

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2020)
Heft: 2311

Artikel: Transports publics et voiture... What else? : Les transports publics ne gagnent plus de parts de marché : pour se déplacer en Suisse, l'usage multimodal de la voiture et du train reste prioritaire
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024194>

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: 03.07.2025

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

difficulté d'accès aux soins, isolement, indifférence de l'entourage... autant de contrecoups de la pandémie. Le confinement, ou plutôt semi-confinement en Suisse, a beaucoup pesé sur la santé psychologique individuelle.

Dans les médias et dans le discours politique, ce sont surtout les aspects économiques qui dominent. La santé psychique serait-elle taboue ? En tout cas, la fragilité reste un sujet en retrait au sein de sociétés où les modèles de réussite sont principalement considérés. Dans l'imaginaire collectif individualiste, son aspect fatal, le suicide, est associé à l'échec.

Or les pensées négatives, tout comme le virus, peuvent, à divers degrés, toucher n'importe quel profil sociologique. Cependant, le confinement affecte particulièrement les plus de 65 ans et les jeunes.

En avril dernier, lors de la première vague, Roland Grunder, coprésident du Conseil suisse des aînés, [expliquait](#) que la détresse mentale accrue chez les seniors résultait du sentiment d'être extraits de la société. Aussi, la fermeture des structures d'accueil a-t-elle accentué ce sentiment.

Parallèlement, les professionnels de la santé s'inquiètent de l'augmentation des situations de crise chez les enfants et les adolescents. Des parents à bout, la perte de contact physique avec les amis et les camarades ou le lien difficilement maintenu avec les enseignants

constituent des facteurs déstabilisants pour les jeunes. Alain di Gallo, directeur de la clinique pour enfants et adolescents de Bâle, est d'ailleurs intervenu à plusieurs reprises pour souligner qu'il «*n'avait jamais vu une telle augmentation des demandes de traitements stationnaires et ambulatoires*».

Symptômes «normaux»

Dans ce contexte incertain qu'on ne cesse de qualifier d'«*anxiogène*», les chiffres ne sont pas forcément parlants, car mal-être ou idées noires, sont difficilement quantifiables et qualifiables. Toujours est-il que les Hôpitaux universitaires de Genève ont lancé début novembre une campagne de prévention: «*Où que tu sois, on entend ton appel*».

Et, que ce soit par l'intermédiaire d'institutions publiques ou d'associations comme La main tendue, Stop suicide, Pro Juventute, la Caravane de solidarité, le Mouvement Scout de Suisse ou les infirmiers et intervenants à domicile, un important travail préventif et de soutien est réalisé. Par ailleurs, individuellement, d'innombrables personnes qui partagent les mêmes préoccupations agissent auprès de leur voisinage.

Détresse psychique et anxiété ne sont ni honteuses ni manifestations d'échec, mais des symptômes «*normaux*» dans une situation extraordinaire.

Transports publics et voiture... What else ?

Les transports publics ne gagnent plus de parts de marché. Pour se déplacer en Suisse, l'usage multimodal de la voiture et du train reste prioritaire

Michel Rey - 18 décembre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38065>

Pour leurs déplacements, les usagers utilisent massivement les transports publics mais ne renoncent pas pour autant à la voiture. C'est le principal enseignement d'une [étude](#) menée par

le Service d'information pour les transports publics (LITRA), en collaboration avec l'Union des transports publics (UTP) et l'Office fédéral du développement territorial (ARE).

Depuis une décennie et malgré des investissements considérables, la part des transports publics dans les déplacements et les distances parcourues stagne. La hausse impressionnante du trafic voyageurs au cours des dernières années résulte pour l'essentiel de la croissance démographique soutenue du pays, associée à l'allongement des distances moyennes parcourues.

Parallèlement, la Suisse demeure largement un pays d'automobilistes, le trafic motorisé représentant en moyenne 50 % des déplacements et autour de 65 % des distances parcourues. Le nombre de voitures a explosé, passant de 3,5 millions en 2000 à 4,6 millions en 2020.

Des as de la multimodalité

Les Suisses recourent très volontiers aux transports publics pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation. Mais pour leurs achats et leurs loisirs, ils privilégient la voiture, pratiquant donc de manière intensive la multimodalité. Voilà qui explique la croissance parallèle de l'usage des transports publics et individuels depuis plusieurs années.

Parmi les facteurs qui fondent le choix des moyens de transport, du côté de l'offre, l'étude de la Litra mentionne la durée du trajet, son coût ainsi que le confort. Du point de vue de la demande, le choix du moyen de transport est fortement conditionné par des contraintes liées au type d'activité, à la destination et aux horaires. Ces paramètres révèlent les différences marquées de répartition modale en fonction du motif de déplacement.

On observe également que les modes de vie, les valeurs et les habitudes exercent une grande influence. La majorité des usagers utilisent un moyen de transport, car il correspond simplement à leur routine et/ou à leurs préférences.

Où, quoi, comment ?

Les auteurs soulignent l'importance du territoire et de sa configuration. Il influence la demande par le biais des distances, mais aussi de l'offre

en facilitant ou non le déploiement et la combinaison des différents moyens de transport. On comprend donc bien que les communes urbaines et denses enregistrent des parts modales bien plus élevées que les territoires périurbains ou ruraux.

L'étude confirme également qu'à qualité égale de desserte en transports publics, les régions germanophones enregistrent systématiquement des parts modales plus élevées en leur faveur qu'en Romandie ou qu'en Suisse italienne.

Pour finir, les auteurs préconisent d'agir en parallèle sur l'offre (diminution des tarifs, amélioration des cadences et du confort) et sur la demande (encourager la démotorisation des ménages, améliorer l'image des modes de transport), sans oublier l'aménagement du territoire qui doit mieux coordonner l'urbanisation avec les transports.

Encourager une modalité de déplacement en particulier et décourager simultanément celles qui la concurrencent s'avère efficace. C'est l'option prise par la Suisse: favoriser les transports publics et freiner, mais pas trop, l'utilisation de la voiture.

Multimodalité encore, c'est sûr

Nous avons noté ([DP 2231](#)) la fringale de mobilité des habitants de la Suisse qui ne cessent de se déplacer de plus en plus souvent et loin. La qualité des réseaux ferroviaire et routier stimule cette fringale, une qualité qui par ailleurs ne cesse de s'améliorer grâce notamment aux investissements garantis par les fonds de la Confédération.

Est-il possible de ralentir cette multimobilité en faveur des transports publics ? Des initiatives ont été prises pour les déplacements de loisirs ([DP 2282](#)). Mais on en connaît la complexité et les limites, car il s'agit de répondre à une demande très diversifiée et changeante.

Il faut mentionner les effets pervers de la pandémie. Les transports publics risquent de souffrir de la crainte de la promiscuité et de la pérennisation du télétravail. La politique climatique va-t-elle influencer les pratiques ?

On sait que cette dernière est responsable d'un tiers de la consommation d'énergie et des émissions du pays. Les changements de pratique passent par l'introduction de mesures d'incitation financières, de taxes et de

contraintes légales telles que prévues par la [loi sur le CO₂](#), récemment adoptée. Reste que la multimodalité a encore de beaux jours devant elle si l'on pense à l'électrification de la voiture et du vélo.