

ARCinfo

go 2025

L'actu
des solutions
durables

•
AVRIL 2025
N° 5



*Cédric
Jeanneret*

« La sobriété
n'est plus
une option »

LE DOSSIER

Des clés pour décarboner la mobilité

PHOTOVOLTAÏQUE
Comment
partager
son électricité
avec ses
voisins ?

RÉNOVATION
La mue
écologique
d'une maison
villageoise

Emella

Des clés pour décarboner la mobilité

La Suisse mise largement sur les véhicules électriques pour atteindre la neutralité carbone en 2050. Et si le léger freinage relevé en ce début d'année du côté des ventes de voitures neuves, à prise comme thermiques, était l'occasion d'explorer vraiment d'autres pistes pour une mobilité durable ?

Texte **SYLVIE ULMANN** • Illustrations **EMELLE**



ingt-cinq ans : c'est le temps qu'il reste à la Suisse pour atteindre l'objectif de neutralité carbone qu'elle s'est fixé, tous secteurs confondus. Dans le viseur, les transports, responsables à eux seuls de plus du tiers des émissions de CO₂ dans le pays (hors trafic aérien). Numéro un sur le podium de nos déplacements, d'après l'Office fédéral de la statistique : la voiture, à bord de laquelle on effectue les deux tiers des kilomètres parcourus chaque

année sur sol national. Sur les 6,5 millions de véhicules motorisés roulant dans toute l'Helvétie, on recense donc 4,8 millions de voitures de tourisme. Rien d'étonnant donc à ce que celles-ci se trouvent systématiquement en ligne de mire lorsque l'on s'interroge sur les façons les plus rapides et efficaces de décarboner la mobilité.

Mais le chemin est long de la prise de conscience au passage à l'acte. Nous avons beau presque toutes et tous connaître une famille qui se félicite d'avoir troqué son SUV contre trois vélos couchés ou avoir un collègue qui profite de ses trajets en train pour suivre un cours sur l'IA ou rédiger un roman, les chiffres sont bornés. Toujours d'après l'Office fédéral de la statistique, ces fameux 6,5 millions de véhicules routiers à moteur (hors cyclomoteurs) immatriculés en Suisse seraient 42 % plus nombreux en 2024 qu'en l'an 2000.

N'AVONS-NOUS RIEN COMPRIS ?

Ou faut-il plutôt chercher les coupables ailleurs, par exemple du côté des autorités, qui se contentent de proposer des directives non contraignantes ? En réalité, le problème est double. Pour commencer, inciter les conductrices et conducteurs à remplacer leur bonne vieille « titine » à essence par un véhicule à prise relève « de la loi du moindre effort car, au fond, en dehors de la propulsion, rien ne change, les automobilistes n'ont pas besoin de modifier leurs habitudes », résume **Franco Tufo**, ingénieur en transports diplômé EPFL et directeur général du

Nos experts



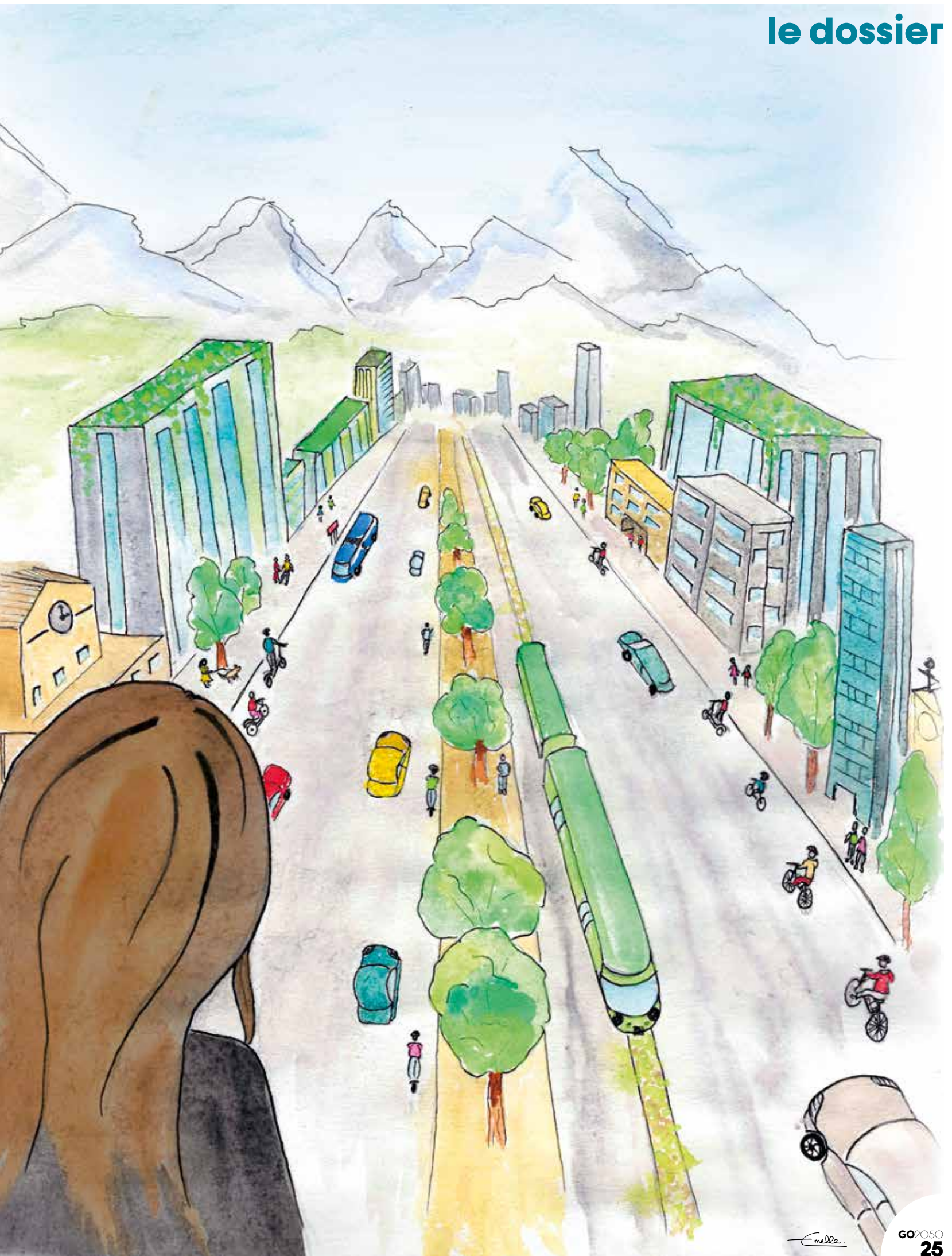
Geoffrey Orlando
Responsable romand
de l'association Swiss eMobility



Franco Tufo
Directeur général du **groupe Citec**



Patrick Rérat
Professeur de géographie
des mobilités
à l'Université de Lausanne





groupe Citec, un bureau d'études suisse spécialisé dans le domaine des transports et de la mobilité. Le second problème découle du précédent, comme le démontre toujours **Franco Tufo** : « Rouler électrique ne résoudra pas la question de l'encombrement des voies. Rappelons que, depuis les années 1980, le nombre de véhicules en circulation a doublé en Suisse, mais pas la taille du réseau routier. » D'où les embouteillages que l'on connaît. Mais il y a plus : cette saturation induit aussi la quasi-impossibilité de consacrer davantage d'espace à la mobilité douce – cela impliquerait en effet d'en « voler » aux bus, taxis ou voitures. « Une vraie politique du changement s'impose », conclut l'ingénieur.

UNE FEUILLE DE ROUTE NON CONTRAIGNANTE

Or, loin d'inciter les citoyennes et citoyens à réfléchir à leur mode de déplacement, la Suisse mise largement sur le passage de l'essence à l'électrique. En 2018, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), suivi par une septantaine

de poids lourds de l'économie, du secteur public, d'associations et d'ONG, ainsi que de représentants du monde scientifique, imagine la Feuille de route pour la mobilité électrique 2025. Le 3 septembre dernier, le conseiller fédéral Albert Rösti décide de prolonger ce document jusqu'en 2030. Non contraignant, ce texte fixe trois objectifs pour développer l'électromobilité en Suisse : 50 % de véhicules rechargeables parmi les nouvelles immatriculations, 20 000 stations de recharge accessibles à tous, ainsi que des solutions de recharge simples et adaptées au réseau. Sur le terrain, les résultats sont mitigés. Geoffrey Orlando, responsable romand de l'association Swiss eMobility, affiche un demi-optimisme. Au rayon des bonnes nouvelles, il relève que l'on dénombre « 20 000 points de recharge publics équipés en ce début d'année, ce qui fait de la Suisse l'une des régions disposant du meilleur maillage sur le continent européen ». En revanche, au niveau des véhicules en circulation, notre pays s'en sort tout juste avec la mention « peut mieux faire » : « On atteint les 30 % de véhicules à prise en circulation pour le moment, alors que l'objectif pour 2025

est de 50 % », rappelle-t-il. On est loin de la Norvège, championne d'Europe du genre avec 86 % de ce type de voitures vendues sur son territoire en 2023.

TAXE SUR LES VÉHICULES : ÇA DÉPEND DES CANTONS

Nous sommes d'autant plus loin du compte que l'an dernier, en Suisse, comme dans toute l'Europe d'ailleurs, les immatriculations de véhicules neufs ont reculé. Pour les modèles à essence ou diesel, ce freinage de 5 % peut prendre des allures de bonne nouvelle. Mais pour la première fois après quatre ans de forte croissance, les véhicules électriques suivent le mouvement. Avec 3 % de ventes en moins, les nouvelles acquisitions de ce type de voitures passent de 21 % en 2023 à environ 19 % en 2024. Une évolution similaire est observée pour les hybrides rechargeables. Pour Geoffrey Orlando, « s'ajoute à cela le fait que Berne a supprimé au 1^{er} janvier 2024 l'exonération de la taxe d'importation des véhicules – elle ne représentait

E-MOBILITÉ, TRANSPORTS PUBLICS ET MOBILITÉ DOUCE

Les avantages et inconvénients, en un coup d'œil



VOITURES ÉLECTRIQUES

Ce qui bloque

Le droit à la prise n'est pas (encore) ancré dans la Constitution. Nombre de locataires se retrouvent ainsi « sans borne fixe ». Sachant que, fin 2023, 61 % des ménages suisses n'étaient pas propriétaires de leur chez-eux, la question de la recharge à domicile est centrale.

Ce qui pourrait faire bouger les choses

L'autonomie n'est plus un problème. D'après le TCS, pour environ 70 % des voitures, elle est comprise entre 370 et 470 km. En outre, le prix des modèles électriques baisse fortement. De nouveaux acteurs, notamment chinois, s'imposent sur ce marché. Résultat : les tarifs arrivent bientôt à égalité avec le thermique.

Les questions à se poser

A-t-on vraiment besoin de ce véhicule ? Ou d'en acheter un deuxième, voire un troisième ? Ne pourrait-on pas utiliser un autre mode de transport ou recourir à l'autopartage (Mobility) ? Acquérir une voiture en commun avec des connaissances ou des voisins peut constituer une variante intéressante, à tenter au niveau d'un immeuble ou d'un quartier, par exemple.

TRANSPORTS PUBLICS

Ce qui bloque

Prix, horaires, durée, passages parfois rares pour qui loge très en périphérie des villes. On entend souvent que ces services sont taillés avant tout pour des usagères et usagers citadins vivant à proximité d'une gare importante...

Ce qui pourrait faire bouger les choses

Demain, notre mobilité sera très certainement multimodale. Les offres combinées de type billet unique permettant d'emprunter train, bus, tram, vélo, trottinette ou voiture dans une même région rendent les achats plus clairs et fluides. Elles pourraient constituer un sérieux coup de pouce. De leur côté, les pouvoirs publics ont une carte à jouer en veillant à ce que les commerces et services de base soient disponibles dans les quartiers comme dans les villages (lire l'interview de Patrick Rérat page 28).

Les questions à se poser

Peut-on envisager des alternatives sur certains trajets au lieu de chercher à passer au 100 % transports publics ? A-t-on par exemple la possibilité de faire ses courses ou du sport dans un rayon atteignable en bus ou en tram, voire à côté de son lieu de travail ? Pourquoi ne pas utiliser davantage le train pour ses loisirs ?

MOBILITÉ DOUCE

Ce qui bloque

Le sentiment de manquer de sécurité ; l'effort physique, notamment pour les personnes âgées, malades ou porteuses d'un handicap, les contraintes liées à la météo (précipitations et froid en tête).

Ce qui pourrait faire bouger les choses

Continuer à développer le réseau de pistes cyclables pour rendre les trajets plus sûrs et efficaces. Le vélo demeure l'un des moyens les plus adaptés pour parcourir rapidement et facilement les distances jusqu'à 7 ou 8 km avec un modèle fonctionnant à la force du mollet et 15 km avec un électrique. En entreprise, les initiatives permettant d'adopter le deux-roues pendant un mois sont excellentes, car elles laissent aux personnes qui y souscrivent le temps de tester (et donc d'envisager) une façon différente de se déplacer.

Les questions à se poser

S'intéresser régulièrement à ce qui se trouve dans un rayon de 8 à 10 km autour de chez soi et/ou de son lieu de travail, de façon à découvrir des commerces et services qui viennent d'ouvrir. Revoir son mode de transport en fonction des changements survenant dans son quotidien (retraite, départ ou arrivée d'un enfant, nouvel horaire ou emploi...)

que 4 % du prix, mais cela ne transmet pas un bon message », poursuit-il. Toujours dans la même veine, les États ont biffé l'installation de bornes de recharge de la révision de la loi sur le CO₂. Quant aux cantons, ils se prennent les pieds dans le tapis de l'imposition des véhicules électriques. Chacun y va de son propre calcul : « Le Model Y de Tesla, un SUV manufacturé en Allemagne, illustre bien ces disparités », résume le responsable Suisse romande de l'association Swiss eMobility. « Dans le canton de Vaud, où seul le type de motorisation pèse dans la balance, l'impôt s'élèverait à une cinquantaine de francs. À Fribourg, où le calcul d'imposition dépend uniquement de la puissance du moteur, cette somme a doublé et dépasse désormais les 800 francs. Tout cela donne un mauvais signal à la population, alors que les politiques devraient faire exactement l'inverse. »

ET SI ON CHANGEAIT DE POINT DE VUE ?

Autant d'obstacles qui pourraient amener à douter du réalisme des objectifs de décarbonation. Ou nous inviter à changer de point de vue et à rechercher des chemins de traverse. Pour ce faire, l'ATE (Association transports et environnement) mise largement sur la révolution numérique. Rap-



pelant que, « actuellement, les voitures sont inutilisées pendant 95 % de leur existence et, pendant les heures de pointe, elles ne transportent en moyenne que 1,1 personne », elle compte sur les nouvelles technologies pour favoriser « un meilleur taux d'occupation et d'utilisation des véhicules. Leur partage entre utilisateurs devra

devenir la norme (autopartage, covoiturage) et la voiture privée de particuliers l'exception ». Une solution semble en tout cas s'esquisser : notre mobilité de demain sera multimodale ou ne sera pas. Nous sommes en outre appelés à la questionner et à la faire évoluer au fil de notre existence (lire page 27). ●

« Réorganiser le territoire pour décarboner notre mobilité »

Professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne, Patrick Rérat étudie depuis des années le développement territorial et l'urbanisme durable, qu'il appréhende sous l'angle des dynamiques résidentielles et des mobilités quotidiennes. Il nous livre quelques propositions inspirantes.

go2050 Dans la perspective où l'on s'efforce de rouler moins, ne faudrait-il pas encourager le télétravail ?

Patrick Rérat Oui et non ! Certes, le télé-travail permet d'éviter certains déplacements. Mais ses bénéfices dépendent de la façon dont les gens y recourent. Certains en profitent pour mieux concilier vie de famille et vie professionnelle. Mais cette solution a des effets rebonds. Lorsque des personnes choisissent d'allonger la distance entre l'endroit où elles habitent et celui où elles exercent leur activité, que ce soit en déménageant ou en acceptant un poste éloigné, elles bougent moins certains jours, mais parcourent davantage de kilomètres à d'autres moments. Donc le problème demeure !

On peut malgré tout espérer que le trafic sera moins congestionné à certains moments...

Oui, le mercredi et le vendredi, peut-être. Mais cela ne résout rien. Ajoutez à cela

l'augmentation de la demande de logements plus grands, car on souhaite disposer d'un bureau chez soi... Au fond, ce qui manque, c'est une réflexion sur les manières d'utiliser le télétravail. Aujourd'hui, on y recourt pour une multitude de bonnes raisons – avoir le temps de faire du sport, pouvoir aller chercher ses enfants... Son organisation découle d'une succession de choix individuels, qui ne constituent pas une politique des transports !

Que faire, alors ?

En tant que géographe, je suis convaincu qu'il faut réfléchir à l'aménagement du territoire et revaloriser la proximité. On devrait avoir accès, à quinze minutes de chez soi, à des écoles, des services de santé, des commerces de base, des loisirs, du travail et des espaces publics et de coworking. À tout ce qui fait partie de notre vie quotidienne. En d'autres termes, il s'agirait d'intensifier l'usage du territoire. Car, depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, la façon dont il a été organisé génère de la mobilité.

Cela a-t-il déjà été tenté ?

Oui, la ville d'Yverdon-les-Bains a décidé que chaque Yverdonnois trouverait un espace public à cinq minutes de son lieu d'habitation. Et Genève a créé une nouvelle plage aux Eaux-Vives. Une grande partie de ses usagers vivent à proximité. Au fond, il s'agit de réfléchir localement et de regarder, quartier par quartier, ce que l'on pourrait valoriser, où il manque une crèche, une école, un service de soins, etc. Et se demander si l'on peut rajouter de la proximité. Car en l'absence de ces services, les habitants iront les chercher ailleurs, ce qui implique des déplacements.

En nous concentrant sur la mobilité, ne serions-nous pas en train de chercher une réponse au mauvais endroit ?

En effet, une bonne partie des solutions aux problèmes de mobilité se trouvent en dehors du domaine des transports. Dans l'organisation du territoire qui peut favoriser la proximité, bien sûr, mais on peut aussi réduire les distances à parcourir, rendre les transports publics et les mobilités actives attractifs et efficaces, diminuer les besoins en mobilité, etc. Il importe de reconsidérer nos modes de vie basés sur une mobilité intensive et de rechercher la proximité. Ralentir le rythme constitue également une option. ●