Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1024

Artikel: Mobilité : l'échec cuisant d'une politique
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1020643

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: 12.07.2025

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

MOBILITÉ

L'échec cuisant d'une politique

Il y a beau y avoir plus de monde dans les trains, notre politique des transports n'en est pas moins un échec.

(*pi*) Le succès du RER zurichois dépasse les prévisions: ce sont 195 000 personnes qui utilisent quotidiennement les 700 trains circulant sur les neuf lignes du réseau. Par rapport aux chiffres de fréquentation d'avant sa mise en service, l'augmentation du nombre de voyageurs se monte à 30 000 par jour, ou 18% de plus qu'auparavant. Ces chiffres sont impressionnants puisqu'ils résultent de comptages effectués sept mois seulement après l'inauguration du RER. Vu ce succès, de nouveaux wagons ont été commandés et des tronçons supplémentaires seront aménagés à double-voie. Voilà ce qui ressort du bulletin du Service d'information pour les transports publics (LITRA).

En fonction du but à atteindre

Si le but du RER était de transporter un maximum de personnes en provoquant aussi peu de nuisances que possible, le RER est un succès.

Si par contre son but était de diminuer les nuisances — pollution, bruit — provoquées par les transports dans le canton de Zurich, l'échec est cuisant. Car si davantage de personnes utilisent les transports publics, il n'y a pas moins de monde sur les routes. En définitive, davantage de trains ajoutés à un nombre à peu près constant de voitures signifient davantage d'énergie consommée pour les transports, de bruit et d'espace dévolus aux transports. D'autres expériences plus anciennes confirment ce phénomène: à Bâle, si la circulation en ville a diminué immédiatement après l'introduction d'un abonnement écologique, elle a rapidement repris sa pente ascensionnelle; si, au niveau suisse, la fréquentation des trains a augmenté de 18% entre 1980 et 1988 grâce à des améliorations de l'offre et à l'introduction de l'abonnement demi-tarif à 100, puis à 110 francs, la circulation privée faisait durant cette même période un bond de 25%. Résultat: la part du rail a diminué, passant de 12,5 à 11,4%...

Ces quelques exemples montrent bien que, contrairement au discours généralement tenu, une meilleure desserte par les transports publics ne suffit pas à diminuer la consommation d'énergie ou à réduire le bruit provoqué par les déplacements motorisés.

Le RER pourtant, comme toute amélioration des transports publics, est en soi un progrès: ce mode de déplacement est nettement moins coûteux que la voiture et il est accessibles aussi à celles et à ceux qui ne possèdent pas de véhicule. Il n'est donc pas abusif de parler d'une «démocratisation» des déplacements. Mais pour atteindre des buts écologiques d'autres mesures sont nécessaires: il faut qu'à l'accroissement de l'offre en transports publics corresponde une diminution des possibilités de se déplacer en voiture. Sans quoi le bilan global, comme on l'a vu, est négatif.

Le phénomène est logique. Les personnes qui se déplacent ne considèrent pas une carte de géographie en fonction des distances, mais du temps qui sépare deux lieu. A ce phénomène s'ajoute celui du remplacement. Les personnes qui laissent leur voiture au garage pour prendre le train sont rapidement remplacées par d'autres qui renonçaient auparavant à se déplacer à cause de la saturation du réseau routier.

Les automobilistes subventionnés

La politique actuelle est également contradictoire du point de vue financier, puisque l'Etat subventionne les personnes qui se déplacent sans qu'il en retire un quelconque avantage. Dans un article paru dans la *Weltwoche* (29.11.90), Hanspeter Guggenbühl a calculé que les usagers des transports publics de la région zurichoise ne payaient que le tiers environ du prix effectif du billet. Ainsi, le prix de l'abonnement autorisant l'accès à toute la zone desservie par la communauté devrait se situer entre 2150 et 3300 francs au lieu des 1160 francs actuels. Autre paradoxe: alors que l'Etat veut encourager l'utilisation des transports publics, il subventionne bien davantage encore ceux qui se déplacent en voiture: le pendulaire habitant à 30 kilomètres de son lieu de travail «coûte» entre 1000 et 2000 francs par année s'il se déplace avec les transports publics. Si par contre il utilise sa voiture, il sera «subventionné» à raison de plus de 4500 francs par année. Cette somme prend en compte la part du compte routier non couverte par les taxes et impôts ainsi que les coûts externes pris en charge par l'Etat ou les particuliers. Enfin, les per-

«Plus tu pollues, moins tu paies»

Dans certaines conditions, le système du «Park and ride» peut encourager les automobilistes, notamment les pendulaires, à utiliser les transports publics sur une partie de leur trajet. Un article paru dans le *Tages-Anzeiger* du 15 janvier présente le manque de concertation dans ce domaine à Zurich entre les communes, le canton et les entreprises de transports publics. Le prix de location des places de parc varie de 0 à 400 francs par année suivant les endroits et le propriétaire du terrain.

La situation n'est pas meilleure en Suisse romande. Prenons un seul exemple. Les CFF ont réalisé un parking à proximité de la gare de Palézieux, bien desservie et utilisée par de nombreux pendulaires des localités voisines. A l'année, une place coûte 300 francs (l'abonnement de train revient, lui, à plus de 800 francs). Or il existe à la périphérie lausannoise des possibilités de se parquer gratuitement (l'abonnement annuel sur le réseau urbain des TL coûte 610 francs). Ainsi, celui qui ne dispose d'aucun moyen de transport autre que sa voiture pour partir de chez lui devra payer 300 francs de parking s'il laisse sa voiture à la gare la plus proche, mais ne déboursera pas un centime s'il effectue vingt kilomètres supplémentaires...

sonnes qui ne se déplacent pas font également les frais de cette politique. Ecologiquement parce qu'elles subissent les nuisances dues aux déplacements. Et financièrement pour deux raisons au moins: elles participent, par leurs impôts, au subventionnement du système; et comme l'amélioration des voies de communication provoque inéluctablement une hausse des prix du terrain, celle-ci finit toujours par se répercuter sur les loyers, sans distinction entre ceux qui se déplacent beaucoup et ceux qui ont moins la «bougeotte».

On ne peut donc que répéter que cette politique mène à l'impasse. Et logiquement, nous devrions assister à une coalition des forces écologiques et libérales pour que chacun paie le prix effectif de ses déplacements. Quant aux subventions, elles devraient être réservées pour atteindre une meilleure équité sociale dans les déplacements. Devraient donc en bénéficier les étudiants, les personnes à faible revenu, etc. Cette politique serait à l'avantage des régions décentralisées: plutôt que de subventionner celles et ceux qui les quittent le matin pour y rentrer le soir, l'Etat disposerait de ressources pour y mener temporairement une politique efficace de création ou de transferts d'emplois. ■

Des commerçants obstinés

(*pi*) «Un sondage très alarmant» titrait la Gazette de Lausanne à propos d'une enquête sur l'évolution des habitudes d'achat au centre-ville de Lausanne. Commandé par des associations de commerçants et de cafetiers, ce sondage conclut à une perte d'intérêt du centre notamment à cause des difficultés d'y pénétrer en voiture et d'y parquer, pour les habitants de la périphérie surtout. Et les commerçants de réclamer la construction de nouveaux parkings à proximité directe du centre.

L'obstination de ces milieux à tenir un discours pro-voitures est consternante. Leur opposition farouche aux zones piétonnes n'a fort heureusement pas empêché leur réalisation et ils ne s'en portent que mieux. Et que les habitants d'Echallens ou de Renens s'approvisionnent plutôt dans les magasins qu'ils trouvent sur place ou dans les supermarchés de la périphérie, voilà qui, du point de vue de l'économie des transports, est plutôt réjouissant. Le centre-ville est débarrassé d'autant de véhicules et le nombre de kilomètres à parcourir pour faire ses achats est moindre. Quant à la construction de parkings au centre, la proposition est simplement irréalisable, parce qu'elle contribuerait à en rendre l'accès encore plus difficile, ce dont se plaignent aussi les consommateurs.

Toutes les études le prouvent: seule une amélioration des transports publics permettra un meilleur accès au centre. Or cette amélioration n'est possible qu'en maintenant la circulation à son niveau actuel, voire en la restreignant. Les commerçants seraient donc bien inspirés de faire des propositions concrètes dans ce sens. Ils pourraient aussi mettre leur imagination à profit ou mandater quelque institut spécialisé pour rendre les déplacements en bus plus aisés lorsqu'on est chargé de commissions.

En réclamant à cor et à cri des parkings, ces milieux occultent leur propre responsabilité dans la désaffection (toute relative) du centre. C'est aussi une certaine ambiance et une animation que le public recherche, animation qu'une circulation trop importante rend difficile. Enfin, leur chiffre d'affaires aurait certainement plus à gagner à ce que le centre se repeuple. Une opération impossible lorsque la plupart des rues qui en sont proches et qui sont ouvertes à la circulation dépassent les cotes d'alarme des ordonnances fédérales pour la lutte contre le bruit et la pollution de l'air, à cause de la circulation justement... ■

OBJECTION DE CONSCIENCE

Nouvelle proposition

(*réd*) L'objection de conscience fait partie de ces problèmes toujours urgents et jamais résolus. Alors que le «projet Barras», loi combattue par la gauche comme insuffisante et par la droite comme anticonstitutionnelle et trop généreuse, va être soumise au peuple probablement le 2 juin, la Fédération romande des mouvements non violents a rendu publique une nouvelle proposition: la création d'une commission composée de représentants des partis politiques, des Eglises et des mouvements non violents et d'objecteurs de conscience. Elle aurait pour tâche «de se mettre d'accord dans un consensus helvétique sur un texte constitutionnel simple permettant d'apporter une solution durable au problème des objecteurs en Suisse». La proposition a été remise sous forme de lettre ouverte à Kaspar Villiger. Le document est signé par une trentaine de personnes, en majorité des politiciens «ne pouvant être soupçonnés d'antimilitarisme». Lorsque le conseiller fédéral a reçu une délégation de la Fédération, il a fait part de sa conviction qu'il n'y avait pas de solution durable à ce problème en dehors d'un changement constitutionnel, une de ses priorités étant de rendre ce changement possible.

Mais il faut attendre: le 2 juin que le peuple se soit prononcé sur le projet Barras; et qu'une commission parlementaire travaillant sur une initiative déposée par Helmut Hubacher (PS) ait rendu ses conclusions et, peut-être, fasse proposition concrète. Une de plus, est-on tenté de dire ■

EN BREF

La récolte de céréales de 1989 a été d'un tiers supérieure à la demande. Il a donc fallu déclasser ce surplus en aliment pour le bétail; coût de l'opération pour la caisse fédérale: 93 millions de francs. Par ailleurs la demande de céréales de culture biologique est telle qu'on doit en importer la moitié. Logique agricole.

La majorité des députés zurichois a rejeté une initiative parlementaire proposant d'introduire dans la constitution cantonale le principe de la collégialité des exécutifs. Seuls 43 députés ont soutenu le projet; il en aurait fallu 60 pour que l'examen soit poursuivi.

Qui a le dossier le plus épais au Ministère public de la Confédération? *Vorwärts* a cru que c'était le communiste bâlois Franz Dübi (160 pages) et découvre le dossier du libraire zurichois Theo Pinkus (250 pages).