

Zeitschrift: Domaine public
Band: - (2020)
Heft: 2302

Artikel: Deux projets pour inciter à la mobilité multimodale : la Confédération et les communes ambitionnent de résoudre les embouteillages à l'entrée des villes et de favoriser le transport combiné
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024161>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.11.2024

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

Au terme d'une campagne animée à l'échelle nationale, M-Renouveau obtenait 20 % des voix, mais zéro siège à l'élection de 1980. Comme Coop vient de le faire, Migros avait modifié les règles du jeu de la démocratie interne. Elle a d'abord tenté sans succès d'empêcher la validation des signatures recueillies en 1979. En 1983, elle a mis en place le système qui assure la tenue d'élections tacites au niveau régional où elles existent encore. L'association M-Frühling a

été dissoute au milieu des années nonante.

Sources: [Alternatives Experiment mit der Migros](#) et [Frühlingsputsch im Migrosland](#)

Article traduit et adapté par DP d'après l'original allemand, publié le 17 octobre 2020 dans [Infosperber](#).

Deux projets pour inciter à la mobilité multimodale

La Confédération et les communes ambitionnent de résoudre les embouteillages à l'entrée des villes et de favoriser le transport combiné

Michel Rey - 16 octobre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37614>

La Confédération projette de créer une [infrastructure](#) publique chargée de recueillir et de partager les données concernant la mobilité. Et l'Union des villes suisses (UVS) envisage le lancement d'un [programme d'action](#) pour favoriser la création d'interfaces de mobilité multimodale. Explication.

Une infrastructure de données sur la mobilité

Le Conseil fédéral souhaite que les différents modes de transports puissent être combinés plus simplement. Actuellement, la commande de billets pour les transports collectifs s'effectue via plusieurs modalités et applications.

La complexité des offres et le manque de transparence des tarifs figurent parmi les obstacles à l'utilisation des transports publics les plus souvent évoqués. Cette simplification de la commande de billets devrait encourager l'accès de nouveaux usagers aux transports publics, notamment des automobilistes.

Avec un seul *clic*, l'utilisateur achètera des prestations sur mesure incluant plusieurs moyens de transport. Pour un tracé déterminé, il pourra comparer facilement des déplacements

combinant le train ou le bus, le tram, des véhicules partagés (*mobility car*) ainsi que le vélo et même la trottinette.

Les organismes de mobilité, hors transports publics, auront la possibilité de vendre des billets. Ils payeront le prix demandé par les transports publics (CFF, CarPostal), mais pourront fixer eux-mêmes leur tarif.

Tous les prestataires de mobilité, tant publics que privés, devront améliorer l'accès aux données pertinentes et garantir leur partage. Ce qui n'est pas le cas actuellement.

La proposition du gouvernement s'appuie sur les [résultats de la procédure de consultation](#) qui a révélé une large adhésion à l'idée voulant que «la Confédération soutienne la mise en place des infrastructures de données et de distribution» (pp.15-16).

Dès lors, il appartiendra au Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de mettre en place, au sens d'un service public, une infrastructure nationale de données mobilitaires (NaDIM).

Celle-ci permettra de recueillir des données concernant la mobilité et de fixer les mesures à cet effet.

Selon le Conseil fédéral, le NaDIM sera une infrastructure «*indépendante, fiable, ouverte, non discriminatoire, transparente, sans but lucratif, de qualité élevée et techniquement flexible*». Sa mise en œuvre se fera progressivement.

Laisser sa voiture, prendre le train, descendre du tram...

Une plate-forme de mobilité multimodale est bien plus qu'un parking accolé à une gare, tel qu'on les connaît déjà. Ces «*park and ride*» existent avec des taux d'occupation variables selon leur localisation. Il semble que cette formule peine à convaincre de nouveaux automobilistes à utiliser les transports publics. Et son implantation n'est pas toujours pertinente. Il faut innover.

Annoncé par l'UVS, le programme est en cours d'élaboration et sera mené en partenariat avec la Confédération, la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement, de l'environnement, sans oublier l'Association des communes suisses.

Le programme d'action présenté par l'UVS s'inspire des [expériences menées aux Pays-Bas](#) où ces infrastructures sont plus que de simples parkings. Ce sont des lieux d'habitation, de travail et de détente, avec la réalisation d'un habitat adapté aux modes de transports existants.

Les interfaces de transports permettent de passer efficacement d'un mode de transport à un autre. Mais il sera possible d'y faire ses achats, de se restaurer et de se divertir. On pourra y laisser sa voiture et prendre le train, descendre du tram ou du bus pour poursuivre à vélo ou continuer à pied.

Toutes les enquêtes révèlent que les trajets directs en transports publics constituent un levier incitatif décisif pour leur utilisation. Les changements de mode de transports sont mal perçus, car compliqués et considéré comme une

perte de temps. Actuellement, la part du trafic combiné (voiture - transports publics - vélos) est inférieur à 3 %. Il y a donc des potentialités de développement à promouvoir.

Plus l'automobiliste se rapproche de son travail en ville, plus il rechigne à changer de modes de transport. Aussi le passage de la route au rail doit se faire si possible à un niveau précoce de la chaîne des transports, au plus tard en périphérie d'agglomération. La réalisation de ces infrastructures sera coordonnée avec la politique de stationnement des villes. Il ne faut pas augmenter le nombre des places de parc, mais bien plutôt les relocaliser.

Course d'obstacles

Pour l'UVS, il s'agit surtout d'anticiper des conflits dans l'espace urbain. L'utilisation de ce dernier est de plus en plus réduite au profit des transports collectifs et de la mobilité douce. Or des [projets d'investissements routiers](#) sont annoncés pour les routes nationales. Ils conduiront à accroître le volume des déplacements en voiture.

Un sondage mené par l'UVS révèle que les centres métropolitains comme Zurich et Bâle sont très intéressés par ce programme car ils s'inquiètent des extensions annoncées pour les routes à grand trafic. Les villes doivent chercher des solutions pour freiner le trafic attendu à leurs portes.

Des réticences se sont exprimées, notamment en Suisse romande par crainte que ces infrastructures ne génèrent une concurrence perverse pour les petits centres urbains déjà dotés de «*park and ride*».

Les initiatives de la Confédération et des communes favoriseront le transfert modal vers les transports collectifs. Mais elles mettront beaucoup de temps à se concrétiser. Créer la base légale du NaDIM va se heurter à une course d'obstacles. Quant aux interfaces, leur réalisation dépendra beaucoup de la collaboration entre tous les acteurs concernés.

On ajoutera que les prévisions de mobilité pour les années à venir pourraient être affectées par

les nouveaux comportements des pendulaires qui se déplacent en train. Avec le télétravail, on peut s'interroger par exemple sur leur intérêt à

souscrire à un abonnement : alors que l'attractivité de la voiture restera forte avec un nombre limité de déplacements hebdomadaires.

Les mauvais contes/comptes du Conseil d'État genevois

À Genève, l'exécutif cantonal prend des mesures d'économie qui ne sont pas la panacée

Jean-Marie Delley - 19 octobre 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/37635>

Genève s'apprête à faire face à un déficit abyssal en 2021. Pour le contrer, l'exécutif propose une réduction de 1 % du salaire des fonctionnaires pendant quatre ans, ainsi que d'autres mesures concernant la gestion des augmentations (annuités) et des cotisations au deuxième pilier.

Rappelons que ce déficit prévu résultera de l'impact économique du Covid, mais aussi, et principalement, de la réforme de l'imposition des entreprises et de la recapitalisation de la caisse de pension des fonctionnaires, deux projets validés par le peuple. L'économie obtenue par la baisse des salaires s'élèverait à une trentaine de millions de francs par an pour un déficit attendu de plus de 500 millions de francs en 2021.

Avec cette annonce, le Conseil d'État donne une fois de plus le sentiment de naviguer à vue. Souhaite-t-il apporter une réponse conjoncturelle post-Covid en demandant un effort de solidarité exceptionnel ou s'attaquer de façon structurelle au déficit chronique de l'État ?

S'il poursuit la première intention, l'exécutif agit de manière particulièrement maladroite en ciblant exclusivement les fonctionnaires dont certains, en particulier le personnel de santé, se sont investis corps et âme depuis ce printemps. C'est aussi oublier ceux qui ont profité de cette période et qui devraient également être mis à contribution.

Un impôt exceptionnel de solidarité sur les

revenus et la fortune ainsi que sur les bénéfices des entreprises permettrait de faire preuve de solidarité, et mieux encore en appliquant un barème progressif. Cela permettrait d'éviter d'ajouter à la crise sanitaire la crise sociale annoncée par des syndicats prompts au combat. Encore faudrait-il oser briser le tabou du «*moins d'impôt*» cher à la droite.

S'agissant du second objectif qui vise les économies structurelles, plutôt que de continuer d'appliquer de vieilles recettes linéaires, on préférerait voir le gouvernement oser enfin sérieusement entreprendre la réforme de l'organisation de l'État.

L'objectif doit être clairement annoncé et les errements du passé évités - on pense parmi tant d'autres au pathétique exemple de la gestion catastrophique du projet de réforme de la grille salariale (Score) qui aura coûté 1,8 million avant d'être abandonné.

Une nouvelle méthode est indispensable. Elle implique tous les partenaires, en particulier ceux qui sur le terrain connaissent le mieux les (dys)fonctionnements et sont les mieux à même de proposer des solutions innovantes.

S'ils demandaient un effort ponctuel à tous ceux qui peuvent le consentir et en annonçant sa volonté de réorganiser l'État pour qu'il réponde aux réalités et défis du XXI^e siècle, les contes du Conseil d'État seraient plus audibles et leurs comptes plus acceptables.