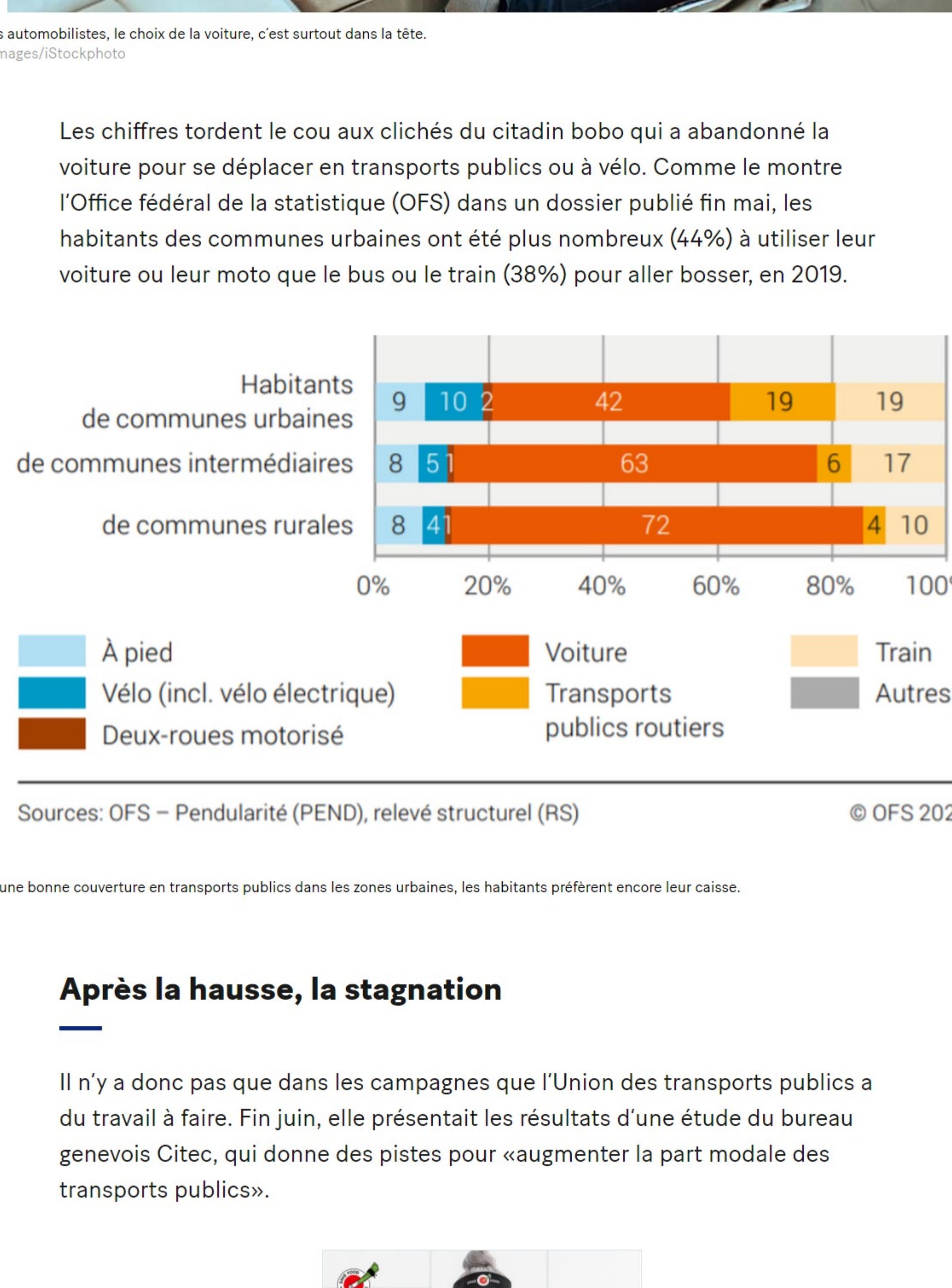


# Même les habitants des villes préfèrent aller bosser en voiture

**Des élus et associations veulent augmenter la part des déplacements effectués en transports publics. Mais la route est encore longue.**

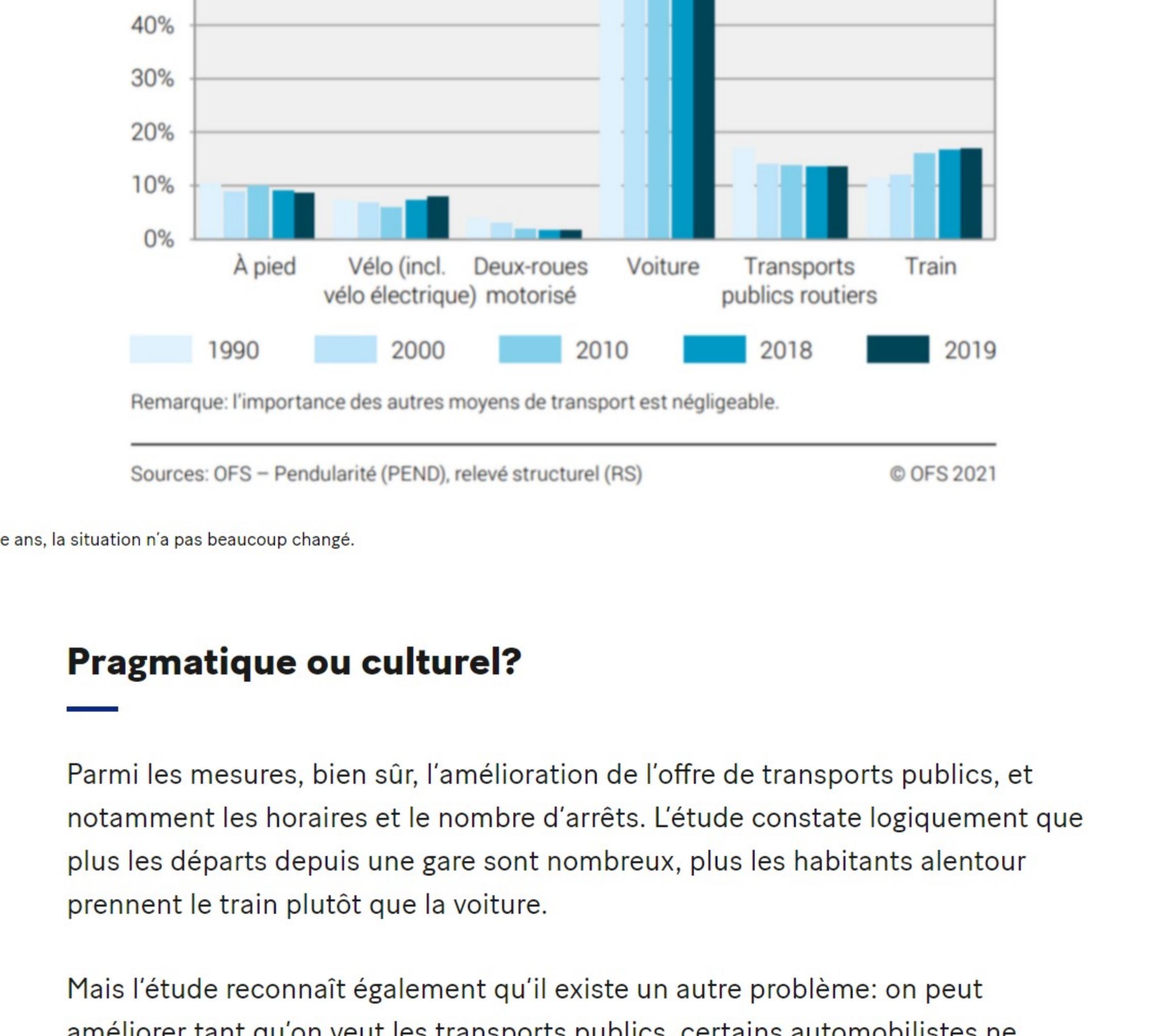
par  
Yannick Weber



Pour les automobilistes, le choix de la voiture, c'est surtout dans la tête.

Getty Images/iStockphoto

Les chiffres tordent le cou aux clichés du citadin bobo qui a abandonné la voiture pour se déplacer en transports publics ou à vélo. Comme le montre l'Office fédéral de la statistique (OFS) dans un dossier publié fin mai, les habitants des communes urbaines ont été plus nombreux (44%) à utiliser leur voiture ou leur moto que le bus ou le train (38%) pour aller bosser, en 2019.



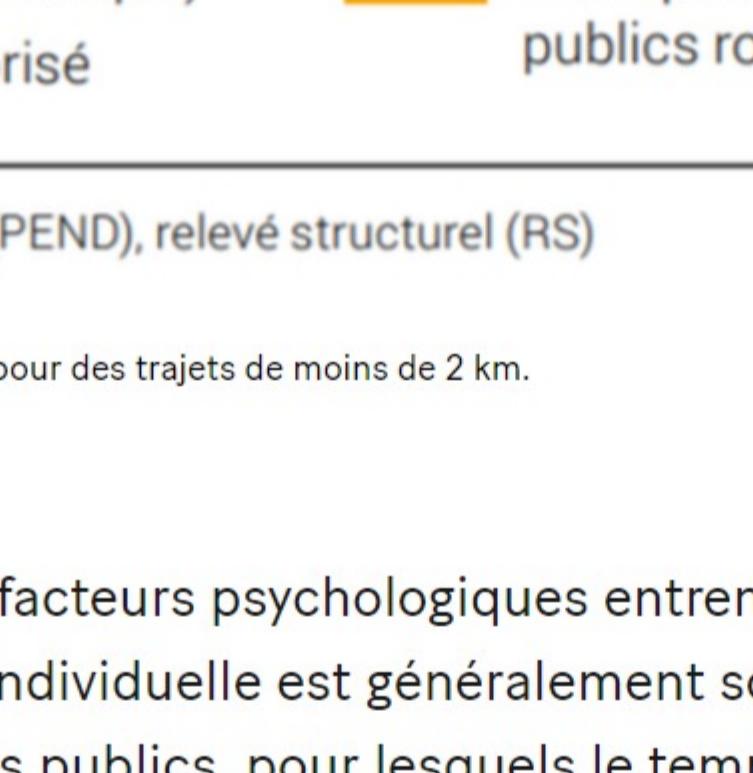
Sources: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

© OFS 2021

Malgré une bonne couverture en transports publics dans les zones urbaines, les habitants préfèrent encore leur caisse.

## Après la hausse, la stagnation

Il n'y a donc pas que dans les campagnes que l'Union des transports publics a du travail à faire. Fin juin, elle présentait les résultats d'une étude du bureau genevois Citec, qui donne des pistes pour «augmenter la part modale des transports publics».



Climat, aménagement du territoire et qualité de vie, il y aurait à gagner à un report des déplacements de la voiture vers les transports en commun. Or, l'UTP constate qu'après une augmentation régulière, la part des déplacements opérés en transports publics a commencé à stagner.

## Pendulaires selon le principal moyen de transport

Part des pendulaires utilisant un certain moyen de transport comme principal moyen de transport pour se rendre au travail

G 8



Remarque: l'importance des autres moyens de transport est négligeable.

Sources: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

© OFS 2021

En trente ans, la situation n'a pas beaucoup changé.

## Pragmatique ou culturel?

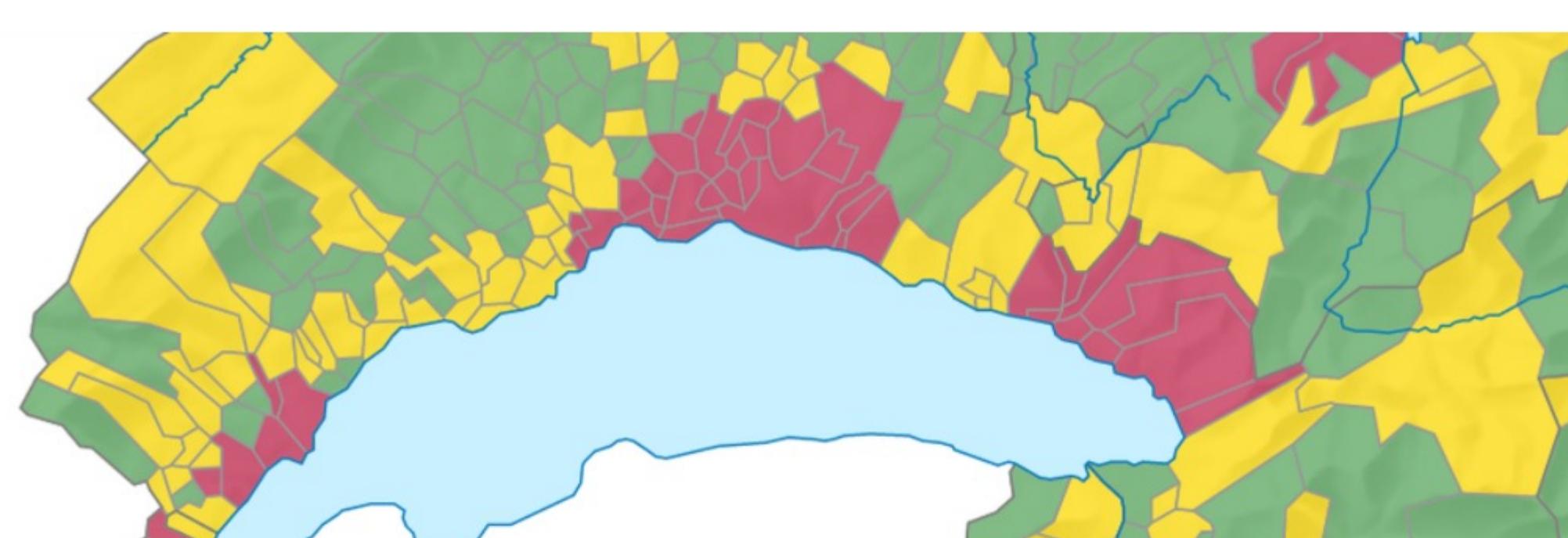
Parmi les mesures, bien sûr, l'amélioration de l'offre de transports publics, et notamment les horaires et le nombre d'arrêts. L'étude constate logiquement que plus les départs depuis une gare sont nombreux, plus les habitants alentour prennent le train plutôt que la voiture.

Mais l'étude reconnaît également qu'il existe un autre problème: on peut améliorer tant qu'on veut les transports publics, certains automobilistes ne veulent pas renoncer à leur voiture... tout simplement parce que la voiture reste fortement ancrée dans les mœurs, culturellement, et que le territoire a massivement été modelé pour la favoriser.

## «Court parcours»

«Le choix de la voiture individuelle est souvent lié aux facilités de stationnement, à une perception biaisée du coût réel du déplacement ou à des questions de confort et de représentation sociale ou culturelle des modes», disent ses auteurs. Ces «facilités» peuvent aussi expliquer un autre chiffre de l'OFS: pour les trajets pendulaires de moins de 2 km, il y a toujours 17% des gens qui prennent la voiture (44% pour les trajets entre 2 et 5 km).

### Longueur du trajet (aller)



Sources: OFS – Pendularité (PEND), relevé structurel (RS)

© OFS 2021

Un pendulaire sur cinq prend sa voiture ou sa moto pour des trajets de moins de 2 km.

OFS

L'étude relève que des facteurs psychologiques entrent aussi en jeu. «Le temps total passé en voiture individuelle est généralement sous-estimé, alors qu'il est surestimé en transports publics, pour lesquels le temps d'attente aux arrêts est perçu comme plus «long». En outre, la maîtrise du véhicule, en tant que conducteur d'une voiture individuelle, induit un sentiment de maîtrise du temps qui n'existe pas lors des déplacements en transports publics.»

## Pour les dégoûter?

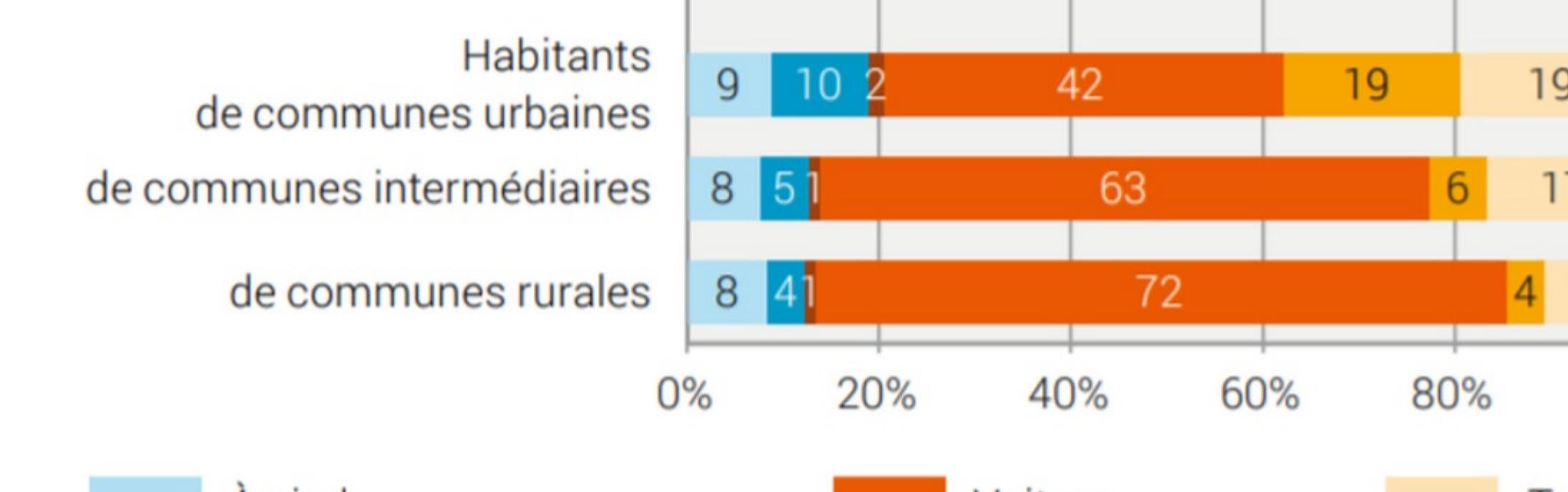
L'étude semble conclure que pour induire des changements de comportements, il faudra un peu y aller au forceps et rendre la vie difficile aux automobilistes, surtout en ville. Un des chapitres des mesures proposées vise à «réduire l'attractivité de la voiture», avec par exemple la limitation du nombre de places de parc ou l'abaissement des limites de vitesse.



Reste à voir si la psychologie de l'automobiliste y sera sensible. Quiconque habite en ville aura constaté aisément que la disparition de places de parc, les séries de feux rouges et les embouteillages aux heures de pointe ne semblent pas vraiment détourner les conducteurs de leur amour du volant au profit du train.

## C'est qui, les urbains?

L'Office fédéral de la statistique divise les communes en trois catégories: urbaines, intermédiaires et rurales (voir cartes ci-dessous). Des villages qu'on pourrait penser «périphériques» sont ainsi classés parmi les communes urbaines. Par exemple, une Pranginoise qui va en voiture au travail à Nyon, un Blonaysan qui prend la route pour aller au bureau à Lausanne ou des Versoisiens qui préfèrent rouler pour aller à Genève sont comptés dans ces chiffres parmi les citadins.



En rouge: communes «urbaines», en jaune: communes «intermédiaires», en vert: communes «rurales»

Michael K