Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 40 (2003)
Heft: 1574

Artikel: Transports : la voiture contre la mobilité
Autor: Simioni, Olivier
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021530

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: 07.12.2025

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

La voiture contre la mobilité

La voiture devient un obstacle à la circulation urbaine. Seules des mesures contraignantes semblent pouvoir en limiter les nuisances.

Alors que l'on connaîtra bientôt la date de votation de l'initiative «Avanti» et de son contre-projet parlementaire, l'hystérie semble gagner une partie de la Suisse romande confrontée à la réparation du tunnel autoroutier de Glion. La construction d'un troisième tube permettant de maintenir le flux des véhicules lors de travaux de réfection est évoquée par certains. Toutes sortes d'idées sont proposées aux automobilistes pour ne pas prendre trop de retard et la presse s'empare du sujet comme si la survie du pays en dépendait.

Il semble aujourd'hui nécessaire non seulement de proposer des alternatives à l'élargissement des autoroutes et tunnels routiers (augmentation des cadences des trains par la construction de voies supplémentaires, par exemple) mais également de redéfinir les problèmes à résoudre en priorité dans le domaine des transports. Les trois quarts des habitants de notre pays vivent dans des agglomérations qui connaissent des problèmes de circulation et des nuisances majeurs. C'est à Zurich, Lausanne ou Genève qu'il faut trouver des solutions et non pas au Gothard ou sur l'A9.

Même si ce n'est pas encore suffisant, on peut promouvoir la mobilité dite «douce» Les Suisses alémaniques ont opté pour «Langsamverkehr», encore que, aujourd'hui, aller à pied ou en vélo dans les villes est souvent plus rapide que de se déplacer en voiture. Peut-être faut-il admettre que les structures institutionnelles actuelles sont inadéquates et qu'il faut absolument faire exister, au niveau politique et décisionnel, les agglomérations. On ne résoudra aucun problème de manière cohérente commune par commune.

Mais il faut surtout imaginer les moyens à mettre en œuvre pour réduire la circulation ou, au moins, en stopper la croissance. Offrir des améliorations conséquentes des transports publics et des facilités de déplacements pour les vélos et piétons est évidemment une étape nécessaire. Toutefois, contre l'augmentation des déplacements en voiture, on ne pourra se passer de mesures plus contraignantes. On pense, par exemple, à des suppressions de places de stationnement, des créations de zones à 30km/h ou réservées aux piétons, voire à l'introduction de nouvelles taxes.

Ces idées, évoquées lors d'un colloque du Parti Socialiste Suisse consacré aux transports en agglomération, au mois de septembre à Berne, risquent malheureusement de ne pas être très populaires. La gauche neuchâteloise en a certainement pris conscience, il y a quelques semaines, lorsque le projet de réaménagement des rives du lac à Neuchâtel a largement échoué devant le peuple, notamment parce qu'il était prévu de réduire le nombre de places de parc. *os*

Auto-partage

Voici le BuisnessCarSharing

A ce jour, les 53000 usagers de *Mobility* utilisent les véhicules essentiellement le soir et le week-end. Pour ceux qui n'utilisent pas quotidiennement la voiture, la solution est avantageuse, car il n'y a pas besoin d'investir dans un véhicule - à l'arrêt le 98% du temps - ni de payer une place de parc. Sur le plan écologique, les incitations sont optimales. En effet, à part la finance d'inscription, il n'y a pas de frais fixes et l'usager paye l'entier du coût sous forme de tarif kilométrique et horaire. Ainsi, avant chaque trajet, l'usager évalue la possibilité de recourir aux transports publics, auxquels il est, dans l'idéal, abonné.

Avec une clientèle composée essentiellement de particuliers, les véhicules Mobility restent cependant largement immobiles durant les jours ouvrables, au dépens du capital investi. Fort de ce constat, *Mobility* propose désormais ses services aux entreprises.

Ainsi, une entreprise peut acquérir des abonnements transmissibles, ou même réserver des véhicules en bloc pendant les heures de bureau. Si elle le souhaite, des véhicules peuvent stationner sur son propre parking. L'avantage est double: d'une part, l'entreprise n'a plus à entretenir et gérer un parc automobile, ce qui, dans la plupart des situations lui permet des économies substantielles. D'autre part, il n'est plus nécessaire d'offrir des places de parc pour véhicules privés aux collaborateurs qui se déplacent occasionnellement au cours de la journée. Cette formule est en pleine expansion auprès des administrations publiques et privées, des bureaux d'ingénieurs et d'autres PME, spécialement dans les centres villes. En plus des avantages écologiques classiques de *Mobility*, la solution *BuisnessCarSharing* permet aux collaborateurs de l'entreprise de se rendre au travail en transports publics même lorsqu'ils ont parfois besoin d'une voiture pendant la journée.

A noter que *Mobility* est organisée en coopérative à but non lucratif et dispose d'un site internet *www.mobility.ch.* *rn*

Roger Nordmann est esponsable de la section Mobility de la région lausannoise

Le fonctionnement de Mobility

Par Internet et ou par téléphone 24h/24h, l'usager réserve le véhicule de son choix, n'importe où en Suisse (980 emplacements). Sa carte électronique lui permet d'accéder au véhicule. Au terme de l'utilisation, l'ordinateur de bord envoie les données à la centrale pour la facturation. La tarification dépend du temps de réservation et des kilomètres parcourus. Dès le 101 km, ce tarif diminue de moitié. Les titulaires d'une part sociale de la coopérative bénéficient de 20% de rabais sur les 100 premiers kilomètres.