

Dossier thématique „Aller-retour“



Source: Pixabay

Les gens se déplacent. Qu'il s'agisse d'aller à l'école, au travail ou faire ses courses, de se rendre chez des amis ou dans des associations ou encore de partir en vacances. Bien que le trajet ne soit pas la destination finale pour de nombreuses personnes au quotidien, ce dossier thématique se concentre sur le chemin. La question de savoir quels trajets les gens effectuent et avec quels moyens de transport est en effet d'une importance capitale dans la perspective d'un développement durable et concerne tout le monde.

La question qui se pose est donc la suivante : à quoi ressemble une mobilité et des transports durables ?

Table des matières

1.	Pertinence EDD	2
1.1.	Compétences EDD	2
1.2.	Questions EDD	2
1.3.	Mise en oeuvre en classe.....	3
1.4.	Mise en oeuvre dans toute l'école.....	4
2.	Informations de base	4
2.1.	Transports et mobilité.....	4
2.2.	Répartition du trafic entre les différents moyens de transport - répartition modale	5
2.3.	Transports durables - défis.....	7
2.4.	Transports durables - solutions possibles	8
2.5.	Sources	9

1. Pertinence EDD

1.1. Compétences EDD

L'étude de la mobilité et des transports permet de développer différentes compétences en matière d'EDD. Par exemple réfléchir au lien entre transport et mobilité amène à **construire des savoirs prenant en compte différentes perspectives**. En principe, la reconnaissance des interactions dans la mobilité et le transport exige **une pensée en systèmes**, ne serait-ce que lorsqu'il s'agit de réfléchir aux conséquences d'une mobilité accrue. Et la création de visions convaincantes sur l'avenir de la mobilité exige **de penser et agir avec prévoyance**. **La pensée critique et constructive** aide à considérer ou à remettre en question de manière différenciée les réflexions relatives à une mobilité durable. Cela s'accompagne d'un **changement de perspective**, car les transports et la mobilité sont liés à de nombreux besoins différents d'un point de vue écologique, social et économique. Par exemple, selon la perspective économique, une mobilité accrue a tendance à être un objectif souhaitable, alors qu'une mobilité accrue signifie souvent une augmentation du trafic, ce qui a généralement un impact négatif sur l'environnement. Cette influence sur le trafic par le biais de sa propre mobilité permet de **prendre ses responsabilités** et **d'utiliser ses marges de manœuvre**, car c'est à chaque personne de décider comment elle souhaite, notamment pendant ses loisirs, transférer sa mobilité dans le trafic. En conséquence, le thème permet également de **réfléchir aux valeurs**, par exemple l'importance socialement élevée accordée en de nombreux endroits aux voitures à moteur à combustion.

1.2. Questions EDD

Les questions EDD énumérées ci-dessous se caractérisent par leur complexité. Cela signifie que les réponses ne sont pas soit bonnes soit mauvaises, mais qu'elles doivent être discutées. C'est pourquoi ces



questions peuvent servir de base à des discussions, des activités, des projets ou autres en classe ou au niveau de l'institution de formation. Le recours aux représentations des apprenant.e.s permet d'entamer ou de clore un processus ou d'évaluer le chemin parcouru, les expériences d'apprentissage vécues et les compétences EDD exercées.

Niveau individuel

- Comment aller ou se rendre à l'école ? (à pied, en vélo, en voiture,...)
- Quelle est l'importance de la mobilité dans ma vie ?
- Quel est mon véhicule préféré ?
- Dans quelle mesure est-ce que je veux être mobile pendant mon temps libre ?
- Quelle mobilité est nécessaire pour permettre l'enseignement ?
- Quelles sont les limites de ma mobilité ?
- Quelle est l'influence de ma mobilité sur mes habitudes de consommation ?

Niveau de la société

- Une plus grande mobilité signifie-t-elle une plus grande satisfaction ?
- Quelle est l'influence de la mobilité sur les urgences écologiques et sociales ??
- Quel est le lien entre liberté et mobilité ?
- Comment l'aménagement du territoire ou l'urbanisme influence-t-il la mobilité des personnes ?
- Comment encourager les gens à utiliser des moyens de transport respectueux de l'environnement ?
- Pourquoi tout le monde n'est-il pas mobile de la même manière ?
- Comment le choix du moyen de transport influence-t-il la consommation d'énergie et les émissions nocives ?
- Les transports motorisés doivent-ils devenir exclusivement électriques ?
- Qui est le plus touché par les effets nocifs des transports sur l'environnement et la santé ? Comment ces personnes pourraient-elles être aidées ?
- Que signifie se déplacer lentement ou rapidement ?
- À quoi ressemblera la mobilité en 2050 ?
- Quelles sont les opportunités et les défis qui se présentent lorsque tout le monde devient plus mobile ?

1.3. Mise en oeuvre en classe

La mobilité est un thème de l'EDD qui a le vent en poupe dans l'enseignement. D'une part, parce que le quotidien des apprenant.e.s et des enseignant.e.s est marqué par la mobilité. Après tout, l'enseignement et surtout les loisirs n'auraient pas lieu sans un certain degré de mobilité. Les apprenant.e.s comprennent donc l'importance de la mobilité. D'autre part, la mobilité et les transports sont liés à tous les objectifs de durabilité, ce qui montre leur importance pour le développement durable. Avec les idées pour l'enseignement suivantes, le thème de la mobilité prend son envol en classe :

- Que faudrait-il changer par rapport à aujourd'hui pour que le trafic entre le domicile et le lieu de travail continue à diminuer ? Est-ce même souhaitable dans une perspective de développement durable ?
- Bien que le transport de marchandises par camion semble diminuer quelque peu, le transport de marchandises augmente globalement. A quoi cela est-il dû et comment pourrait-on réduire le transport de marchandises ? Une réduction du transport de marchandises est-elle à préconiser dans la perspective d'un développement durable ?



- Quelle est l'importance du trafic de loisirs et comment celui-ci devrait-il évoluer dans le sens d'un développement durable ? Pourquoi ?
- Comparaison de la mobilité des personnes au cours de l'histoire (force musculaire, besoins énergétiques, émissions, mode de vie, etc.)
- Examiner les avantages et les inconvénients des différents types de mobilité.
- Développer une vision de la mobilité future, par exemple sous forme d'histoires, de dessins ou d'autres œuvres d'art.
- Echange avec des personnes de différentes régions du monde sur la mobilité (réduite).
- Rédiger un journal de mobilité et comparer les comportements de mobilité.
- Examiner dans son propre village ou quartier l'accessibilité des places, lieux et bâtiments publics.
- (Faire) parcourir le chemin de l'école différents jours avec différents véhicules et discuter des avantages et des inconvénients de chaque type de véhicule.
- Examiner la carte ou le plan d'une grande ville : Où vivent les personnes les plus pauvres ? Où sont les plus riches ? Où les prix de l'immobilier sont-ils plus élevés ou plus bas ? Où vivent plutôt beaucoup de gens, où vivent moins de gens ?
- Concevoir un plan de ville où les trajets ne durent pas plus de 15 minutes.

1.4. Mise en oeuvre dans toute l'école

La mobilité est également un thème qui concerne l'ensemble de l'école ou de l'institution de formation, et pas seulement en raison des trajets quotidiens des élèves. Ce sont surtout les excursions et les voyages scolaires qui nécessitent souvent une grande mobilité. Les propositions suivantes aident à mettre en oeuvre ce thème à l'école :

- Créer un groupe d'action "Mobilité" interne à l'école, qui s'occupe de la durabilité du chemin de l'école, des voyages scolaires, de l'origine des repas de la cantine, etc. et qui initie les changements correspondants.
- Discuter des consignes de mobilité pour des voyages scolaires durables.
- Lancer un projet avec l'autorité locale de transport pour augmenter globalement la mobilité dans le village ou le quartier.
- Rendre l'école plus accueillante pour les cyclistes (mettre à disposition des places de stationnement pour les vélos, des pompes, etc.)

2. Informations de base

2.1. Transports et mobilité

Dans le langage courant, les transports et la mobilité sont souvent considérés comme synonymes. Or, dans une perspective de durabilité, il est essentiel d'établir une distinction entre les deux termes. Ce dossier thématique se réfère aux définitions suivantes :

La **mobilité** est la possibilité de franchir physiquement l'espace. Elle se mesure en termes de déplacements.

Le **transport** est un mouvement global (de véhicules, de marchandises) qui se mesure en kilomètres.

L'**exemple** suivant illustre la différence entre transport et mobilité :

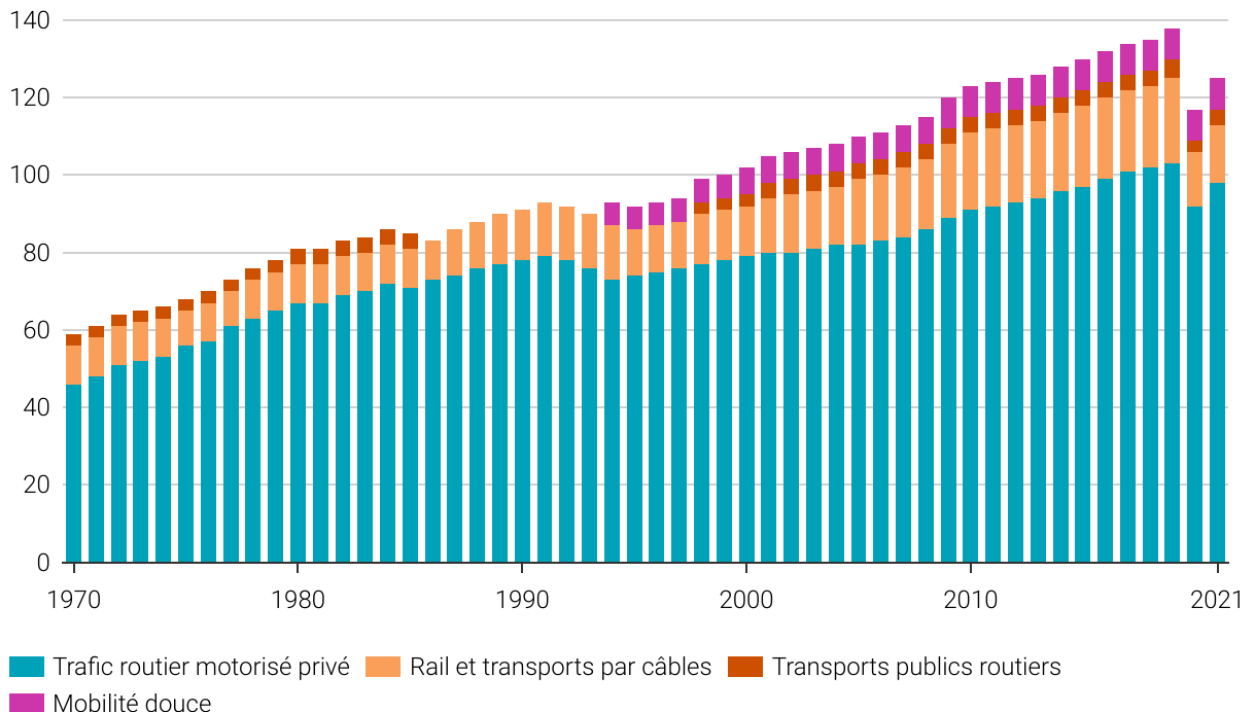
Selon l'endroit où j'habite, je peux aller chercher des petits pains le matin à la boulangerie du coin en pantoufles. Ou alors, je dois prendre ma voiture et parcourir dix kilomètres pour me rendre au magasin le

plus proche. En termes de mobilité, les deux scénarios sont identiques : dans les deux cas, je fais un trajet. En ce qui concerne le transport, quelques mètres s'opposent à dix kilomètres. La devise "préservé la mobilité - réduire le trafic" est donc évidente, notamment dans la perspective d'une durabilité écologique. Au fil du temps, le nombre moyen de trajets par personne et par jour en Suisse n'a guère changé, il est d'environ trois. En revanche, les distances parcourues ont énormément augmenté.

2.2. Répartition du trafic entre les différents moyens de transport - répartition modale

Prestations du transport de personnes

Milliards de personnes-kilomètres



Remarques: pour les transports publics routiers, pas de données 1986–1997; pour la mobilité douce, pas de données avant 1994; valeur 2020 révisée pour le trafic routier motorisé privé (18.11.2022)

Sources: OFS – Prestations du transport de personnes (PV-L),
Statistique des transports publics (TP)

© OFS 2022

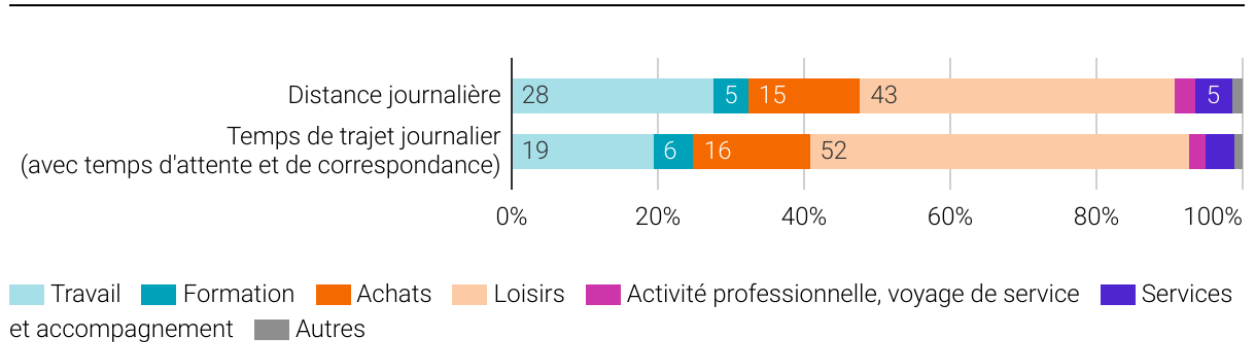
Source: CFS

Le trafic routier motorisé privé (en premier lieu les voitures de tourisme) fournit aujourd'hui encore, et de loin, la plus grande prestation de transport. Le trafic ferroviaire et les remontées mécaniques, le trafic routier public et la mobilité douce (vélo, scooter, marche) se partagent les autres personnes-kilomètres. De 1970 à 1992, on ne trouve pas de trafic non motorisé sur le graphique, ce qui ne signifie pas que personne ne faisait de vélo pendant cette période, mais que ces chiffres n'ont pas été relevés systématiquement. Dans l'ensemble, le graphique montre que les gens ont tendance à parcourir de plus

en plus de kilomètres chaque année. Cela s'explique notamment par l'évolution démographique, l'augmentation des vitesses de déplacement ainsi que par les offres supplémentaires (horaires des transports publics plus denses, aménagement des routes, nouveaux moyens de transport tels que les vélos électriques).

Importance des motifs de déplacement, en 2021

Parts en Suisse



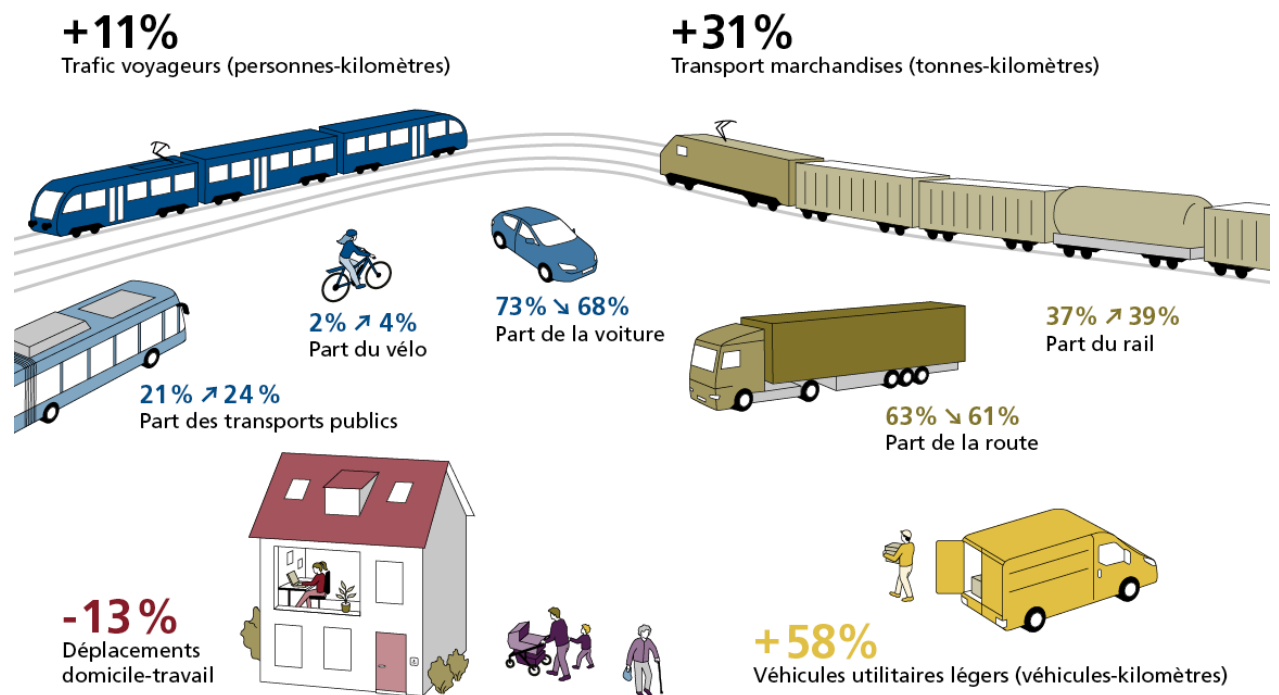
Source: OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT)

© OFS 2023

Source: CFS

En Suisse, la plupart des kilomètres parcourus le sont pendant les loisirs ou pour répondre à des besoins de loisirs. Il s'agit par exemple de se rendre en voiture dans une région montagneuse le week-end pour y faire une randonnée, ou encore de se rendre chez des parents ou des ami.e.s. Les trajets domicile-travail représentent également de nombreux kilomètres parcourus. Les chiffres du graphique se réfèrent toutefois exclusivement au trafic intérieur. Les voyages en avion à l'étranger ne sont donc pas pris en compte. Le trafic de loisirs représenterait donc une part encore plus importante des distances moyennes journalières.

Comment le trafic se répartit-il entre les différents modes de transport en 2050 ?



Source: ARE

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) prévoit une augmentation du trafic en Suisse d'ici 2050. L'augmentation du trafic s'explique avant tout par la croissance économique prévue (le produit intérieur brut PIB augmente de 57%) et la croissance démographique (augmentation de 21%). Le fait que la population augmente plus que le transport de personnes s'explique par différents changements sociaux et économiques. On peut citer ici l'augmentation du travail à domicile, l'urbanisation et le changement démographique, c'est-à-dire le vieillissement de la population. La forte augmentation du nombre de camionnettes de livraison s'explique de plusieurs manières : Tout d'abord, le commerce en ligne est en pleine croissance et, avec lui, la demande de livraisons. Le nombre accru de livraisons à différents endroits est plus facile à gérer avec des camionnettes qu'avec des camions. L'urbanisation entraîne la même conséquence. Deuxièmement, dans les zones urbaines en particulier, la livraison de marchandises réussit plus efficacement avec des camionnettes qu'avec des camions. Troisièmement, de nombreuses entreprises misent sur les livraisons en flux tendu. Afin de réduire les coûts de stockage et d'augmenter l'efficacité, elles ne commandent des marchandises qu'au moment où elles en ont réellement besoin et dans les quantités nécessaires. Cela exige un recours plus fréquent aux camionnettes de livraison pour que les marchandises arrivent à temps à leur destination. Quatrièmement, la demande de livraisons de produits, alimentaires et autres, directement à la porte augmente. Les camionnettes sont idéales pour cela. Cinquièmement, l'utilisation accrue des camionnettes pourrait également permettre de réduire les émissions nocives.

2.3. Transports durables - défis

Rendre les transports durables exige des changements sur différents aspects. Les explications suivantes ne prétendent pas être exhaustives, mais visent à donner un aperçu de quelques défis clés liés à la durabilité et aux transports.

- Accès : l'accès à la mobilité est une urgence sociale. De nombreuses personnes ne disposent

pas des moyens financiers nécessaires pour être plus mobiles. Par exemple, elles n'ont pas les moyens d'acheter une voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Mais dans de nombreux cas, la participation à la vie sociale exige également une certaine mobilité, qui est elle-même liée à des conditions financières, par exemple un voyage en train pour les vacances. A cela s'ajoute le fait qu'une infrastructure insuffisante ou inexistante rend l'accès au système de transport difficile. Les régions les plus pauvres sont les plus touchées. Pour rendre les transports plus durables, il faudrait donc procéder à des changements financiers et au niveau des infrastructures.

- Sécurité : en Suisse, le nombre de personnes tuées dans un accident de la route a considérablement diminué au cours des 50 dernières années. Dans la circulation routière en particulier, le nombre de morts est passé d'environ 1700 vers 1970 à un peu plus de 200 en 2022. A l'échelle mondiale, le nombre de morts sur les routes s'élevait en 2016 à plus de 1,3 million de personnes selon les estimations de l'OMS. A l'échelle mondiale surtout, la circulation devrait donc devenir encore plus sûre dans l'optique d'un développement durable.
- Climat : outre ces deux urgences sociales, l'influence des transports sur le climat mondial constitue sans doute le plus grand défi. Le transport mondial rejette chaque jour des quantités énormes d'émissions nocives dans l'atmosphère, le sol et l'eau, avec les conséquences désastreuses que l'on sait. Les transports, qui dépendent des combustibles fossiles, sont particulièrement visés. Bien que des progrès technologiques tels que la voiture électrique puissent aider à réduire les substances nocives produites, le risque de l'effet rebond est bien réel. Une réduction du trafic et un mode de vie plus axé sur la suffisance, c'est-à-dire sur la réduction de la consommation, peuvent aider.
- Bruit : le bruit lié à la circulation peut provoquer un stress dangereux pour la santé humaine et, d'autre part, le bruit de la circulation rend plus difficile la recherche de nourriture ou de partenaires pour certains animaux. C'est pourquoi un transport durable devrait également être plus silencieux. Aujourd'hui, des murs antibruit et des moteurs plus silencieux réduisent déjà ponctuellement le bruit.

En résumé, il apparaît que de nombreux progrès ont déjà été réalisés dans les transports ces dernières années, notamment en matière de sécurité routière. Mais le chemin vers des transports durables est encore long.

2.4. Transports durables - solutions possibles

La mise en place d'un transport durable exige des changements. Les trois solutions suivantes doivent être considérées comme telles. Elles ne prétendent pas à l'exhaustivité ni à l'absolu, mais doivent servir de base de discussion et de vision pour le futur.

- Courts trajets : la distinction conceptuelle entre transport et mobilité et, par conséquent, l'exemple de la boulangerie ci-dessus, montrent que les trajets courts sont plus souhaitables que les longs dans une perspective durable. Le développement territorial joue donc un rôle important, et avec lui des idées comme le plan de la ville où les trajets ne durent pas plus de 15 minutes.
- Les options technologiques : Les progrès du numérique permettent justement d'améliorer l'efficacité des transports. Par exemple, les données en temps réel aident à la gestion du trafic, les systèmes de navigation recommandent des itinéraires plus rapides ou plus économes en carburant, ou les ordinateurs de bord des voitures fournissent des informations sur l'état du véhicule ou le comportement au volant.
- Les concepts de partage : Le covoiturage, le partage de véhicules et d'autres possibilités caractérisent différents concepts de partage. Le partage permet d'économiser de l'espace, car il n'y a plus autant de voitures inutilisées et le covoiturage réduit le volume du trafic ainsi que les émissions.

Ces trois points montrent déjà ce qui est nécessaire pour relever les défis écologiques et sociaux liés aux transports, à savoir à la fois plus d'efficacité et une plus grande suffisance.

2.5. Sources

Hoor, Maximilian (2021): Öffentliche Mobilität und eine neue Mobilitätskultur – Grundlagen, Entwicklungen und Wege zur kulturellen Verkehrswende. In: Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung (2021). Hrsg. Schwedes, Oliver. Springer Verlag. S. 165-196. (en allemand)

Kühne, Benjamin (2018): Mobilität gerecht gestalten. In: Heinrich Böll Stiftung. (en allemand)
<https://www.boell.de/de/2018/11/30/mobilitaet-gerecht-gestalten> (en allemand)

Niedermeier, P.; Müller, S. C.; Koberstaedt, S.; Soltes, M.; Lienkamp, M.; Welp, I. (2017): Die Entwicklung eines Mobilitätskonzepts für Sub-Sahara Afrika. In: Innovative Produkte und Dienstleistungen in der Mobilität. Hrsg.: Proff, H.; Fojcik, T. M. Springer Verlag. S. 459-471. (en allemand)

Rasche, Barbara; Dreber, Niels; Strunk, Florian; Tydecks, Laura (2020): Nachhaltige Mobilität befördern. In: GAIA 29/4 (2020), S.267-268.

La recherche de l'administration fédérale dans le domaine des transports et durabilité (consulté le 05.10.2023)

<https://www.ressortforschung.admin.ch/rsf/fr/home/themes/recherche-par-domaines-politiques/transports-et-durabilite.html>