Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2011)
Heft: 1901

Artikel: Et si les déplacements en voiture avaient atteint leur pic?
Autor: Dépraz, Alex
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1025691

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

Et si les déplacements en voiture avaient atteint leur pic?

Alex Dépraz • 21 février 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/16709

Le financement de la mobilité ne doit pas reposer sur une vision dépassée de la réalité

Dans le débat sur le financement des infrastructures de transports, Doris Leuthard et ses nombreux contradicteurs partent de la même hypothèse de travail: les déplacements dans leur ensemble vont inévitablement augmenter. En voiture individuelle comme en transports publics. La seule question à résoudre serait de savoir comment répartir la facture des nouvelles infrastructures entre les utilisateurs et l'ensemble des contribuables (DP 1899 [2]).

Or, contrairement aux idées reçues, nous avons peut être déjà atteint le «*pic* [3] » des déplacements en voiture. Les kilomètres parcourus en voiture ont constamment augmenté pendant le XXe siècle, période de guerre exceptée. Mais, depuis le début du XXIe, la tendance est plutôt à la stabilisation. Ce constat – qui concerne non seulement le nombre de kilomètres parcourus par personne mais également les déplacements en voiture dans leur ensemble – vaut pour les pays que l'on décrivait comme les plus riches, des Etats-Unis à la Suède, de la Grande-Bretagne au Japon. Les chiffres de l'Office fédéral de la statistique montrent que la tendance est identique en Suisse [4] .

Quelle est l'explication d'un désintérêt pour la voiture qui dépasse les frontières nationales? Sur le blog de *Freakonomics* (DP 1845 [5]), l'économiste des transports Eric Morris [6] avance plusieurs hypothèses.

L'explication qui vient naturellement à l'esprit tient au prix du pétrole: s'il joue sans doute un rôle (plus nous payons, moins nous nous déplaçons), ce critère ne suffit pas à lui seul à expliquer une tendance qui a commencé avant les plus récentes flambées du baril de brut et qui semble indépendante de ses variations.

Quels sont les points communs entre les pays où le trafic automobile est stable, voire recule? D'abord – et la Suisse n'échappe pas à la règle -, les infrastructures sont vieillissantes. Compte tenu de la surcharge du trafic, le bénéfice du déplacement est parfois si faible qu'il n'en vaut plus la peine. Qui imaginerait aujourd'hui de faire un trajet en voiture pour le plaisir entre Lausanne et Genève? Autre explication: la stabilité du nombre de voitures en circulation et celle du… pourcentage de femmes qui travaillent. Enfin, nous aurions atteint un *«plafond»* dans le temps que nous consacrons à nos déplacements par rapport à nos autres activités. Se déplacer n'est pas toujours vécu comme une obligation – cela peut être un temps pour soi bienvenu entre vie professionnelle et vie familiale –, mais au-delà d'une heure quotidienne et dans les embouteillages, cela le devient. Parmi les explications plausibles, on peut également citer le développement du travail à domicile grâce aux nouvelles technologies et le vieillissement de la population.

Comme le relevait le conseiller d'Etat vaudois François Marthaler [7] dans son commentaire d'un précédent article sur le site de DP, il est probable que des mesures ciblées prises par les autorités en matière d'aménagement du territoire, comme celles qui sont prévues dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges [8] (PALM), puissent renforcer cette tendance.

Difficile de savoir par contre si des mesures pour encourager l'utilisation des transports publics, notamment par l'octroi de tarifs très avantageux, sont encore nécessaires. Beaucoup des automobilistes qui pouvaient renoncer à leur véhicule pour le train l'ont déjà fait. Et les transports publics favorisent également des déplacements qui auraient été effectués à pied ou auxquels l'usager aurait sinon renoncé: tel est typiquement le cas du M2 lausannois – ce qui n'ôte rien à son opportunité. La saturation de certaines lignes est toutefois telle que des investissements importants sont indispensables car là le pic est loin d'être atteint.

La proposition de Doris Leuthard de faire passer les usagers à la caisse est critiquée y compris par son président de parti. La Commission des finances du Conseil des Etats vient de réagir en se félicitant [9] du débat politique. Mais avant d'ouvrir les vannes budgétaires et de décider qui doit passer à la caisse, il serait opportun de bien cibler les mesures à prendre.

Berne au chevet de l'agglomération lausannoise

Albert Tille • 20 février 2011 • URL: http://www.domainepublic.ch/articles/16690

Un plan de développement 2020 pour Lausanne-Morges

La région Lausanne-Morges, qui regroupe près de la moitié de la population du canton, est le mouton noir de la Suisse. C'est l'agglomération où l'on se déplace le plus en voiture, le moins en transports publics et en mobilité douce.

Handicapée par un découpage administratif obsolète, elle s'est urbanisée sans cohérence. Mais, dans un sursaut salvateur, les 27 communes de l'agglomération se sont unies pour élaborer un plan de développement commun à l'horizon 2020.

Le PALM [13] a pour objectif prioritaire le développement des transports publics, mais aussi de la mobilité douce. L'éventail est large: augmentation des cadences, tram et bus en site propre, nouvelle gare CFF et accès facilité au réseau pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons.

Mais comme la mobilité s'oriente en tenant compte du lieu d'habitation des futurs usagers, le PALM définit des principes d'utilisation du sol, une densification pour combattre l'éparpillement urbain. C'est la nouvelle tendance de l'aménagement du territoire (DP 1670 [14]).

Mais l'ambitieux projet à 27 ne change pas les règles de base qui laissent une large autonomie aux communes pour l'élaboration de leurs plans et pour voter les crédits. L'avenir glorieux de l'agglomération Lausanne-Morges pourrait n'exister que sur les cartes et les brochures de spécialistes compétents et zélés. Le risque est réel. Il est cependant limité.

L'argument du porte-monnaie est un puissant antidote à l'esprit de clocher. Tout l'édifice repose sur la loi fédérale [15] de 2006 sur le trafic d'agglomération qui permet d'affecter à la décongestion des villes une part importante des taxes sur les carburants. Le coût du programme jusqu'à 2020 se monte à 1,63 milliards de francs. La part de la Confédération atteint 1 milliard. Berne a déjà octroyé deux crédits pour un montant de 350 millions ratifiés par les Chambres fédérales. Le reste sera débloqué au fur et à mesure de l'affinement des projets. Si les communes traînent la patte pour faire la part qui leur revient, si la densification de l'habitat prend du retard, les services de la Confédération, suivis par le Parlement, pourront freiner leurs versements.

La loi sur les investissements des régions de montagne (LIM) a déjà prouvé l'effet incitateur des subventions fédérales pour dépasser les clivages communaux voire cantonaux (DP 1393 [16]). Le mécanisme s'applique maintenant aux agglomérations.