

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2262

Artikel: Maîtriser l'avenir de la voiture en ville : les aménagements comme les habitudes changent pour concilier mobilité et qualité de vie
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020092>

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: 26.01.2026

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

priorités, évaluer l'impact des mesures à la fois sur les émissions et sur la charge financière qu'elles génèrent, déterminer le besoin éventuel d'aides publiques pour rendre cette charge socialement acceptable: ce travail dépasse largement les compétences des élus. Les parlementaires doivent pouvoir s'appuyer sur ces éléments pour prendre leurs décisions, tout en gardant la marge d'appréciation nécessaire à la recherche de compromis.

Dans ce travail complexe d'élaboration d'un bouquet de mesures, il ne faudra pas oublier de prendre en compte les avantages économiques d'une politique climatique efficace. Tout d'abord en comparant les coûts d'une telle politique avec ceux que provoquerait à terme une action trop timorée. Ensuite en prenant en compte les économies réalisées en s'affranchissant des énergies fossiles. Enfin en comptabilisant les emplois et les perspectives commerciales, notamment à l'exportation,

créés par les innovations technologiques nécessaires à l'atteinte de la neutralité carbone.

En couvrant un champ d'action étendu, la politique climatique s'engage sur un terrain encore peu défriché. Elle relève assez largement de l'expérimentation. C'est pourquoi elle se doit de mettre en place une structure d'évaluation permanente, susceptible d'adapter constamment la trajectoire choisie initialement.

Maîtriser l'avenir de la voiture en ville

Les aménagements comme les habitudes changent pour concilier mobilité et qualité de vie

Michel Rey - 28 octobre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35638>

La voiture a longtemps été plébiscitée par les citadins, perçue comme symbole de bien-être et de liberté. Les villes étaient aménagées pour répondre à ses exigences avec de larges voies de circulation et de nombreux et vastes espaces de stationnement.

Mais au fil des ans, elle a perdu de son attrait, accusée de plusieurs défauts qui la rendraient incompatible avec la ville. Gourmande en espace, elle est bruyante et dangereuse, elle pollue et contribue à l'effet de serre. Aussi ce mode de transport est-il de plus en plus remis en cause en milieu urbain, notamment dans les centres-

villes où ses opposants plaident même son interdiction. Mais ses défenseurs soutiennent qu'elle a encore sa place en ville, car elle répond à des besoins qui ne peuvent être pris en charge par d'autres moyens de transport.

La voiture doit partager l'espace urbain

Depuis les années 80, les politiques de transport en milieu urbain ont accordé une priorité aux transports publics et à la mobilité douce. D'où la création de couloirs de bus, de pistes cyclables et de carrefours et trottoirs sécurisés. Autant

d'infrastructures qui demandent de la place au détriment de l'espace réservé aux voitures.

Parallèlement, la qualité de vie a pris de l'importance pour les urbains. Vivre en ville implique que l'on puisse se déplacer facilement et en sécurité, profiter des places publiques et des zones piétonnes, ne pas être dérangé par le bruit. Des exigences qui désignent la voiture comme le coupable de tous ces maux qu'il s'agit d'éradiquer.

Il s'agit dès lors de diminuer le trafic de transit en réduisant la vitesse des véhicules et en construisant des obstacles pour

le décourager. On lutte contre les voitures-ventouses des pendulaires, stationnées à longueur de journée en ville en réduisant le nombre des places de stationnement et en augmentant le prix de celles-ci.

La voiture: une nécessité en ville?

En Suisse, entre 40% et 50% des habitants et ménages urbains ne possèdent pas de voiture. Ce pourcentage n'a cessé d'augmenter au cours des dernières années. Mais les propriétaires, encore nombreux, considèrent que la voiture demeure le moyen approprié pour accéder à l'emploi, pour organiser la vie sociale et familiale. Et abandonner une voiture pour se déplacer en transports publics demande des efforts d'adaptation et du temps.

Encore faut-il que les transports publics soient confortables, fiables et attractifs du point de vue financier. Et surtout qu'ils garantissent une large desserte dans l'ensemble de l'agglomération urbaine. Autant de conditions rarement remplies pour convaincre un automobiliste et sa famille de renoncer à une voiture.

Déjà dans son ouvrage *Les paradoxes de la mobilité*, Vincent Kaufmann rappelait que «*dans la mesure où l'automobile et les transports publics offrent des accessibilités à des territoires différents, changer de moyens de transport nécessite de repenser l'agencement des*

activités de la vie quotidienne».

L'accès des centres urbains en voiture est surtout défendu par les commerçants et les restaurateurs. C'est tout l'enjeu du nombre et du coût des places de stationnement, au cœur des nombreux conflits d'intérêts qui caractérisent les politiques de mobilité urbaine.

De nouveaux modes d'utilisation de la voiture

Pour ses défenseurs, la voiture continuera de répondre aux besoins d'une partie de la population urbaine dont des innovations vont en faciliter l'utilisation. Les constructeurs ont fait d'importants progrès pour concevoir des moteurs moins bruyants et moins polluants. Tous les espoirs sont mis dans la voiture électrique. Des modèles hybrides sont déjà adaptés à la circulation urbaine où les trajets sont rarement très longs.

Autre solution: la voiture partagée. On connaît les offres de Mobility en Suisse qui permet de réserver son véhicule pour des déplacements occasionnels. Mentionnons aussi les sites de covoiturage, mais leur intérêt est plutôt limité en milieu urbain, ainsi que la gestion numérique des aires de stationnement.

A terme, on mise sur la voiture autonome, pour autant qu'elle ne soit pas considérée comme un moyen de transport individuel mais collectif, à l'image d'un véhicule partagé par plusieurs utilisateurs. Sans

quoi, elle contribuera à l'augmentation du trafic et à l'engorgement des routes urbaines.

Les ambiguïtés des politiques de mobilité urbaine

Du point de vue socioculturel, la mobilité demeure une valeur forte de nos sociétés. La voiture a certes perdu de son aura, mais elle conserve une image positive. Preuve en est le taux de motorisation élevé en Suisse, 543 véhicules pour 1000 habitants en 2017 (507 en 2016 pour l'Union européenne). Ce taux est inférieur dans les agglomérations urbaines. En 2017, la Suisse compte 4,6 millions de voitures, leur nombre ayant doublé depuis 1980.

Interdire la voiture en centre-ville signifie trouver des solutions pour le stationnement des résidents propriétaires de voiture. Mais aussi pour l'accès aux commerces, pour éviter de les défavoriser par rapport aux centres commerciaux de la périphérie des villes. Supprimer la circulation sur certaines routes, c'est induire de nouvelles circulations sur d'autres artères et reporter les nuisances dans d'autres quartiers.

Toujours selon Vincent Kaufmann, «*il ne suffit pas d'offrir des alternatives à l'usage de l'automobile pour susciter des reports modaux*». En effet, les transports publics n'offrent que rarement une efficacité comparable à celle

d'un véhicule privé. De larges parties des villes ne disposent que d'une offre limitée en transports publics.

La voiture est condamnée à partager son rôle et son espace avec d'autres moyens de transport. Sa vitesse de circulation continuera à

diminuer, ce qui conduira à réduire son attractivité. Mais on ne peut lui interdire l'accès en milieu urbain. Ce serait oublier les effets négatifs d'un tel choix.

Les politiques de mobilité urbaine sont complexes et conflictuelles. Et les solutions

ne peuvent que résulter de négociations entre tous les acteurs et habitants de la ville. En veillant aussi à privilégier des solutions provisoires dans un domaine, la mobilité, où les effets sont forcément ambigus et ambivalents. Expérimentons avant de pérenniser les solutions.

Sur les traces du Mésolithique en Haute-Gruyère

Une passionnante balade archéologique fribourgeoise

Pierre Jeanneret - 26 octobre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35630>

Un jour d'octobre, par une météo maussade et assez fraîche, mais sans pluie, nous avons eu l'occasion de participer à une excursion archéologique organisée sous les auspices de la [Société d'histoire du canton de Fribourg](#). Guidés par Michel Mauvilly, responsable du secteur Pré- et Protohistoire au Service archéologique de l'Etat de Fribourg, nous allions marcher sur les traces du Mésolithique.

Cette période, qui va de 9000 à 5000 av. J.-C. environ, succède à l'époque des purs chasseurs-cueilleurs, le Paléolithique, et précède le Néolithique, marqué par l'agriculture, l'élevage et donc la sédentarisation.

Période de transition (on y assiste aux débuts de la poterie et de la domestication des animaux), elle a été longtemps négligée et relativement peu étudiée.

Notre balade - ou plutôt notre marche qui va durer 4 heures et demie et nous faire monter puis redescendre de 1'400 à 1'700 m d'altitude! - commence au Petit Mont, au-dessus de Im Fang, qui se situe sur la route du Jaun. Tout au long de notre trajet, nous allons longer les Gastlosen, ces montagnes des Préalpes très dentelées, qui présentent en elles-mêmes un grand intérêt géologique. En passant, nous verrons de nombreux chamois nous surplombant, mais aussi des troupeaux de vaches. Détail révélateur: on voit de moins en moins de vaches noires et blanches, les «fribourgeoises» ont été remplacées par d'autres espèces destinées non plus à la production de lait (si mal payé au producteur!), mais à la boucherie.

A l'époque du Mésolithique, le gibier abonde: cerfs, sangliers, chevreuils, chamois, lynx, marmottes, volatiles, etc. L'arc

a maintenant remplacé le javelot avec propulseur. Ne parlons pas du feu, maîtrisé depuis fort longtemps. Nos ancêtres se déplacent avec une sorte de «*briquet*». Ils obtiennent très rapidement une flamme en faisant tourner rapidement un bois dit mâle dans l'orifice d'un bois dit femelle, la vitesse de rotation étant accentuée par une sorte de petit arc.

Il semble que les populations pratiquent une sorte de nomadisme. Elles circulent dans un certain territoire, tenant compte des conditions saisonnières. En hiver elles sont en plaine, en été elles montent à l'altitude où nous nous trouvons, ce qui anticipe sur le «*remuage*» du bétail qui sera pratiqué pendant des siècles. Il reste une inconnue: toute la «*tribu*» monte-t-elle, ou bien seulement les chasseurs, donc les hommes?