Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2011)

Heft: 4

Artikel: La croissance de la mobilité n'est pas une fatalité

Autor: Nordmann, Roger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957393

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: 12.07.2025

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

La croissance de la mobilité n'est pas une fatalité

ROGER NORDMANN
*1973 à Lausanne; 1991–1996 Etudes en sciences politiques et en économie politique à l'Université de Berne. 1998 Lancement du bureau «Approche économique et politique». Dès le 30.11.2004 Conseil national (PSS), Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie CN (CEATE-CN).

Pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO_2 de la mobilité, il ne suffit pas d'optimiser le choix du moyen de transport et de réduire les émissions par kilomètre. Il s'agit aussi de stabiliser la consommation globale de mobilité. Dans le présent article, adapté du chapitre 7 de son livre [1], le Conseiller national socialiste Roger Nordmann propose d'empoigner ce problème en mettant en évidence trois axes d'action.

[1] Libérer la Suisse des énergies fossiles – Des projets concrets pour l'habitat, les transports et l'électricité, Editions Favre, octobre 2010.

Le secteur des transports routiers et de l'aviation consomme directement plus du tiers de l'énergie employée en Suisse. Comme cette énergie est essentiellement d'origine fossile, ce secteur est responsable de 47% des émissions de CO_2 d'origine énergétique en Suisse. Tant en valeur absolue qu'en part relative, ces émissions sont en train d'augmenter. Autant dire qu'aucune stratégie énergétique et climatique ne peut prétendre ignorer ce secteur.

L'objectif général consiste à réduire fortement la consommation d'énergie fossile de notre système de transport. Schématiquement, il existe trois leviers pour influencer le cours des choses:

1. Agir sur le choix des modes de transport, en privilégiant les moins polluants.
2. Réduire les émissions par kilomètre, au moyen de technologies plus performantes et propres. Cet enjeu est évidemment décisif pour le trafic individuel motorisé, dans la mesure où celui-ci est actuellement très polluant.
3. Agir sur la consommation globale de mobilité, pour essayer de contenir le nombre total de kilomètres parcourus, dont la quantité ne cesse de croître pour l'instant.

Si les deux premiers points sont largement admis, l'enjeu fondamental de la consommation globale de transport fait l'objet d'un tabou. Raison pour laquelle la suite de cet article y est consacrée.

Tous modes confondus, les transports ont coûté 82 milliards de francs en 2005, soit 18% du PIB. Ce montant est d'autant plus impressionnant qu'il ne tient pas compte de la valeur du temps passé par les automobilistes au volant. Dans ces conditions, il n'est pas certain qu'un accroissement de la consommation de transports augmente encore la prospérité ou le bonheur. A dire vrai, l'inverse est même probable: les indices dans ce sens ne manquent pas, à commencer par le coût des déplacements et le temps que l'on y consacre. Il vaut la peine d'essayer de contenir la consommation globale de mobilité.

Les trois principaux instruments pour y parvenir relèvent de l'aménagement du territoire, de la sensibilisation et des infrastructures.

Un aménagement du territoire ne poussant plus à l'hypermobilité

L'aménagement du territoire a une influence centrale sur la demande et les choix en matière de mobilité. En définissant les sites des activités humaines, on grave sur le territoire les déterminants structurels de la mobilité. Plus l'habitat est dispersé, par exemple sous la forme de quartiers de villas loin des villes, plus les personnes doivent parcourir de longues distances, la plupart du temps en automobile. En effet, l'éparpillement de l'habitat empêche d'exploiter rationnellement les transports publics. Il est donc judicieux de favoriser l'habitat dans les zones déjà desservies par les transports publics. Sous réserve d'une mise en œuvre intelligente et conviviale, la densification du tissu urbain ne présente que des avantages: les besoins de déplacement sont moindres et les transports publics peuvent en couvrir une bonne partie. La même réflexion est nécessaire en termes d'accessibilité des places de travail. Vu la tertiarisation de l'économie, une mixité accrue entre habitat et activité économique est souhaitable, de manière à ce que davantage de personnes puissent habiter à proximité de leur lieu de travail. Eviter la dispersion totale de l'habitat répond non seulement à des considérations esthétiques et environnementales (éviter le mitage du territoire), mais aussi à des motifs énergétiques et climatiques. Face à la pression sur le territoire, il faut donc renforcer les outils d'aménagement, et non pas les démanteler, comme le tente régulièrement la droite au parlement.

Pour une stratégie de prévention de la mobilité excessive

Dans un domaine à rationalité aussi limitée que la mobilité, le travail éducatif et la sensibilisation jouent un rôle décisif. Aujourd'hui, les modestes efforts de sensibilisation s'axent essentiellement sur le choix du mode de transport et du véhicule, comme à l'occasion de la journée du 22 septembre «En ville sans ma voiture». Il serait pertinent d'élargir la sensibilisation à la consommation de mobilité en elle-même, pour amener notre société à mûrir. Cela inclut notamment une réflexion sur les loisirs et le tourisme. Est-il nécessaire de faire douze heures d'avion pour passer de bonnes vacances? Voilà un excellent argument pour le tourisme indigène et le TGV en Europe.

Les choix personnels en matière d'habitat et de mobilité quotidienne méritent également d'être remis en question, par exemple en sensibilisant la population au temps perdu en trajets pendulaires. Ces dimensions subjectives peuvent être influencées, comme on le fait pour la prévention en matière de santé, de tabac ou de sécurité routière. Les possibilités offertes par les télécommunications et l'internet permettent aussi d'éviter certains déplacements (travail à domicile). Par ailleurs, pour les entreprises, l'outil de la visioconférence se

[ILL. 1] «Agir sur le choix des modes de transport, en privilégiant les moins polluants.» (Photo: Henri Leuzinger, Rheinfelden)

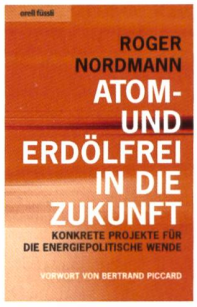
révèle très intéressant, dans la mesure où il évite les coûts directs et indirects des vols en avion (billets, temps de travail, fatigue). Enfin, il est une contrainte extérieure à laquelle on pourrait sans dommage renoncer, à savoir l'obligation faite aux chômeurs d'accepter un job impliquant plus de trois heures de déplacement pendulaire.

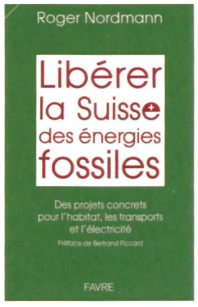
Une saturation modératrice

En général, la mise à disposition d'infrastructures de transport supplémentaires conduit à un accroissement de la consommation globale de mobilité. L'expérience montre que lorsqu'on renforce la capacité d'un tronçon routier névralgique, il est à nouveau saturé au bout de quelques années. Les limites physiques de capacité des infrastructures routières contiennent la consommation endémique de prestations de transport. Lorsque l'on renonce au renforcement des capacités de la route, le kilométrage total parcouru en motorisation individuelle se stabilise automatiquement. Ce constat général ne doit cependant pas pousser au dogmatisme: des corrections ponctuelles du réseau routier sont tout à fait admissibles, notamment pour des motifs de sécurité ou pour soulager le voisinage.

Par ailleurs, il est souvent pertinent de modifier la voirie pour réduire la capacité des axes de pénétration dans les localités. Une politique de parking restrictive constitue également un instrument fort utile: l'automobiliste déteste devoir tourner en rond pour se garer.

La fixation de priorités claires en matière d'infrastructures constitue donc un levier important. Plutôt que d'augmenter dans leur globalité les investissements dans les infrastructures de transport, il vaut mieux stopper l'extension des capacités routières. Les moyens disponibles pourront alors être réorientés vers des investissements dans les infrastructures des modes de transport moins polluants, à savoir les transports publics et la mobilité douce. C'est exactement ce que propose l'initiative populaire «Pour les transports publics» que l'Association transports et environnement (ATE) a déposée en septembre 2010.





[ILL. 2–3] Disponible en librairie ou sur www.roger-nordmann.ch

ZUSAMMENFASSUNG

Die Zunahme der Mobilität ist nicht unausweichlich

Um den Energieverbrauch und die CO_2-Emissionen zu vermindern, die durch die Mobilität verursacht werden, genügt es nicht, die Wahl der Verkehrsmittel zu optimieren und die Emissionen pro Kilometer zu verringern. Vielmehr muss auch das Mobilitätsaufkommen im Allgemeinen stabilisiert werden. So lautet die Argumentation von SP-Nationalrat Roger Nordmann in seinem Artikel, der sich an das Kapitel 7 seines Buches [2] *anlehnt, in dem er für eine intelligente Mobilität plädiert. Der Autor, der unter anderem Mitglied der Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie (UREK) ist, schlägt drei Handlungsachsen vor. Zum einen muss laut Nordmann die Raumplanung neu überdacht werden, um die Mobilität eher einzudämmen als zu fördern. Zweitens plädiert er für eine Sensibilisierungskampagne gegen ein übermässiges Mobilitätsaufkommen, indem die Nachteile und Kosten einer solchen Entwicklung hervorgehoben werden. Und drittens unterstreicht der Autor, welch entscheidende Bedeutung der Kapazität der Infrastrukturen zukommt. Ein Verzicht auf einen Kapazitätsausbau bei gewissen überlasteten Strassenabschnitten würde dazu beitragen, die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu beschränken. Es geht also nicht darum, die Investitionen massiv zu erhöhen, sondern darum, diese Gelder vermehrt für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs einzusetzen.*

[2] *Atom- und erdölfrei in die Zukunft – Konkrete Projekte für die energiepolitische Wende, Orell Füssli Verlag, Mai 2011. Erhältlich im Buchhandel oder über www.roger-nordmann.ch.*