Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2017)

Heft: 2173

Artikel: Comprendre les enjeux de la mobilité : un ouvrage didactique et stimulant

Autor: Rey, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1014345

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: 02.07.2025

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

l'aménagement de salles d'opération prévues par un groupe d'ophtalmologues (Centre neuchâtelois d'ophtalmologie, CNO). La raison de cette attitude est cousue de fil blanc: éviter de perdre des cas rentables que pratiquaient dans ses locaux plusieurs des médecins maintenant réunis dans CNO.

Ainsi, un groupe financier privé a tenté de s'opposer à des projets de médecins eux aussi privés. Ce constat augure bien, à n'en pas douter, de la complémentarité préconisée entre établissements publics et privés!

L'idée portée par l'initiative renvoie à des conceptions, pratiques et techniques médicales dépassées. C'est un peu comme si l'initiative avait demandé le maintien des médecins de famille parce qu'ils constituent une solution préférable à celle des cabinets de groupe ou des policliniques. Tout en oubliant qu'il y a de moins en moins de médecins de famille et que d'ici peu il n'y en aura plus.

(A suivre)

Comprendre les enjeux de la mobilité

Un ouvrage didactique et stimulant

Michel Rey - 30 juillet 2017 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/31810

Faut-il penser les transports pour qu'ils soient les plus rapides possible? Le péage urbain modifie-t-il les comportements de mobilité? La disponibilité de places de stationnement a-t-elle un effet sur l'usage de la voiture?

Ces trois questions font partie d'une dizaine d'interrogations posées dans un ouvrage collectif récent, *La mobilité en questions*. Pour chaque thème, les auteurs font le point sur les aspects théoriques, présentent et commentent les *«bonnes pratiques»*, tant en Suisse qu'à l'étranger. Facile d'accès, l'ouvrage fournit beaucoup d'informations, dont une vaste bibliographie, utiles à celles et ceux qu'intéressent les politiques de transport et de mobilité.

Des politiques de la vitesse sélectives

L'accroissement de la vitesse a constitué pendant longtemps l'une des principales priorités des politiques de transport (A. Audikan et S. Binder). Grâce à une vitesse plus élevée, de nouveaux territoires ont été rendus accessibles. Cela s'est traduit par un choix de localisation plus large en faveur des entreprises et des ménages.

Aujourd'hui la politique d'investissement en matière de transport, comme l'a montré le débat de 2014 en Suisse sur le financement de l'infrastructure ferroviaire, est bien plus orientée vers la résolution de problèmes de capacité et de cadencement.

Qui plus est, en milieu urbain, les autorités locales semblent de plus en plus enclines à adopter des mesures de limitation de la vitesse du transport individuel motorisé. Les politiques de la vitesse deviennent de plus en plus sélectives et gagnent en sophistication. Elles prennent en compte d'autres éléments comme le confort, le cadencement, la flexibilité et sécurité des déplacements. Deux mesures sont privilégiées: les limitations de vitesse ainsi que les aménagements urbains.

Une nouvelle route ne supprime pas les embouteillages

Le temps consacré aux déplacements constitue un facteur essentiel pour comprendre les problèmes de mobilité et de transport. Se

déplacer prend du temps et un individu rationnel cherche à minimiser le temps passé dans les transports. Faut-il alors construire plus de routes pour limiter les embouteillages (M. Bierlaire et D. Baehler)?

Pour ces auteurs, l'ajout d'une nouvelle infrastructure de transport ne permet pas systématiquement de diminuer les congestions. Développer l'offre conduit chaque acteur, par exemple les automobilistes, à vouloir améliorer sa situation individuelle, son temps de trajet, en empruntant les nouvelles routes. Les embouteillages résultent d'une inadéquation entre l'offre en transport (c'est-à-dire l'infrastructure) et la demande en transport (c'est-à-dire les choix des voyageurs).

L'intuition de corriger cette inadéquation ne fonctionne de loin pas toujours. Le comportement égoïste des automobilistes engendre *«l'anarchie»* sur les routes. Faute d'une coopération entre les automobilistes, les nouvelles infrastructures sont bouchées et n'améliorent pas la fluidité du trafic. On peut ajouter qu'il n'est pas possible d'étendre à l'infini les infrastructures de transport.

Le péage urbain comme régulateur du trafic

Autre question abordée: le coût, notamment celui de la voiture. Il a un impact fort sur le mode et la décision de mobilité. Son examen se fait à travers les effets du péage urbain sur les comportements de mobilité ainsi que les effets de la disponibilité de places de stationnement sur l'usage de la voiture.

En 2006, la ville de Stockholm a introduit un péage urbain (A. Danalet et A. Audikana). Accepté alors par 53% des votants, il est soutenu par 70% des personnes interrogées selon un sondage de mai 2011. Mis en place à l'entrée du centre-ville avec un tarif qui varie en fonction de l'heure d'entrée dans le centre, il démontre qu'une faible baisse du trafic (de 20%) peut avoir un impact important sur les embouteillages. Il modifie les habitudes de mobilité et peut même faire disparaître certains trajets. Le coût différencié incite les individus à utiliser davantage les transports en commun, mais aussi à différer leur trajet dans des plages horaires où le péage coûte moins cher.

L'introduction d'un péage urbain à Lausanne a fait l'objet d'un débat politique en 2013. La Municipalité s'y est opposée, arguant que la ville ne connaissait pas d'engorgement notable. De plus, la Constitution suisse interdit de taxer l'utilisation des routes. Les deux auteurs relèvent que l'opinion des citoyens suisses par rapport aux problèmes de congestion urbaine est ambiguë. Ils reconnaissent l'existence du problème et soutiennent à 75% le principe de causalité *«pollueur – payeur»*. Cependant, seuls environ 40% de la population accepte l'instauration d'une redevance pour l'utilisation des routes (Etude Rapp 2007 pour l'Office fédéral des routes).

Le rôle clé du stationnement

La question du stationnement est abordée par D. Baehler et V. Kaufmann. Tout déplacement en voiture nécessite par définition deux places de stationnement: l'une au départ, l'autre à destination. Les conditions de stationnement ont une influence décisive sur l'usage de la voiture. C'est pourquoi le stationnement est aujourd'hui considéré comme l'un des principaux leviers des politiques de déplacement urbain, notamment pour favoriser un report modal de la voiture vers d'autres modes de transport.

Plusieurs études menées en Suisse (Lausanne, Genève et Berne) et en France (Besançon, Toulouse et Grenoble) montrent que la disponibilité d'une place à proximité du lieu de travail induit un usage quasi systématique de l'automobile. La modulation du nombre de places de stationnement sur les lieux de travail permet de diminuer l'usage de la voiture. Mais pour autant qu'il existe une offre complémentaire et efficace de transports publics.

Les espoirs du télétravail

La mobilité s'opère dans l'espace. C'est l'accès à un lieu distant qui est la raison de l'acte de transport. Avec les nouvelles technologies, on peut aujourd'hui réaliser des

activités du quotidien sans se déplacer: travailler depuis chez soi, faire ses courses à l'aide de sa tablette, s'acquitter de tâches administratives en quelques clics. On en escompte une réduction du trafic, mais ce sont, encore aujourd'hui, des espoirs qui demandent confirmation. Les potentialités du télétravail sont examinées par E. Ravalet et P. Rérat.

Tout comme le développement du téléphone portable ou de la vidéoconférence ne semble pas nécessairement limiter les déplacements des personnes qui les utilisent, les effets du télétravail peuvent être mitigés. Il n'est généralement pratiqué qu'un jour ou deux par semaine, ce qui soulage le trafic aux heures de pointe. Mais il peut aussi contribuer à l'éloignement des personnes de leur lieu de travail.

Les études sont peu nombreuses en Suisse. Les réflexions proposées s'appuient sur deux expériences menées par les CFF et Swisscom. Il est difficile d'en généraliser les enseignements. Le recul manque pour évaluer l'impact du télétravail sur la mobilité.

Dépasser les débats de posture dans les politiques de la mobilité

La mobilité est omniprésente dans nos vies quotidiennes. Elle occupe l'agenda politique avec de nombreuses votations à tous les niveaux: fédéral, cantonal et communal. Chacun plaide la complémentarité entre les transports publics et la voiture. Mais les débats prennent bien plus souvent la forme d'une guerre des tranchées. Pour les promoteurs des transports publics, il faut d'abord accroître l'offre de trains et de bus. Pour les défenseurs de la voiture par contre, l'accessibilité et le stationnement des voitures doivent avoir la priorité en ville.

Les contributions de l'ouvrage montrent bien les potentialités et les limites de chaque solution. Elles révèlent aussi l'importance du contexte territorial et institutionnel dans lequel se développe la mobilité. Les bonnes expériences sont intéressantes, mais on ne peut pas transposer sans autre des recettes qui ont fait leurs preuves ailleurs.

Le Musée Jenisch met en valeur l'estampe en couleur

L'institution veveysanne expose un florilège de lithographies françaises de la fin du 19e siècle

Pierre Jeanneret - 27 juillet 2017 - URL: https://www.domainepublic.ch/articles/31802

L'exposition *Vertige de la couleur* (à voir jusqu'au 1er octobre 2017) présente un intérêt à la fois informatif – voire didactique – et esthétique.

La naissance de l'estampe est liée à l'invention en 1796 de la lithographie. Celle-ci repose sur le procédé de la répulsion mutuelle de l'eau et des corps gras. Comme l'explique fort bien la petite brochure mise à la disposition des visiteurs, *«une lithographie en couleurs est obtenue par plusieurs passages juxtaposés ou superposés les uns aux autres»*. L'exposition montre d'ailleurs un certain nombre d'estampes dans leurs états successifs, ainsi que des épreuves d'essai corrigées par les artistes: *«remettre du rose»*, *«garnir en bleu léger»*…

Mais au-delà de ces considérations techniques, le visiteur s'arrêtera surtout sur la valeur esthétique des œuvres présentées. La période de gloire de la lithographie est la deuxième partie du 19e siècle. Quant à l'éventail des auteurs exposés, il est très large. Odilon Redon reste fidèle au noir et blanc. Maurice Denis, le plus mystique des Nabis, exprime dans l'album *Amour* le bonheur familial intime de l'artiste avec sa