**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes
**Band:** 129 (2003)
**Heft:** 10: Trafics urbains

## Sonstiges

**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:** 01.05.2025

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

Jacques Perret

# Autre **trafic** urbain

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ

ÉDITORIAL

S'il existe un problème non résolu commun à toutes les agglomérations urbaines, c'est bien celui des congestions de trafic. A défaut d'y apporter une solution définitive, il est en revanche intéressant de tenter de comprendre pourquoi une situation si universellement répandue peine pareillement à trouver des solutions efficaces.

Lors d'une récente conférence à l'EPFL intitulée « Quel avenir pour la Vie sur terre ? », l'astrophysicien canadien Hubert Reeves attribuait en grande partie au manque de volonté politique les maigres résultats obtenus en terme de lutte contre la dégradation des conditions de vie sur la planète. Les congestions de trafic croissantes observées dans des villes font partie des facteurs de dégradation mis en cause par le Québécois.

Cela étant, les politiques ne sont en tout état de cause pas les seuls responsables : s'il est légitime de leur imputer certains choix stratégiques, il n'en va pas de même des comportements individuels, notamment celui qui consiste à accepter quotidiennement de rester enfermé dans son véhicule privé durant plusieurs heures.

Dans la mesure où les besoins en déplacements n'iront pas en diminuant et où il est impossible - et peu sage - d'augmenter la capacité des réseaux à l'infini, il est nécessaire d'agir sur ces comportements individuels en terme de mobilité. Or les stratégies mises en application se résument généralement à la promotion d'un type de transport associée à la création d'embûches pour les modes concurrents. Elles ont aussi en commun qu'elles se basent systématiquement sur des techniques existantes et qu'il n'est que très rarement (ou jamais) envisagé de les faire évoluer dans le but de modifier le comportement des individus en terme de mobilité[1].

D'autre part, la mise en œuvre de ces stratégies se cantonne toujours à des échelles temporelles et spatiales limitées, ce qui va à l'opposé du développement durable : les modifications des aménagements de transports publics dans certaines villes - par exemple le déplacement systématique des arrêts sur les chaussées - ont-elles été envisagées comme des éléments réversibles ou adaptables ?

Face à cette problématique a priori sans issue, une pensée du dalai-lama vient à l'esprit. Il n'y a que deux types de problèmes : ceux qui ont une solution et ceux qui n'en ont pas. Dans le premier cas, il faut appliquer la solution, et dans le second, accepter les désagréments et vivre avec. Gardons-nous de ranger les congestions de trafic dans la seconde catégorie, sous prétexte que leurs solutions restent à inventer. Mais sachons aussi que ces dernières ne seront sans doute pas compatibles avec nos comportements individuels qui les contredisent quotidiennement...

[1] Les principes de fonctionnement des bus ou des trains sont identiques depuis leur invention.