

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2014)
Heft: 2063

Artikel: Plus je suis diplômé, plus je me déplace et plus je pollue : des études françaises et suisses identifient plus finement ceux dont les habitudes de mobilité sont les plus dommageables
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1012845>

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: 14.03.2025

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

Plus je suis diplômé, plus je me déplace et plus je pollue

Des études françaises et suisses identifient plus finement ceux dont les habitudes de mobilité sont les plus dommageables

Michel Rey - 16 décembre 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/26997>

Le Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat (Giec) estime qu'à l'échelle de la planète le secteur des transports est responsable de 23% des émissions issues de la combustion d'énergies fossiles. Mais, au fait, qui sont les gens qui émettent le plus de CO₂ lors de leurs déplacements?

«*Les plus diplômés*», répond en substance un organisme français, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement ([Cerema](#)). Il a procédé à 20'000 entretiens individuels, analysé les conséquences de 125'000 trajets quotidiens et de 18'000 voyages de plus de 80 km, quel que soit le mode de transport choisi. Résultat de l'étude: il apparaît que 20% des Français sont responsables de 60% des émissions dues aux déplacements.

Le Cerema distingue trois catégories de grands pollueurs. Les «*grands navetteurs*» habitent les zones périurbaines. Ils disposent de revenus plutôt confortables, émettent du CO₂ lors de leurs trajets quotidiens, mais voyagent peu. Les «*grands voyageurs*» sont nettement moins nombreux: des ménages actifs et très diplômés vivant au centre-ville, mais aussi des retraités fortunés. Ils polluent

peu au quotidien, mais ils sont responsables de fortes émissions à longue distance. Enfin, la troisième catégorie, baptisée «*hypermobiles*», combine les caractéristiques des deux premiers groupes: diplômés, actifs et aisés, ils sont aussi très motorisés et vivent dans les banlieues cossues des métropoles. Ils ne représentent que 5% de la population, mais émettent 19% des rejets globaux.

Pour le Cerema, les «*grands émetteurs*» ont tous un point commun: le diplôme, et non le revenu comme on le croit parfois. Autrement dit, plus les gens ont passé de longues années sur les bancs de l'université, plus ils ont tendance à se déplacer en émettant des gaz à effets de serre. En forçant le trait, on peut dire que plus on a les moyens d'être conscients du risque que représente le CO₂, plus on en émet.

L'étude du Cerema confirme aussi «*l'effet barbecue*», bien connu des sociologues. Les habitants du périurbain, qui montent dans leur voiture tous les matins, n'émettent finalement pas davantage, au cours de leur vie, que les habitants du centre-ville, qui circulent tous les jours en transports en commun et prennent aussi le train pour assister à des colloques ou à

des rendez-vous d'affaires, mais sautent dans l'avion le week-end. Car les périurbains, une fois terminé leur va-et-vient quotidien, ne bougent plus, ils s'assoient autour du barbecue.

Des pratiques similaires en Suisse?

Peut-on généraliser ces résultats à la Suisse? Les pratiques de mobilité diffèrent dans les deux pays. En Suisse, les distances sont évidemment plus réduites pour les pendulaires quotidiens et la densité ferroviaire favorise le recours aux transports publics. Mais le temps consacré au déplacement est important et ne cesse de croître. Selon des données fournies par le [Mémento statistique](#) de la Métropole lémanique, le Vaudois passe en moyenne 79 minutes chaque jour dans les transports (voiture, train, bus, etc.). Si l'on y ajoute les déplacements à l'étranger, cette durée moyenne passe à 83 minutes.

En Suisse, on est conscient du rôle du cadre de vie en tant que facteur déterminant des mobilités dites «*contraintes*» (travail, achats). Habiter dans la périphérie peu dense des villes implique des déplacements, réalisés surtout en voiture. Parallèlement, une densité élevée est associée à

une utilisation plus élevée des transports publics. C'est pourquoi les urbanistes préconisent la ville dense et condamnent l'urbanisation étalée.

Ce constat a sa part de vérité, mais il est trop réducteur, car il sous-estime les effets de la mobilité liée au tourisme et aux achats. Selon [les données](#) de l'Office fédéral de la statistique, le trafic de loisirs couvre 37% de tous les déplacements, 40% de toutes les distances et 47% de la durée totale de déplacement.

On peut faire l'hypothèse que ce type de mobilité génère des effets assez similaires à ceux observés en France.

Avec ses travaux, le [Laboratoire de sociologie urbaine](#) de l'EPFL a déjà fait ressortir l'[effet barbecue](#). Il a aussi mis en évidence une nouvelle catégorie de «*grands mobiles*»: des pendulaires qui passent plus de deux heures par jour dans les transports ou plus de 60 nuits hors de chez eux pour leur travail. Ils sont de plus en plus nombreux et

touchent toutes les catégories professionnelles. Des études sont également en cours pour identifier les déplacements de loisirs dans les agglomérations de Genève et de Zurich.

Certes, il s'agit encore d'études et la mise en œuvre de mesures appropriées prendra encore du temps. Une meilleure connaissance des pratiques de mobilité permettra d'identifier les acteurs pollueurs et de mieux cibler les politiques de transport en leur appliquant le principe: plus je pollue en me déplaçant, plus je paie.

Rencontre européenne sur les Pédibus

Quand une micro-action citoyenne mène à demander que la mobilité autour des écoles soit pensée dès leur construction

Sabine Estier - 18 décembre 2014 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/27018>

L'automne dernier à Genève, une journée européenne réunissait une quarantaine d'intervenants autour du [Pédibus](#), ce transport d'élèves à pied assuré à tour de rôle par des parents du même quartier.

C'est la première fois que se rencontraient des responsables d'associations ou de collectivités publiques venus du Nord de l'Italie, de Belgique, d'Aquitaine, de Lille, de Grenoble, de Fribourg, Lausanne et Berne sous l'égide de l'[ATE](#) (Association Transports et Environnement), tous intéressés à développer des déplacements scolaires respectueux de

l'environnement et d'assurer la sécurité des élèves durant leurs trajets. Un objectif important quand on sait qu'un quart des accidents concernant les enfants a lieu sur le chemin de l'école et qu'avant 10 à 12 ans, un enfant ne maîtrise pas l'ensemble des compétences nécessaires à traverser une route.

Perçue de prime abord comme une action très limitée, l'organisation de Pédibus entraîne pourtant d'intéressantes répercussions, que ce soit sur l'environnement, la santé ou la vie sociale. Impact sur la pollution de l'air, grâce à la

diminution des trajets en voiture qui rendent le périmètre de l'école plus dangereux pour ceux qui viennent à pied et qui, cercle vicieux, poussent les parents à vouloir amener leurs enfants en voiture... Impact évident aussi sur la sécurité des enfants lorsqu'il faut s'aventurer sur des routes à fort trafic. Mais il y a encore le fait de permettre aux enfants de bouger et de lutter contre l'obésité, ou encore de créer des liens entre les familles du quartier. Quant aux enseignants, ils apprécient que les enfants arrivent réveillés à l'école.

De plus, les quelque [200 lignes](#)