Trafic urbain et suburbain

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat**

Band (Jahr): **37 (1965)**

Heft 12

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-125915

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Trafic urbain et suburbain

Les communes aménagent des places de parc pour voitures privées; en maints endroits, elles tolèrent le stationnement prolongé le long des rues. Sauf dans les zones bleues ou les secteurs munis de parcomètres, elles mettent ainsi en permanence et gratuitement à la disposition de centaines de milliers de propriétaires d'automobiles des surfaces considérables dont le prix est payé par la collectivité. Est-ce normal?

Les entreprises de transports en commun enregistrent des déficits. Même s'ils sont toujours chargés de voyageurs, les trolleybus et les trams, les chemins de fer privés et les CFF n'encaissent pas des voyageurs suffisamment pour couvrir les frais du trafic à courte distance, en ville ou entre les centres urbains et les régions avoisinantes. Est-ce normal?

Paradoxalement, les transports à longue distance bénéficient de progrès remarquables, tandis que le trafic urbain et suburbain devient chaque jour plus difficile et plus coûteux. M. Markus Redli, directeur de l'Administration fédérale des finances, a exprimé récemment cette discordance, en conclusion d'un exposé:

«Nous sommes parfaitement au courant de la façon dont la Suède ou l'Allemagne seront reliées à la Sicile au moyen de constructions téméraires, mais nous ne sommes pas encore assez humbles pour réfléchir sérieusement comment nous pourrons aller dans quelques années de Berne à Wabern.»

En Suisse, un habitant sur quatre est motorisé (à Genève, un sur trois); le trafic privé est surtout abondant dans les villes; sur un total de 12,5 milliards, le budget des routes nationales comprenait en 1964, 2,1 milliards pour les routes expresses de neuf villes; pour assainir le trafic de la ville de Zurich, il est prévu 300 millions par an pendant trente-cinq ans. M. Redli, qui rappelle ces éléments d'appréciation, ne se déclare pas persuadé que la coûteuse construction de routes expresses élimine toutes les difficultés.

Suivons le conseil d'humilité donné par M. Redli et recherchons sérieusement les moyens de maintenir la possibilité de continuer à circuler dans nos villes. Par des élargissements de rues, par l'onde verte, par une meilleure signalisation, par une réglementation plus stricte des parcs, les communes ont allégé les conditions du trafic automobile. Mais les causes de l'encombrement subsistent. N'est-ce pas la psychologie même de l'automobiliste qu'il importe de faire évoluer?

Aujourd'hui encore, la plupart des propriétaires de véhicules croient avoir le droit de disposer de la voie publique pour entreposer leur voiture du soir au matin devant leur domicile et du matin au soir à proximité du lieu de leur travail. Une partie du trafic urbain est constituée par les automobilistes cherchant interminablement à se garer; nombreux sont ceux qui participent vainement au carrousel de Saint-François – Montbenon – Ruchonnet – la Gare, alors qu'au centre se trouve un vaste parc payant, un silo à voitures en grande partie vide. Il faudra bien s'habituer à cette exigence de notre temps: posséder une voiture n'implique pas seulement l'obligation de payer le prix de l'achat et de l'entretien; dans les centres, l'automobiliste devra admettre comme normal de supporter les frais de son stationnement.

Les pouvoirs publics n'ont pas pour tâche de subventionner tous les déplacements à courte distance des personnes privées. Ce qui est vrai de l'automobile, l'est aussi du chemin de fer.

L'habitant d'Echallens se rendant à Lausanne par le LEB, celui de Châtel-Saint-Denis descendant à Vevey par les CEV, celui des Avants utilisant le MOB jusqu'à Montreux, comme le Lausannois prenant un train des CFF pour Morges-Saint-Jean, estiment tous normal autant qu'agréable de ne pas payer en plein le coût réel de leur transport. Mais si l'on proposait à ces mêmes personnes d'augmenter leurs impôts pour couvrir les frais de construction et d'exploitation d'un chemin de fer reliant Combremont-le-Grand à Lausanne, ils s'indigneraient. Alors pourquoi donner à certains ce que l'on refuserait à d'autres dans une situation analogue?

Les pouvoirs publics doivent respecter le principe de l'égalité de traitement. Il n'y a pas lieu de subventionner les déplacements de personnes à l'intérieur des agglomérations urbaines, ni par des tarifs qui ne permettent pas de couvrir les frais, ni par la fourniture de places de parc gratuites dont une minorité seulement peut bénéficier.

Bulletin patronal.