

# en ville avec ma voiture ...en route vers la mobilité durable

Lausanne, Genève, Fribourg, Neuchâtel, ces quatre villes romandes ont cédé à une nouvelle mode. Il s'agit du développement d'un système de parkings d'échanges (appelés aussi Park-and-Ride, parc relais, de dissuasion, de rabattement, d'incitation, ...). Ils sont conçus à l'intention des pendulaires et semblent être devenus la recette miracle qui va décongestionner les villes, limiter la pollution de l'air et favoriser les transports collectifs.

Cette mode s'inscrit dans un trend actuel pour chasser les voitures du centre-ville. Cet engouement peut s'expliquer par le faible coût politique de ces mesures (derrière chaque électeur sommeille un automobiliste...) par rapport à des mises en zone piétonne, à des suppressions de places de stationnement ou à une hausse des taxes automobiles. Intéressons-nous aux différentes composantes d'une politique urbaine des déplacements.



Photographie © 2002 Julien Eggenberger

La gare: interface entre chemin de fer et transport urbain.

## Equilibre entre modes de transports

Les politiques actuelles de déplacement urbain visent à un équilibre entre moyens de transports. Il s'agit plus particulièrement de favoriser un report modal des transports individuels vers les transports collectifs ou les mobilités douces, telles que la marche ou les deux roues. A Fribourg, on projette par exemple de réaliser des Parcs + Marche, afin de profiter de la faible taille de son centre urbain : la ville est un cercle de 1,5 à 2 km de rayon.

Les plans des ingénieurs en transport se heurtent malgré tout à la dimension sociologique du choix du mode de transport. En effet, au-delà de critères objectifs comme le confort, les horaires ou les coûts, s'ajoutent de nombreux facteurs subjectifs comme les idéaux libertaires portés par la voiture (virilité, autonomie,... VS dépendance, asservissement, encombrement,... pour les transports collectifs), le niveau d'information (connaissance des tarifs et des temps de parcours des transports collectifs), les préjugés, le niveau social ou encore le poids des habitudes.

Plusieurs études ont montré que les usagers, à performances égales, perçoivent différemment les transports communs selon leur type. Les chemins de fer, métros légers et tramways sont perçus comme beaucoup plus sympathique que les bus. D'autre part, leur appropriation par les usagers est intuitivement plus facile grâce à la visibilité des infrastructures.

## Attractivité du centre ville

Pour le maintien de l'attractivité du centre, en tant que place commerçante, il faut contrecarrer le développement des zones commerciales périurbaines qui nuisent au commerce "intra muros". Cela se fait par l'encouragement de la rotation des places de stationnement au centre, c'est-à-dire la réduction des durées de stationnement autorisées ou l'introduction de tarifs dissuasifs dès 1h30, afin de dissuader une utilisation pendulaire. En ce qui concerne la fonction d'habitation, des systèmes favorisant le stationnement résidentiel comme les macarons sont introduits afin de contribuer à leur maintien ou à leur retour dans le centre ville.



La gestion du stationnement est une composante clé d'une politique des déplacements. En effet, un déplacement en voiture est un échec si le conducteur n'a pas l'opportunité de stationner. Cette gestion est à la fois essentielle puisque la voiture est 95% en stationnement occasionnant une importante consommation d'espace, cruciale car l'utilisation d'un moyen de transport privé est majoritairement du à la certitude de trouver une place disponible, proche du lieu de travail pour un coût acceptable et complexe par sa diversité de type de propriétaires (collectivités publiques, entreprises, privés, garage, ...), de durée, de coût, de tarification et de localisation (voirie, sous/sur-terrain,...).

Le problème semble difficilement maîtrisable car s'il semble facile de jouer sur certains facteurs (en particulier le coût, la tarification et la durée), cela n'est vrai que pour les places gérées par les communautés publiques.... De plus les infractions de stationnement ne sont pas vraiment prises au sérieux : contrôles considérés comme un embêtement ou un impôt déguisé et non comme outils d'une politique de la ville en matière de déplacements. D'autre part, la population accepte mal la suppression des places qu'elle perçoit comme une perte d'accessibilité.

### Qualité des espaces publics



L'amélioration de la qualité des espaces collectifs est liée à la promotion des mobilités douces. Il s'agit de rendre le centre-ville au piéton (rues piétonnes), d'élargir les espaces piétons (trottoirs en particulier) et de requalifier les rues résidentielles en supprimant la ségrégation des trafics (suppression de trottoirs et priorité aux piétons) et les limitations de vitesse (zones 30). Parfois, cet objectif amène à éliminer le stationnement sur certaines places pour les rendre à la population.

### Les parkings d'échanges

Le principe des parkings d'échanges tient en trois étapes : d'abord voyage en véhicule privé du domicile jusqu'à la périphérie du centre-ville



Un "bon" parking d'échange à la sortie de l'autoroute de Lausanne-Vennes à l'entrée la ville et avant la zone de congestion.

lorsque les transports collectifs ne sont pas assez efficaces ou inexistant, puis parage du véhicule dans un parking d'échange près d'un arrêt de transports collectifs, et finalement fin du voyage en transports collectifs jusqu'au but du déplacement.

Les bénéfices espérés visent à lutter contre l'engorgement de l'hypercentre et à promouvoir les transports collectifs. Par ailleurs, on peut encourager un meilleur taux d'occupation des véhicules grâce à la politique tarifaire des P+R : à Lausanne, la journée de base parking et carte journalière TL coûte 7.- à quoi il faut ajouter 50cts par passager.



Un "mauvais" parking d'échange en bordure de l'avenue de Provence en ville et dans la zone de congestion.

Il a été montré qu'un développement des transports collectifs ou la création de parkings d'échanges ne suffisent pas à provoquer un report modal : non seulement il faut que ces mesures soient intégrées à une politique globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération mais il est absolument indispensable qu'elles soient liées à un paquet de mesures cohérentes visant à rendre possible le report modal souhaité. On pense en particulier à une politique volontariste du stationnement au centre ville.

L'évaluation du succès d'un parc d'échange se fait souvent sur la base de son taux d'occupation alors que c'est bien son impact sur l'effet désiré qui devrait être étudié. Ce qui est loin d'être facile si l'on prend par exemple la volonté de décongestionner le centre ville puisqu'une part des véhicules soustraits à la circulation seront compensés par ceux qui vont reprendre leur voiture qu'ils avaient mise de côté à cause de la congestion. Bref on peut parler de cercle vicieux... Autre conséquence négative assez surprenante : de nombreux usagers vont avoir tendance à ne plus utiliser les lignes régionales de rabattements pour leur préférer leur voiture jusqu'à un parc d'échange. Dernier bémol, si les parkings d'échanges résolvent le problème de l'intégration des laissés pour compte des transports collectifs, ils posent un problème d'équité entre purs usagers des transports collectifs et usagers des P+R.

## A l'avenir

La problématique du développement durable a amené les spécialistes à réfléchir sur la mobilité durable. C'était le sujet du Forum Développement Durable organisé le 9 avril par l'EPFL et son Centre d'appui scientifique et technologique CAST. M. Mermoud, Conseiller d'Etat vaudois en charge de la Sécurité et de l'Environnement, est venu dire comment l'Etat tente l'exemplarité notamment au travers d'une démarche d'agenda21. Le professeur Rumley, maintenant directeur de l'ODT (Office Fédéral du Développement Territorial, ex-OFAT), a, quant à lui, expliqué les difficultés que vont poser les 16 à 31 % d'augmentation des transports individuels prévus. Il a beaucoup insisté sur l'impossibilité de rendre notre mobilité plus durable si nos politiques d'aménagement du territoire n'étaient pas remises en question. Souhait qui a été partagé par le professeur Bovy



La place de l'Europe: nouvelle interface des métros lausannois.

(EPFL – Laboratoire Mobilité et Dynamiques Territoriales) qui insiste sur les rapports entre densités urbaines et choix modal. D'importantes questions se posent en parallèle à la volonté de rendre la ville plus vivable : l'égalité d'accès, la

capacité d'absorption des milieux ou encore le libre choix du mode de transport ! Car malgré les nombreux et très coûteux efforts faits par les pouvoirs publics dans le domaine des transports collectifs, le déséquilibre est de plus en plus marqué.



La place St François: Nœud principal de transport urbain lausannois.

Alors quelles propositions pour le futur ? Par exemple citons : le développement de V+B (Vélos + Bus) avec généralisation des parcs pour vélos aux arrêts de bus comme le demande l'ATE (Association Transport et Environnement). D'autre part, un changement de mentalité est essentiel à l'exemple de la situation à Dorigny : dans les hautes écoles, on informe les étudiants et les employés des dispositions à prendre pour utiliser et obtenir des macarons de parking (75.-/pour 6 mois soit 6x moins que les P+R lausannois soit dit en passant), alors que rien n'est fait au niveau des transports collectifs. La volonté de rendre nos systèmes de transport plus cohérents et durables est là mais beaucoup de travail reste à faire...

Julien Eggenberger



## Repères

Cuillier Francis (sous la dir.), *Déplacements, innovations : 25 expériences + ou – réussies*, Prédit 1996-2000, 1997, 165p.

Kaufmann Vincent, *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report modal*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. Sciences, technique, société, 2000, 251p.

CETUR (Centre d'Etudes des Transports Urbains), *Une politique de stationnement : Pourquoi ? Comment ?*, Bagnex, coll. Transports et Mobilité, 1999, 168p.

Programme National de Recherche PNR41, Transport et environnement  
<http://www.npf41.ch>

Forum Développement Durable de l'EPFL  
<http://sustainable.epfl.ch>