délai a du être simplement annulé, deux communes seulement — Pully et Belmont — ayant suivi l'exemple du chef-lieu. Deux autres ont pris une décision dernièrement, ce qui ne fait tout de même que cinq communes sur plus de quarante. Le «hâtes-toi lentement» déploie ici tous ses effets!

C'est dans l'espoir de pousser les retardataires à se décider — si possible positivement — que la section vaudoise de l'AST (Association suisse des transports) a édité une brochure d'information sur les abonnements verts en Suisse et la situation dans la région lausannoise⁽¹⁾. Elle a été envoyée à tous les conseillers

communaux et municipaux des communes concernées.

Il en ressort notamment que le manque d'empressement de certains est d'autant plus incompréhensible que l'investissement à consentir est le plus souvent fort modeste: pour de nombreuses communes, il ne dépasse pas la dizaine de milliers de francs. Pour d'autres, il est vrai, la pilule sera plus difficile à avaler: Renens (dix-huit mille habitants) devrait déboursier 275'000 fr. par année. Cette même commune devra déjà payer l'augmentation du déficit provoqué par le prolongement d'une ligne TL sur son territoire et a été sollicitée pour participer au financement du Tramway qui reliera Lausanne aux Hautes-Ecoles et à Renens (TSOL). Le système lausannois prévoit en effet que toute prestation nouvelle soit prise en charge entièrement par les communes directement touchées. On se demande comment, dans ces conditions, de petites communes de quelques centaines d'habitants — Mex, Villars-St-Croix — qui ne disposent pour l'instant que de quatre liaisons journalières, pourront s'offrir une cadence horaire.

Alors que la Suisse allemande en est déjà à l'étape suivante — la communauté tarifaire à grande échelle — (voir DP 847), les Vaudois ont toutes les peines du monde à penser «région» plutôt que «clocher»!

(1) «L'abonnement bleu-blanc» — 24 pages, à commander à l'AST, case postale 2063, 1002 Lausanne

Barrelet et de Raymond Gremaud, ténor de l'agence "droitière" CPS n'a pas suffi à retenir les téléspectateurs derrière leur petit écran ... dix téléphones en tout et pour tout en cours d'émission, alors que les crottes de chien avaient suscité la réaction de centaines de personnes!

Pourquoi le meneur de jeu a-t-il laissé la discussion glisser pendant une demi-heure de la fiabilité des sondages à l'entrée (au demeurant

impossible) d'un Vert au Conseil fédéral? Les enjeux sont pourtant là: les dossiers de l'énergie, des transports, de la fiscalité attendent un déblocage qui pourrait bien venir des écologistes. Il aurait fallu en parler, avancer des solutions.

Mais las, à l'heure où même dans les couloirs du Palais, on ne se passionne plus que pour l'après-Pierre et l'après-Léon, comment en vouloir aux citoyens de profiter de l'été indien?

■ (jd) On se souvient de la proposition lancée par l'AST: augmenter fortement le prix de l'essence et répartir la somme ainsi amassée entre tous les habitants. Opération nulle pour les ménages qui roulent moyennement, coût supplémentaire pour les dévoreurs de kilomètres et prime pour ceux qui utilisent peu ou pas du tout un véhicule à moteur.

Georg Ziegler, directeur de la division des constructions d'une grande entreprise métallurgique, suggère une variante: plutôt que d'augmenter le prix de l'essence — avec le risque de voir se développer un tourisme de la station-service dans les régions frontalières — il propose de prélever une taxe proportionnelle à la distance parcourue annuellement et à l'impact du véhicule sur l'environnement. Le montant serait également redistribué entre les habitants du pays.

Ecobonus plus

Grâce à cette incitation négative, on peut espérer une réduction de l'utilisation des véhicules et un déplacement de la demande vers des voitures équipées de catalyseur ou à propulsion électrique.

Le point faible de ce mode de régulation du trafic reste la situation des populations des régions périphériques, mal desservies par les transports publics et qui sont dépendantes des véhicules privés.

Pourtant de telles mesures méritent un examen attentif. Elles constituent la seule alternative à des interventions plus draconiennes encore, telles que l'interdiction de circuler ou le rationnement du carburant. On sait maintenant déjà que toutes les améliorations techniques aux véhicules se révéleront insuffisantes à réduire les émissions à un niveau supportable.

Reste donc à modifier nos comportements. La méthode incitative — par exemple l'ecobonus — est une solution plus souple que les mesures répressives.