



POINT FORT

Les mesures climatiques dans les transports

focus 2/21
mars



Peter de Haan

chef du domaine Ressources, Énergie + Climat, EBP, auteur de l'étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre»

La stratégie climatique suisse prévoit zéro émission nette d'ici 2050. Cet objectif est ambitieux. Au niveau fédéral, les instruments politiques à cet effet n'ont pas encore tous été décidés mais la loi révisée sur le CO₂ constitue une bonne base à cet égard. Les cantons, les villes et les communes doivent également soutenir ces objectifs et introduire des mesures pour les atteindre.

Cela pose des défis particuliers pour les transports qui sont responsables de 40 % des émissions de dioxyde de carbone en Suisse. Premièrement, les gens doivent et veulent être mobiles – pour leur travail, leur formation, leurs achats, leurs loisirs et leurs échanges sociaux et culturels. Les limites entre une mobilité de base judicieuse et une sur-mobilité nuisible sont non seulement floues mais aussi très subjectives. Deuxièmement, du point de vue des inventaires de gaz à effet de serre, les machines de construction, l'agriculture et la sylviculture, les machines mobiles, les outils de jardinage et de loisirs sont également inclus.

Afin d'atteindre l'objectif à long terme de la neutralité climatique, il est nécessaire de repenser la priorisation des mesures. Outre la réduction des émissions, les mesures

doivent également être évaluées selon qu'elles sont favorables ou non à d'autres dimensions, telles que le bruit, les polluants atmosphériques, le besoin de surfaces, la sécurité, la fragmentation du paysage ou la qualité urbaine. Pour des objectifs climatiques ambitieux, la priorité doit être donnée aux approches qui servent ou du moins ne nuisent pas aux autres dimensions. Il convient d'exploiter les synergies: les mesures ayant un impact climatique plutôt faible peuvent être utiles parce qu'elles ont des effets positifs dans les autres dimensions. À l'inverse, il faut éviter l'apparition de conflits d'objectifs lorsque des mesures porteuses d'un impact climatique important ont des conséquences négatives ailleurs.

Il ne suffit plus de décider au cas par cas si chaque mesure doit être mise en œuvre ou non sur la base du rapport coût-bénéfice ou de l'acceptation. Une approche systémique est nécessaire. Ainsi, l'adaptation de l'infrastructure de transport aux formes de mobilité économes en énergie et en espace, telles que la marche et le vélo, est une condition préalable pour rendre ces dernières plus attrayantes. De même, pour que les voitures électriques puissent s'imposer sur le marché de masse, il est d'abord nécessaire d'avoir une infrastructure de recharge. En définitive, il ne suffit pas d'adopter des mesures ponctuelles. Il convient de contrôler périodiquement leurs effets et, si nécessaire, de procéder à des ajustements

Étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre»

Chère lectrice, cher lecteur

Changement climatique, crise climatique, grève du climat – le climat est un sujet récurrent pour le grand public et dans l'arène politique. La Suisse a ratifié l'Accord de Paris sur le climat et s'est fixé pour objectif d'atteindre la neutralité climatique totale d'ici 2050. Il est donc évident que les émissions de CO₂ doivent être massivement réduites. Il n'y a donc pas d'autre issue que de réduire considérablement les émissions des transports et de viser une mobilité climatiquement neutre. Les transports sont responsables de 40 % des émissions totales de CO₂ de la Suisse. La Conférence des villes pour la mobilité a donc commandé une étude qui montre les marges de manœuvre des villes pour réduire les émissions et qui sera examinée plus en détail dans ce numéro de «focus». Une chose est claire: il n'y a pas de solutions faciles. Cependant, les villes vont de l'avant et ont déjà apporté de nombreuses approches de solutions innovantes. C'est également ce que montre l'exemple de Bâle.

Nous vous souhaitons une bonne lecture!

Sommaire

- Point fort 1
- Interview 2
- Le thème 3
- Session 4
- L'UVS dans la ligne de mire 5
- Agenda 6

INTERVIEW

«Interdiction des véhicules à propulsion fossile à partir de 2050»



Beat Jans
Président du gouvernement de Bâle-Ville

Beat Jans a été élu au gouvernement de Bâle-Ville en novembre 2020 et dirige le Département de la présidence. Auparavant, il a siégé pendant 10 ans au Conseil national où il était membre de la Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie.

Beat Jans est un scientifique de l'environnement et il a travaillé entre autres pour Pro Natura et comme consultant indépendant dans le domaine de la durabilité et de la communication.

Quelle est l'importance pour vous des efforts déployés pour parvenir à une mobilité climatiquement neutre?

Une importance capitale! En effet, si nous voulons devenir globalement neutres sur le plan climatique, la mobilité doit également apporter sa contribution. À cette fin, il convient de considérer la mobilité dans un contexte global. Notre comportement en matière de mobilité est associé à nos modes de vie et de travail et lié à d'autres domaines de notre vie urbaine..

Quels sont les objectifs et l'horizon temporel de Bâle en matière de réduction des émissions dues à la mobilité?

Par référendum, nous nous sommes fixé pour objectif que ne circulent plus à Bâle d'ici 2050 que des moyens et des modes de transport à faibles émissions, respectueux du climat et économes en ressources – autrement dit, les véhicules à propulsion fossile ne seront plus autorisés à partir de 2050. La future stratégie de mobilité «Basel unterwegs – klimafreundlich ans Ziel» montre quelles mesures actuelles et nouvelles sont nécessaires pour y parvenir. Dans le même temps, nous travaillons à des solutions dans tous les domaines politiques qui influencent notre mobilité à différents niveaux. Un développement urbain intégral et économe en ressources est un développement qui vise les courtes distances. Le travail, le logement, les achats et les loisirs doivent être

proches les uns des autres car cela permet d'économiser du trafic.

Comment s'y prendre concrètement?

À Bâle, 20'000 nouveaux emplois ont été créés au cours de la dernière décennie. Mais seulement 10'000 personnes se sont installées en ville. L'objectif est de réduire cet écart, c'est-à-dire de créer des logements correspondant à l'augmentation du nombre d'emplois. La mobilité est l'un des nombreux défis à relever sur cette voie. Les courtes distances sont une chose, un mélange intelligent de différents modes de transport en est une autre. Les tramways de Bâle fonctionnent déjà depuis 2009 avec une énergie 100 % renouvelable. D'ici à 2027, nous convertirons également la flotte de bus en bus électriques afin que tous les transports publics soient alimentés par une énergie 100 % renouvelable. En raison du volume croissant de marchandises transportées, des approches innovantes sont également de plus en plus demandées dans le domaine de la logistique pour un traitement le plus écologique possible.

Dans quelle mesure vous coordonnez-vous avec les cantons et pays voisins?

Nous ne pouvons pas considérer notre ville-centre indépendamment de l'agglomération. Il est donc important que nous collaborions avec nos voisins pour le développement ultérieur des transports publics. Il s'y est passé beaucoup de choses au cours des dernières

décennies. Entre autres la communauté tarifaire du nord-ouest de la Suisse qui peut être utilisée avec un seul abonnement. Elle a récemment été étendue pour couvrir les trajets transfrontaliers vers Saint-Louis et Weil am Rhein. Toutefois, afin d'exploiter au mieux la fonction de centre de Bâle, il faudrait qu'elle inclue également Olten.

Quels sont les principaux défis?

Pour moi, le principal défi consiste à développer de nouveaux modèles de vie et de travail ainsi que de nouveaux modes de consommation et de production afin de parvenir à une neutralité climatique globale, y compris en matière de mobilité. Ceci est lié à un processus social.

La mobilité climatiquement neutre est-elle acceptée par la population?

Les électrices et électeurs bâlois ont approuvé un système de transport à faibles émissions, respectueux du climat et des ressources d'ici 2050. Bâle a également été la première ville suisse à déclarer l'état d'urgence climatique. Le Grand Conseil a créé une commission spéciale sur la protection du climat. La protection du climat figure à l'agenda politique de Bâle. La candidature à l'European Green Capital Award, une sorte de processus royal regroupant tous les efforts en matière de durabilité et de protection du climat, constitue donc pour moi une priorité.

THÈME

Cinq approches pour des transports climatiquement neutres

Le «tournant de la mobilité» vers des transports qui ne nuisent plus au climat est une entreprise difficile. Il n'existe pas de levier unique à cet effet mais plusieurs outils à utiliser de manière appropriée et à coordonner entre eux. L'utilisation efficace des surfaces est un facteur clé dans la définition des priorités.



Adrian Borgula

Conseiller municipal de Lucerne, président de la Conférence des villes pour la mobilité (CVM)

La Confédération, les cantons et les communes sont fortement sollicités pour trouver des moyens de réduire à zéro les émissions de gaz à effet de serre le plus rapidement possible. La contribution de la mobilité à cette vaste entreprise a souvent été sous-estimée ces dernières années et cela reste encore le cas aujourd'hui dans une certaine mesure. Avec l'étude «Marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre», la Conférence des villes pour la mobilité prend position contre cette situation. À cette fin, elle a analysé la situation de départ et indique les possibilités pour y faire face.

L'étude contient pas moins de onze orientations différentes et 47 champs d'action qui peuvent contribuer à débarrasser les transports de toutes les émissions de dioxyde de carbone. On distingue fondamentalement cinq approches qui, dans l'idéal, interagissent intelligemment: premièrement, éviter le trafic et raccourcir les itinéraires; deuxièmement, passer à des modes de transport à faibles émissions compatibles avec l'urbanisation; troisièmement, améliorer les propulsions; quatrièmement, mettre intelligemment en réseau les offres de mobilité. Et cinquièmement, la fonction de modèle du secteur public vis-à-vis de la population et de l'économie – une fonction qui prend de l'ampleur avec l'acquisition de véhicules de collecte des déchets à moteur électrique, par exemple.

Toutes les personnes qui peuvent télétravailler ont fait l'expérience radicale de ce que signifie éviter le trafic lors de la crise du coronavirus. Et même celles et ceux qui aiment voyager bien au-delà des frontières du pays pour leurs vacances ont été tenus de rédui-

re leur rayon. Si nous en retirons l'expérience pratique que nous pouvons également vivre notre vie avec moins de trajets et plus de loisirs à proximité, nous avons déjà gagné quelque chose. Dans le transfert sur des modes de transport à faibles émissions, nous sommes aidés par l'urbanisation vers l'intérieur. Les villes suisses étaient déjà des villes de courtes distances avant que ce terme ne devienne à la mode, et elles le sont toujours. Étant donné que les agglomérations deviennent désormais plus denses et plus intéressantes pour l'approvisionnement local, l'attrait de la marche, du vélo et de l'utilisation du train, du tram et du bus y augmente également.

Utiliser moins d'espace

Inversement, les densités plus élevées de personnes et de bâtiments requièrent également une gestion de la mobilité aussi économe que possible en surfaces. Et là encore, les modes de transport à faibles émissions mentionnés plus haut ont une longueur d'avance. Ceci étant dit, nous devons non seulement faire en sorte que les transports ne polluent plus notre air, mais également que notre mobilité prenne moins de place. Selon l'Office fédéral de la statistique, environ 40 % des émissions de dioxyde de carbone en Suisse sont aujourd'hui dues aux transports, et les zones de transport (y compris les espaces de stationnement!) occupent actuellement un tiers de la surface urbanisée. Les systèmes de transport économes en surfaces permettent de revoir la répartition appropriée de l'espace public ainsi que d'améliorer et de reconquérir des surfaces dans les zones urbaines denses pour une meilleure qualité de séjour, plus de biodiversité et une meilleure adaptation au climat.

L'amélioration des propulsions est également un élément clé sur la voie de la mobilité climatiquement neutre. Par conséquent, l'électrification du transport routier est aujourd'hui une nécessité. Le passage à des voitures de tourisme et des camions entièrement électrifiés devrait également être associé à un saut conceptuel, comme le préconise un document de positionnement de la

CVM de 2017. Les voitures électriques doivent de plus en plus être des voitures partagées, des voitures qui ne sont plus principalement des véhicules stationnaires mais qui méritent à nouveau le nom de véhicule. Le succès de l'électromobilité passe non seulement par les véhicules électriques, mais aussi par les stations de recharge qui, comme dans le cas des stations-service, doivent prioritairement être mises en place dans l'espace privé. Selon l'étude de la CVM, le «droit à la prise électrique» aurait un impact maximal pour les baux de location de places de stationnement.

Priorité à l'évitement et au transfert

Malgré toute cette complexité, l'étude sur les marges de manœuvre des villes pour une mobilité climatiquement neutre est une affirmation compacte sur les bonnes priorités dans les villes: «Compte tenu de la densification vers l'intérieur en cours, on voit diminuer la place allouée aux moyens de transport dans lesquels une seule personne mobile a besoin de dizaines de mètres carrés de route. Les voitures électriques individuelles ne constituent donc souvent qu'une solution partielle, justement pour les villes sauf pour le transport de marchandises, et le conflit d'intérêts concernant l'utilisation efficace de l'espace est souvent important. C'est pourquoi la priorité devrait d'abord porter sur l'évitement et le transfert, et seulement ensuite sur l'utilisation de propulsions renouvelables.»

Forum de printemps de la CVM sur l'avenir des transports publics dans les villes

Ce n'est pas seulement depuis la crise du coronavirus que les transports publics traditionnels sont confrontés à des changements. Dans les villes, on trouve de nouvelles offres de mobilité comme les vélos ou les trottinettes en location, et la numérisation simplifie les chaînes de transport des différents modes de transport. Qu'est-ce que cela signifie pour l'avenir des bus et des trams? Comment combiner intelligemment les moyens de transport classiques et nouveaux et les adapter aux structures d'urbanisation respectives? Et quel rôle les villes jouent-elles dans ce contexte? Lors du webinaire du forum de printemps de la Conférence des villes le 20 avril, des intervenantes et intervenants compétents s'exprimeront sur ces questions et tenteront d'y répondre. Programme détaillé et inscription jusqu'au 14 avril sous www.skm-cvm.ch.