

**Zeitschrift:** Domaine public

**Herausgeber:** Domaine public

**Band:** - (2020)

**Heft:** 2282

**Artikel:** Transports publics : le défi de la mobilité de loisirs : les activités de loisirs, nouveau marché pour les entreprises de transport en commun

**Autor:** Rey, Michel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1024080>

### **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:** 13.03.2025

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

des risques, elles s'intéressent avant tout à la situation des

sociétés de négoce ou d'extraction et non à celle des

Etats emprunteurs et de leurs habitants.

## Transports publics: le défi de la mobilité de loisirs

Les activités de loisirs, nouveau marché pour les entreprises de transport en commun

Michel Rey - 17 avril 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36412>

Ambitieuse, la stratégie proposée par Ueli Stuckelberger? Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), association qui regroupe 130 entreprises de la branche, veut faire passer la part des déplacements en commun de 20 à 40% d'ici 2040. Et, surprise, ce n'est pas le trafic pendulaire qui devrait contribuer à cet accroissement, mais celui des activités non professionnelles.

L'analyse de la [mobilité de loisirs](#) en Suisse de 2005 à 2015, menée à la demande de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) par les Universités de Lausanne et de Genève, fournit de nombreuses informations sur cette pratique et sur la nature des besoins en déplacements à satisfaire.

### La voiture avant tout

Se divertir, se cultiver ou faire du sport, autant d'activités qui constituent un enjeu important de la mobilité en Suisse. Elles entraînent de nombreux voyages et quatre d'entre elles - activités extérieures non sportives (promenades), gastronomie, visites à des

parents ou des amis et activités sportives - rassemblent les quatre cinquièmes des distances parcourues.

Se pratiquant à des heures différentes de celles du travail et durant des jours de congé (surtout le week-end), les loisirs entraînent une demande qui fluctue dans le temps et qui fait appel à des modes de transport variés. Avec des horaires fixes et des trajets ponctués de correspondances, les transports publics peinent à répondre à cette demande. Aussi n'est-ce pas un hasard si ces déplacements demeurent très majoritairement effectués en voiture.

Cette mobilité change en fonction du lieu de résidence, des revenus des personnes ou du niveau de formation, mais aussi de la détention ou non d'un abonnement de transport ou du simple plaisir pour la conduite. Elle constitue une demande diversifiée et changeante. Alors, autant dire que la satisfaire implique une stratégie aussi complexe à concevoir qu'à mettre en œuvre.

### Améliorer l'offre pour répondre à la demande

Pour relever le défi, Ueli Stuckelberger propose un paquet de mesures qui ne demandent pas d'investissements importants ([NZZ am Sonntag du 19.01.2020](#)). Le directeur de l'UTP constate que l'offre des transports publics s'affaiblit de manière significative le week-end. C'est pourquoi il propose de l'accroître, en introduisant des trains et des bus spéciaux durant les fins de semaine pour amener les citoyens dans les stations de ski, par exemple, comme le pratique la BLS pour l'Oberland bernois ou le RER zurichois en direction des Grisons. L'offre pourrait être aussi renforcée en fonction d'événements, afin de faciliter l'accès aux festivals ou aux rassemblements sportifs.

Pour assurer l'attractivité et la viabilité d'un tel programme, il faut élargir la notion de transports publics aux bus et taxis sur appel qui permettront d'amener la clientèle vers les gares. En leur faisant bénéficier du subventionnement prévu pour

les transports publics. De telles expériences existent déjà en Valais et dans les Grisons. Toutefois, elles ne doivent plus être réservées aux régions rurales, mais s'appliquer également dans les petits centres urbains.

Aussi, toujours dans l'idée de coordonner les moyens de locomotion, les entreprises de transport doivent-elles sérieusement améliorer l'efficacité de leur gestion et faire preuve de souplesse pour adapter rapidement leur offre à la demande de la clientèle de loisirs. Pour les déplacements en milieu urbain, une plus grande fluidité du trafic des bus via des couloirs qui leur sont réservés, une réduction du nombre de places de stationnement pour les voitures et une augmentation des espaces réservés aux vélos sont attendus.

Ueli Stückelberger ne mise pas sur une baisse des tarifs pour augmenter l'attractivité des transports publics. Ces

derniers coûtaient 17,6 milliards de francs en 2016, dont une moitié était payée par les utilisateurs et l'autre par la Confédération, les cantons et les communes. Cette répartition n'est pas, selon lui, à remettre en cause. En outre, l'offre de billets dégriffés ne semble pas apporter les résultats escomptés. Le spécialiste émet également des doutes sur l'intérêt du *mobility pricing*. Payer plus ou moins selon les heures et destinations ne constitue pas une solution pour les transports publics qui doivent répondre aux besoins de leur clientèle et non orienter le comportement de la population en matière de mobilité.

### **Un plan d'action fédéral en faveur des transports publics**

Les propositions du directeur de l'UTP sont-elles réalistes? Sont-elles pertinentes pour influencer le transfert d'un

usage de la voiture vers les transports publics?

Elles bénéficieront certainement d'une meilleure écoute dans le nouveau parlement fédéral dont la composition semble plus favorable aux transports publics. Plusieurs interventions vont dans ce sens, notamment la demande d'élaboration d'un [plan d'action](#) pour augmenter la part des transports en commun dans le trafic global que le Conseil fédéral a accepté.

Il reste maintenant à attendre de nouvelles propositions en espérant qu'elles dépassent les déclarations d'intention et les considérations générales, à l'image de la [stratégie](#) 2009 de la Confédération vers une mobilité de loisirs durables. Aussi nécessaires qu'elles soient, ces mesures ne seront pas suffisantes. Elles doivent être accompagnées d'une prise de conscience des effets pervers pour le climat de notre mobilité de loisir insouciant.

## **Manque de masques et médicaments: la délocalisation en question**

Covid-19: le rêve du monde d'après et le dur réveil (2/2)

Jean-Pierre Ghelfi - 16 avril 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36405>

La pandémie du Covid-19 nous rend témoins de manques en masques et blouses de protection pour les soignants, voire pour la population en

général. Nous déplorons aussi des pénuries de médicaments pour assurer des traitements sur plusieurs semaines. Nous découvrons à cette occasion

qu'ils proviennent dans leur très grande majorité d'Inde et de Chine. Emoi!

Comment avons-nous pu laisser