

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2020)
Heft: 2279

Artikel: Les inégalités sociales appellent une réduction différenciée des déplacements : la difficile mise en œuvre de la transition climatique dans le domaine de la mobilité individuelle

Autor: Rey, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1024069>

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: 30.03.2025

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

provoqué un boom du solaire, en particulier en Chine et en Inde.

L'auteur suggère que la Suisse développe une politique modèle qu'elle pourrait diffuser au-delà de ses frontières. Mais au lieu de trop embrasser, cette politique devrait se concentrer sur un seul domaine, en l'occurrence celui des bâtiments, responsable de 40% des émissions globales. Par ailleurs, l'immobilier obéit à un cycle de renouvellement très long - taux annuel de rénovation de 1% - ce qui impose d'agir sans tarder. Enfin, notre pays dispose de compétences reconnues en matière d'efficacité énergétique et de constructions autosuffisantes.

Premier volet: des bâtiments neufs climatiquement neutres et l'assainissement des

constructions existantes dès 2023. Les taxes prévues par la nouvelle loi sur le CO₂ - 500 millions à un milliard de ressources nouvelles - devraient suffire à financer subventions et garanties.

Deuxième volet: un programme de recherche visant à mettre à disposition de la communauté internationale les technologies propres à lutter contre les dérèglements climatiques. L'auteur pense en priorité à l'industrie cimentière, un secteur très polluant qui, à l'instar du trafic aérien, n'a pas encore trouvé de solutions pour décarboner son activité.

Troisième volet: une action internationale qui elle aussi devrait se concentrer sur un ou deux pays et porter sur le domaine bâti. A disposition chaque année quelque 600 millions prévus pour le

[financement international du climat](#) et plus de 600 millions versés à titre de contribution volontaire par les importateurs de carburant (10-12 centimes par litre payés par le consommateur), des sommes actuellement investies dans plus d'une dizaine de pays pour des projets de tous genres. Plutôt que plusieurs administrations et lobbyistes s'activent dans tous les domaines et un peu partout, se concentrer sur un secteur prioritaire et en confier la gestion à une plateforme interdépartementale.

La mise en œuvre de ces trois volets devrait permettre de proposer rapidement un modèle d'action visible et concret. Si la riche Helvétie n'est pas en mesure d'instaurer sans tarder la neutralité climatique de ses bâtiments, qui d'autre le fera, conclut l'auteur.

Les inégalités sociales appellent une réduction différenciée des déplacements

La difficile mise en œuvre de la transition climatique dans le domaine de la mobilité individuelle

Michel Rey - 26 mars 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36265>

La mobilité est un bon révélateur des inégalités sociales. «*Que ce soit en termes de formation ou de revenu, ceux qui ont les niveaux les plus élevés passent plus de temps à se déplacer, vont plus vite et effectuent de plus grandes distances.*» Si

cela peut être un avantage pour l'emploi, c'est un problème pour la transition climatique.

C'est une [enquête française](#) sur la mobilité et les modes de vie, menée au printemps 2019 auprès de plus de 13'000

personnes, qui le révèle. Elle cherchait à comprendre la place réelle des déplacements dans la vie des Français (hors vacances).

Les activités contraintes, imposées par le travail et la vie quotidienne, représentent le

plus de temps et de distance en déplacements quotidiens. Sans surprise, c'est donc le travail qui entraîne le plus de déplacements (41% du temps et 45% des kilomètres).

La manière dont on se déplace pour le travail révèle ainsi une relation de classe ambivalente et renvoie à des pratiques professionnelles très différentes en fonction du niveau d'étude et encore plus de revenus. Plus ce double niveau est élevé, plus on se déplace rapidement: on passe de 40 à 64 km/h. Résultat, on parcourt davantage de kilomètres tout en consacrant moins de temps à se déplacer.

Ce constat confirme les résultats de l'étude d'un centre d'expertise sur les risques environnementaux menée en 2012 ([DP 2063](#)). Une étude qui affirmait que 20% des Français seraient responsables de 60% des émissions dues aux déplacements.

La pratique des déplacements en Suisse

Le constat est-il pertinent pour la [Suisse](#)? Notre pays, de plus petite dimension, est doté d'un réseau de transports publics plus attractif. Son marché du travail est plus robuste et plus diffus dans le territoire. Les distances sont évidemment moins longues pour les pendulaires et la densité ferroviaire diminue l'attractivité de la voiture. Mais le temps consacré aux déplacements ne cesse de croître. En 2015, les habitants de la Suisse ont parcouru en

moyenne près de 37 kilomètres par jour sur le territoire national, ce qui leur prenait 90 minutes. Les loisirs représentent le principal motif de déplacement, avec une part de 44% des distances contre 22% pour le travail. Des déplacements qui ont tendance à privilégier la voiture.

En Suisse, les transports sont les plus gros consommateurs d'énergie, plus importants que les ménages et l'industrie. En 2017, la mobilité consomme 36% de l'énergie finale. Et, s'agissant du CO₂, les voitures de tourisme provoquent 75% des émissions imputables aux transports.

En matière de déplacement, il y a des similitudes avec la France. Selon les statistiques de la mobilité pour l'année [2018](#), les distances journalières particulièrement longues sont accomplies par les jeunes adultes de 18 à 24 ans, tout comme par les personnes vivant dans un ménage à revenu élevé. Les personnes faisant partie d'un ménage disposant d'un revenu mensuel de 12'000 francs et plus parcouraient en 2015 une distance journalière de 51,6 kilomètres, contre 22,5 pour les personnes ayant un revenu inférieur à 4'000 francs par mois et 36,1 jusqu'à 8'000 francs. Le [trafic aérien](#) révèle des différences de comportement analogues.

La statistique se limite aux niveaux de revenus, mais on peut sans autre faire l'hypothèse que ces niveaux de revenu correspondent à des

personnes avec une formation supérieure.

Rationner les déplacements: oui mais comment?

Les responsables de l'enquête française plaident pour une politique progressive et différenciée de rationnement des déplacements carbonés. Ils estiment vain de vouloir diminuer les émissions en misant seulement sur des modes actifs (marche et vélo) et les changements de comportement individuels.

Il s'agit de limiter la mobilité des plus riches et des plus diplômés en instaurant un contingentement des déplacements au moyen d'un «*crédit mobilité carboné*» individuel. Une mesure efficace qui devrait établir une plus grande égalité entre les personnes.

Solution apparemment facile à comprendre et à justifier. Mais comment calculer et attribuer le quota de déplacements quel que soit leur type? La difficulté principale réside, à nos yeux, dans la mise en œuvre, en particulier celle des contrôles. A moins de mettre en place sous l'égide de l'Etat un système de traçage de nos déplacements. Avec tous les problèmes de confidentialité des données que cette procédure implique. On pourrait le confier à Google...

Il est difficile d'envisager un tel rationnement en Suisse. Aucune disposition n'est prévue pour freiner les

déplacements, mises à part les incitations à utiliser les transports publics et à pratiquer la mobilité douce. Seule une augmentation significative du prix de l'essence est de nature à modifier les comportements. Mais comment l'envisager sans prévoir des mesures pour tenir compte des inégalités sociales?

On rappellera les [résistances](#) autour de la réduction voire la suppression des déductions fiscales pour les déplacements professionnels. Il s'agit pourtant d'appliquer le principe du pollueur-payeur. Sans oublier que la mobilité est à la fois un choix et une

contrainte. Est-il possible d'introduire une tarification de la mobilité moyennant des mesures sociales de correction des inégalités?

La mobilité n'est qu'un volet des incidences de notre [niveau de vie](#) qui devra être remis en cause pour affronter la crise climatique.

Informatique et mondialisation: la course ou la vie

Une réflexion sur la folle accélération des temps

Carole Lambelet - 27 mars 2020 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/36270>

Il avait fallu plus de 20 ans, au 19e siècle, pour que le vibron du choléra, apparu dans le golfe du Bengale dans les années 1810, atteigne l'Europe. Il a fallu seulement quelques semaines pour que le coronavirus fasse le trajet Wuhan-Europe. Avec l'informatique mondialisée, lorsqu'un système s'emballe, tous les autres systèmes attrapent le vertige.

Qui, à ce jour, n'a pas mesuré la profondeur de la révolution déclenchée par l'informatique? Si rapide qu'elle transforme entièrement la marche de la société humaine... et la survie de notre planète? En comparaison, la fameuse révolution industrielle n'était que galop d'essai.

La révolution numérique a bouleversé jusqu'aux racines de l'économie et renversé un nombre appréciable de

mécanismes économiques donnés pour fondamentaux pendant des siècles. Pour exemple, cette découverte: mieux vaut produire à côté des consommateurs pour éviter un trop long cheminement des marchandises, donc des coûts inutiles.

Voilà des années que, informatique aidant, se poursuit la course au repérage des localisations à bas salaires, des entités politiques à fiscalité douce voire accueillante et des grands réservoirs de consommateurs. La numérisation permet de lier les informations en gerbes cohérentes, de modeler les goûts et les modes, de maîtriser les coûts, de calculer les routes au plus juste, de travailler en flux tendus, d'éviter l'entreposage, d'accélérer la production, de la déplacer à loisir, de la transformer en un clin d'œil, de

mettre en concurrence aiguë les fournisseurs de services et de composants, d'installer les humains sous le joug de la production à bas prix, etc.

L'économie a toujours eu tendance à se mondialiser et c'est sur ce front que l'informatique a enclenché le grand bond en avant, avec un rythme et une rapidité qui rendent groggy.

Le processus aboutit à un tableau d'une mobilité folle. Il faut non seulement transformer les gestionnaires et collaborateurs en migrants perpétuels, mais aussi multiplier les moyens de transport et leur rapidité: voir ce que sont devenus les transports aériens et maritimes, sans oublier le camionnage.

Par ailleurs, l'apparition de multiples aires, grandissantes,