Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (1995)

Heft: 2

Artikel: L'espace public et les transports

Autor: Dériaz, Blaise

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957545

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: 16.07.2025

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

LES RAPPORTS ENTRE L'ESPACE PUBLIC ET LES TRANSPORTS MÉRITENT POUR LE MOINS UNE RÉFLEXION. LE BUT DE CET ARTICLE EST DE L'AMORCER AINSI QUE DE SUSCITER LA DISCUSSION PLUTOT QUE D'APPORTER UNE RÉPONSE

L'espace public et les transports

▸ **Blaise Dériaz**

Les transports consomment des surfaces importantes ce qui pose des problèmes particulièrement en milieu urbain. Différentes formes et moyens de transports convoitent l'espace public et se concurrencent. Comment gérer ces conflits ? Il y a bien sûr des règles à respecter entre usagers. Toutefois, elles ne suffisent plus. Au moment où la régulation par des principes de l'économie de marché plutôt que par des réglementations est souvent prônée, la question de la gratuité ou non de l'usage de l'espace public doit être posée, notamment dans une perspective de gestion des transports.

Les transports ont besoin d'espaces collectifs
Pour fonctionner toute collectivité, même privée, a besoin d'espaces à partager. Notamment afin de se déplacer, il est indispensable de disposer d'un "espace-réseau" qui est en principe accessible à tous ou pour le moins qui doit être partagé. Ces espaces se trouvent sur les domaines aussi bien public que privé. Il faut donc se garder, en matière de transports, d'assimiler "espace public" à domaine public.
Par la force des choses, les espaces dédiés aux transports sont utilisés de manière collective bien que certains individus ou groupes veuillent s'en réserver ou s'en approprier l'usage exclusif pour de multiples bonnes ou mauvaises raisons.
Voici quelques exemples d'espaces collectifs de transport : Les autoroutes où l'on ne fait que circuler avec un véhicule automobile; les rues où l'on stationne aussi; les parkings; les gares; les véhicules et les stations des transports collectifs; les ascenseurs (mais oui !), et bien sûr les trottoirs et les places.

L'utilisation des espaces implique des règles
L'utilisation collective d'un espace nécessite pour fonctionner le respect de règles pratiques ou pour le moins un comportement adéquat des ses utilisateurs :

- La circulation des véhicules est séparée par sens.
- Certains espaces sont réservés à certains véhicules, à certains usagers ou à certaines fonctions.

Et plus les "véhicules" sont grands ou rapides, plus il faut de règles contraignantes et précises pour que le système fonctionne, car l'être humain "mécanisé et motorisé" ne perçoit plus l'autre et le met alors en danger. La dynamique intervient :

- Les piétons entre eux ont, par respect mutuel, un comportement naturel qui ne nécessite pas de règles.
- Les automobilistes doivent suivre des prescriptions. Un permis de (se) conduire sanctionne la formation et les connaissances.
- Les avions suivent en permanence des instructions et des procédures extrêmement élaborées et contraignantes, souvent entièrement automatisées.

Der Verkehr braucht ausgedehnte Flächen, was Probleme besonders im städtischen Bereich stellt. Verschiedene Transportarten und -mittel beanspruchen den öffentlichen Raum und sind damit in gegenseitiger Konkurrenz. Ist es möglich diese Konflikte zu beherrschen ? Regeln zwischen den verschiedenen Benützern sind selbstverständlich einzuhalten. Jedoch genügen sie oft nicht mehr. Da heutzutage die Lenkung durch Marktwirtschaftsmechanismen statt durch Reglemente bevorzugt wird, muss die Frage der nicht unentgeltlichen Benützung des öffentlichen Raumes gestellt werden. Welche Möglichkeiten ergeben sich daraus, insbesondere im Hinblick auf das Verkehrsmanagement?

L'aménagement des espaces dédiés aux transports influence certainement le comportement des usagers. Un aménagement adapté aux règles facilitera voire imposera leur respect.

Les règles ne règlent pas tout

Malgré le respect de règles pratiques, les espaces de transport ne fonctionnent pas toujours de manière convenable et efficace. En effet, la demande dépasse souvent l'offre.

Par exemple, chacun cherche à s'approprier ou à consommer une partie de la mobilité offerte par le réseau routier ce qui conduit à un fonctionnement global et collectif non optimal. Dans l'équilibre actuel, chacun recherche son optimum au détriment des autres. Il n'y a pas d'autre moyen de régulation que les surcharges des routes ou le manque de places de stationnement qui touchent alors tous les usagers de la même manière. Leur insatisfaction est programmée par eux-mêmes.

Pour maîtriser ces phénomènes et préserver le fonctionnement des systèmes de transport, il faut donc compléter les règles par un instrument plus souple de gestion et de régulation. Ce n'est pas une nouveauté puisque dans certains systèmes de transport cela existe depuis longtemps.

Par exemple, des espaces ne sont ouverts que moyennant payement, souvent selon un tarif variable : billets de train ou d'avion, péages autoroutiers, parkings, communications téléphoniques, etc. *L'espace bien que public n'est donc pas forcément gratuit.*

Pourquoi, par exemple dans l'usage du domaine public par la voiture, toute perception de taxes ou de péages est le plus souvent considérée comme une monstruosité et une entrave à la liberté ? Est-il vraiment choquant au moment de réserver une place d'avion ou de train de devoir s'adapter en fonction des disponibilités et des coûts ? Pourquoi alors ne pourrait-on pas réserver, voire payer, son passage au tunnel du Gothard ou bien s'assurer qu'une place de parc sera disponible lors de son arrivée à destination?

Recourir aux principes de l'économie de marché

L'économie de marché permet de gérer des situations conflictuelles (offre-demande, acheteurs-vendeurs), pourquoi ne pas l'appliquer aussi aux transports routiers ? Les collectivités, qui constatent un dysfonctionnement, chercheraient à y remédier en intervenant sur le marché en question le plus simplement possible.

L'intérêt porté aux infrastructures de transport, qui sont souvent du domaine public, se révèle par la demande qui s'y manifeste. Un système généralisé de péage permettrait d'attribuer l'offre à ceux qui en ont vraiment besoin et donc qui seraient d'accord d'en payer le prix, notamment au moment des pointes.

Dans cette optique, les collectivités publiques doivent devenir de véritables acteurs pour gérer de manière efficace leur patrimoine, notamment celui des espaces publics lorsqu'ils sont convoités et ne suffisent plus, comme le réseau routier. Par exemple, elles pourraient vendre cette mobilité routière et établir ainsi un vrai marché.

Automobilistes et transporteurs passeraient du stade actuel de consommateurs de prestations quasi gratuites à celui d'acheteurs, obligés de faire des choix sur leurs déplacements (où, quand, comment) et d'en assumer les prix du marché. Ces prix seraient modulés afin d'éviter les surcharges du système et de le faire fonctionner au mieux. Le coût servirait d'arbitre aux diverses demandes qui se manifestent actuellement sans priorités.

Dans les régions qui doivent être développées, l'usage du réseau serait très bon marché ou même gratuit, la collectivité agissant comme un incitateur. C'est d'ailleurs bien ce qu'il s'est passé à l'origine des réseaux routiers.

Par rapport à l'espace public, plus la surface nécessaire serait grande, plus le péage serait important. Il est donc facile d'en déduire que les piétons et les deux-roues ne payeraient rien et que l'automobile, dévoreuse d'espaces dynamiques quand elle roule et statiques quand elle stationne, serait la principale taxée.

En ce qui concerne l'utilisation des revenus, il faut absolument abandonner l'idée de les affecter à la catégorie d'usagers qui les a payés, mais les péages ou les taxes doivent rester dans le secteur concerné afin d'éviter des distorsions, notamment sociales. Par exemple, un péage pour l'usage des routes doit pouvoir être attribué aux autres moyens de transport et notamment à ceux qui transportent ceux qui n'ont pas d'auto. Ce genre de péréquation ne peut être mené que par des collectivités.

Il reste bien sûr de nombreuses questions. Néanmoins, d'autres personnes et de manière indépendante se préoccupent des péages et arrivent à des considérations analogues (voir p.ex. "Le péage urbain trouble les consciences", A. Lauer, TEC no 127, déc. 94). A côté du péage de financement ou du péage environnemental, c'est le péage de régulation qui me semble le plus intéressant, car il intègre les deux autres.

Suis-je parvenu à mon but ? *D'abord démythifier les péages*, notamment routiers, et montrer qu'ils ne sont rien d'autre qu'une application des principes de l'économie de marché, par ailleurs tant prônés par les mêmes milieux qui s'opposent aux péages. *Ensuite amorcer un débat* dans lequel les péages seront mis à leur juste place par rapport à l'utilisation des espaces, qu'ils soient publics ou collectifs. ■

Blaise Dériaz
Ingénieur-conseil
1205 Genève