

Zeitschrift:	Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale
Herausgeber:	Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner
Band:	- (2001)
Heft:	2
Artikel:	La discrimination modale vaincue par un comportement multimodal
Autor:	Schuppisser, Michel / Marti, Peter
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-957190

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: 23.01.2026

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

La discrimination modale vaincue par un comportement multimodal.

Le libre choix du mode de transport n'est pas réel pour une grande partie de la population. Ainsi, lorsqu'un but ne peut être atteint que par un mode de transport unique, il y a discrimination. La politique d'urbanisation et la politique des transports doivent s'unir en une politique globale destinée à créer des situations où un véritable comportement multimodal est rendu possible, en particulier depuis le domicile. Dans les villes, cette politique s'observe déjà et doit être poursuivie. En agglomération, celle-ci doit absolument être mise en place pour les secteurs les plus denses. Enfin, cette politique mérite également une promotion orientée en direction des centres des régions rurales. Restent les espaces ruraux pour lesquels l'absence de choix modal demeurera discriminante.

Notre choix modal est-il vraiment libre ?

Le libre choix pour tous du mode de transport est un enjeu politique indiscutables. Il est porté par des acteurs qui figurent dans un groupe social jouissant de la disponibilité assurée d'une voiture particulière. Cependant, plus de la moitié de la population suisse ne dispose pas d'un véhicule particulier (470 voitures pour 1000 habitants). Selon le microrecensement des transports 1994¹, il n'existe pratiquement qu'un seul groupe social qui dispose quasiment toujours d'une voiture particulière : environ 80% des hommes âgés de 26 à 65 ans ont «toujours une voiture à disposition». Ce groupe ne représente cependant qu'un quart de la population suisse! Pour le groupe des femmes âgées de 26 à 65 ans (représentant également un quart de la population), la disponibilité d'une automobile baisse à 50% seulement. Pour les autres groupes sociaux, le taux de disponibilité d'un véhicule est encore plus faible, avec un clivage marqué entre hommes et femmes. La liberté de choix du mode de transport est donc clairement le concept d'une minorité avec tendance discriminatoire marquée envers la majorité de la population, notamment vis-à-vis des femmes et des jeunes. Or, pour profiter des nouvelles offres urbaines développées pour une accessibilité optimale en voiture (centres commerciaux, cinéma multiplex, etc.), ces groupes «exclus de l'automobile» dépendent de la voiture de monsieur ou demeurent à l'écart de ces nouvelles offres.

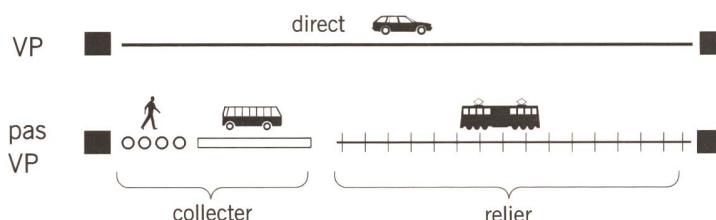


Agglomération de Chambéry (France). Voie Rapide Urbaine (env. 90'000 véh/j) avec son équipement urbain type : centre commercial Carrefour Bassens (9'000m² de surface de vente et 1150 places de parc).

Que signifie cette notion de liberté pour les déplacements quotidiens ?

Si l'on considère le droit à la mobilité de chacun, la nécessité de modes de transport diversifiés est exprimée par le rayon d'action de chaque mode², soit environ 1 kilomètre pour la marche à pied, 4 kilomètres pour les vélos, 5 kilomètres pour les transports en commun urbains et 20 kilomètres pour la voiture particulière. A noter que cette distance de 20 kilomètres correspond au «bassin de vie» des grandes agglomérations... L'automobile permet de parcourir quotidiennement des distances comprises entre 200 mètres et 20 kilomètres. La seule condition au lieu de départ est d'avoir la clé de contact dans la poche! Une situation simple qui procure un senti-

- Michel Schuppisser
Ing. EPF/SIA/SVI,
Urbaniste FUS
Metron planification en transport
- Peter Marti,
Dr. oec. publ.
Metron planification en transport



Trajet de moyenne distance avec voiture à disposition ou sans voiture à disposition

ment de liberté élevé et qui ne peut être contre-carré que par la présence d'un bouchon sur le parcours ou par l'absence de place de stationnement sur le lieu de d'arrivée.

Sans voiture à disposition, le même trajet nécessite plusieurs modes de transports parfaitement connectés entre eux (chaîne intermodale), comme l'illustre la figure ci-dessous.



La référence à la campagne ou à la ville devient caricaturale.

et produit des espaces de plus en plus spécialisés et éloignés des noyaux urbains d'origine. L'accès à ces territoires spécialisés, peu denses, monofonctionnels, éloignés et peu structurés est difficile ou quasi impossible par l'usage d'un moyen de transport autre que l'automobile. Ainsi, la discrimination modale qui en découle a deux effets :

- dépendance de plus en plus forte de la voiture avec en corollaire la question : «Que faire le jour où la voiture n'est plus disponible ?»;
- exclusion de l'offre territoriale qui conduit à des inégalités, notamment en matière d'accès aux loisirs et aux services. Les jeunes, les personnes âgées, les femmes et les bas revenus constituent les populations les plus sensibles à cette exclusion.

Comment augmenter la liberté de choix ?

C'est souvent la qualité du premier pas qui détermine le choix du mode de transport pour l'ensemble du parcours. Aussi, pour éviter la discrimina-

Multimodales Verhalten gegen Modalsplit.

Die freie Wahl des Transportmittels ist für einen Grossteil der Bevölkerung nicht vorhanden. Denn sobald ein Ort nur von einem einzigen Transportmittel erreicht werden kann, wirkt dies diskriminierend. Die Raumplanungs- und Verkehrs politik müssen in eine globale Politik zusammengehen, die im Stande ist, echtes multimodales Verhalten von zu Hause weg zu schaffen. In den Städten wird diese Politik bereits teilweise angewendet und muss weiterverfolgt werden. In der Agglomeration fehlt sie vollkommen und muss in den dichter bewohnten Gebieten unbedingt eingeführt werden. Während in ländlichen Gegendern eine Umsetzung bezüglich den Anschlüssen an die Regionalzentren denkbar ist, werden die Randregionen wohl nie in den Genuss einer wirklich freien Wahl des Verkehrsmittel kommen.

Dans ce second cas, le trajet peut être difficile pour de nombreuses raisons: parcours à pied dangereux, absence de ligne de bus urbain à proximité, mauvaise coordination entre horaires de bus et horaires de trains, aucune tarification commune, etc. Le maillon déterminant d'un trajet intermodal est l'offre de transports en commun qui assure la mobilité de l'usager au-delà d'un rayon de 1 à 2 kilomètres environ (c'est la véritable clé de la liberté pour les personnes ne disposant pas d'automobile pour des trajets quotidiens en agglomération).

Les personnes qui bénéficient d'un choix modal «total», c'est-à-dire qui peuvent choisir entre véhicule particulier et transports en commun, sont rares et se rencontrent essentiellement dans les villes. Il est en effet beaucoup plus courant de trouver des personnes dépendantes de la voiture, dans la mesure où il n'existe aucune alternative constituée par les transports en commun et des personnes dépendantes du mode de transports en commun dans la mesure où elles ne disposent pas de voiture.

Ainsi, une majorité de la population est écartée de la liberté de choix modal, d'une part parce que d'importantes couches sociales ne disposent pas de voiture particulière, et d'autre part parce que celles qui disposent d'une voiture occupent souvent des territoires mal, voire non desservis par les transports en commun (à l'heure actuelle, nous ne connaissons aucune étude qui aurait identifié et qualifié les segments de population bénéficiant d'un choix modal dit «total»).

Quelles sont les conséquences de la discrimination modale?

La disponibilité d'une voiture confère une liberté de déplacement quasi totale sur le territoire, à condition que l'ensemble du système socio-économique fonctionne en ce sens. Ainsi, par voie de conséquence, l'urbanisation s'organise en fonction des caractéristiques du réseau routier



Garage à vélos proche du domicile, bien abrité et d'accès facile.

tion modale, il est indispensable de proposer un véritable choix modal au domicile même de l'usager par la constitution d'une offre de transport public attractive et située dans un cadre urbain de qualité.

Cependant, un parcours intermodal est très exigeant pour les systèmes de transport : parcours à pied agréable et sûr, bus régulier avec arrêts proches du lieu de départ et du lieu d'arrivée, horaires bus/trains coordonnés, liaison ferroviaire rapide, etc. Ainsi, le rôle des transports en commun est prédominant car ceux-ci garantissent une accessibilité à grande échelle. Leur attractivité doit être assurée.

Une coordination entre urbanisation et offres de transports à toutes les échelles (quartier, ville, agglomération, région) est également indispensable car il existe une interdépendance forte entre structuration du territoire et structuration d'une offre de transport multimodal.

La politique d'urbanisation et la politique des transports doivent concourir à créer des situations où un véritable comportement multimodal est possible grâce à une double stratégie :

- les transports publics doivent aller à la rencontre des usagers potentiels. Exemple de mise en œuvre: améliorer la disponibilité de ce mode de transport dans l'espace et dans le temps, diminuer les résistances dans les chaînes intermodales, faciliter l'usage des offres modales;
- l'urbanisation doit se structurer autour des transports publics. Exemples de mise en œuvre: densifier les structures urbanisées lorsque les transports publics sont concurrentiels ou constituent une véritable alternative, offrir des espaces urbains de qualité pour ajouter une touche sensible aux déplacements quotidiens fonctionnels.

Dans les villes, cette politique s'observe déjà et doit être poursuivie. En agglomération, celle-ci doit absolument être mise en place pour les secteurs les plus denses. Enfin, cette politique mérite également une promotion orientée en direction des centres des régions rurales. Restent les espaces ruraux pour lesquels l'absence de choix modal demeurera discriminante. ■



Photo RBS; Connexion de qualité entre deux maillons d'une chaîne modale.



A Lille (France), un hypermarché attire 38% de la clientèle en voiture si l'est situé au centre en comparaison de 96 à 98% de clientèle voiture en périphérie d'agglomération.



Lustenau (Autriche). Place Bleue. Aménagement d'une nouvelle place au centre de la commune avec un nouveau centre commercial (axe urbain traversant la place avec plus de 10'000 véh/j et desserte directe de bus par des lignes régionales cadencées).

¹ Disponibilité d'une voiture:

Groupe 18-25 ans: hommes 49%, femmes 24%.
Groupe 26-65 ans: hommes 79%, femmes 51%.
Groupe >65 ans: hommes 61%, femmes 21%.
Source: OFS et GVF, Comportement de la population suisse en matière de transports en 1994, Berne 1996.

² Le rayon d'action pourrait être défini comme la distance correspondant à 85% de toutes les distances parcourues avec ce mode.