

Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2021)

Heft: 2

Artikel: Quand la mobilité devient loisirs

Autor: Pellissier, Vincent

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-957144>

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: 06.02.2025

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

Quand la mobilité devient loisirs

VINCENT PELLISSIER

Dr, Ingénieur cantonal,
Chef du Service de la mobilité
du Canton du Valais

La société actuelle donne de plus en plus de place aux loisirs. La demande générée par ce type d'activités, qui représentent déjà aujourd'hui une part prépondérante des trajets réalisés sur le territoire national, va donc continuer à augmenter. Les mégatendances, comme la prise de conscience de la finitude des ressources, qu'elles soient naturelles, territoriales ou financières, mais aussi les spécificités topographiques et climatiques d'un canton alpin sont-elles en train de modifier la relation entre la mobilité et le territoire? Mais plus encore, le fait de se déplacer devenant un loisir en soi, ces évolutions sociologiques ne sont-elles pas en train de redessiner le paysage?

Dans les Alpes suisses, les infrastructures de mobilité sont plus que ça

Les Alpes suisses, étendues, topographiquement difficiles, avec des variations climatiques importantes, ont engendré le développement de nombreuses infrastructures de mobilité. L'accessibilité aux coteaux et aux vallées est une composante forte de l'identité locale. C'est aussi un atout unique dans le positionnement de cette région comme espace de vie de haute qualité ou destination touristique et professionnelle attractive. Dans ce contexte, ces infrastructures répondent également à une demande liée au développement d'activités de loisirs.

Qualité versus quantité

Nous vivons une rupture dans la notion de croissance. Prenons un exemple de ce basculement d'une croissance quantitative vers une croissance qualitative. Entre Sion et Berne, gagner des minutes sur un trajet effectué quelques fois dans l'année ne sert à rien. C'est la qualité du service qui est la clé. Il est en effet plus important de mieux exploiter des infrastructures existantes en augmentant les cadences plutôt que la vitesse (exploitation des capacités existantes). Il s'agit aussi, désormais, d'offrir un confort adapté, une connexion digitale, la possibilité de prendre un café ou encore d'assurer un changement de quai à quai performant à Viège pour atténuer la rupture de charge. Cet exemple se décline aussi pour la mobilité de loisirs. Il s'agit donc de mieux exploiter une infrastructure déjà construite et de l'adapter à ce nouveau style de consommation de la mobilité.

Particularités de l'espace alpin

L'accès à la nature est une aspiration grandissante de la population, à laquelle il est important de répondre sans pression supplémentaire sur ces espaces sensibles. Pour ce faire, un équilibre entre préservation et développement doit être trouvé, s'appesantissant des intérêts souvent contradictoires.

Dans une région alpine comme le Valais, vaste et composée de nombreuses vallées, le véhicule individuel motorisé conserve sa pertinence. D'ailleurs, les motorisations s'adoucissent, les véhicules se mutualisent, la technologie (automatisation) va même accroître les possibilités d'utilisation de la voiture. Celle-ci évoluera sur des espaces publics pacifiés, laissant de la place aux autres usagers et de manière complémentaire à une offre de transport public en cours de renforcement.

Constitutives de l'identité du lieu, mais aussi du caractère des habitants, les particularités rendant ces espaces alpins attractifs et uniques sont de plusieurs natures: une interpénétration entre espaces de loisirs et espaces urbains, des paysages typiques, une proximité avec les zones agricoles, forestières et de détente, comme les plans d'eau ou encore la moyenne et la haute montagne.

Comment ré-enchanter ces espaces

Les études récentes montrent qu'il est difficile de lutter contre l'inertie des habitudes et la peur du changement: la consommation d'énergie augmente, l'étalement urbain se poursuit et les distances parcourues continuent de croître. Ce décalage entre objectifs et résultats semble tenir avant tout dans une mécompréhension des modes de vies, comme l'évoquent V. Kaufmann et al. dans leur ouvrage *«L'urbanisme par les modes de vie»*.

Une mobilité plus durable, soit plus en phase avec les ressources disponibles, apparaît dès lors comme un projet de société qui ne pourra se mettre en place efficacement que s'il correspond aux besoins et aux attentes de la population, résidente ou de passage. Un projet d'une telle ampleur ne peut se faire «contre». Il doit se faire en écoutant tous les acteurs de la société. Par exemple, des perspectives doivent être maintenues dans les régions de montagnes. Ne pas appréhender ces dimensions culturelles et identitaires fortes et différenciées, tenter d'imposer un modèle, qu'il soit urbain ou montagnard, de manière homogène à l'ensemble du territoire, et ce sera l'échec assuré. La complémentarité des modes de déplacement est favorable à l'environnement certes, mais elle facilite surtout la mobilité de tous. Au final, le bilan ne peut être que bénéfique, tant du point de vue économique que sociétal.

Le courant initié pour repenser les cœurs de villages procède également d'une volonté d'améliorer la qualité de vie. En abaissant les vitesses, on peut redimensionner les infrastructures et ainsi redonner de la place aux autres usagers de l'espace public. [ILL.5] Ceci sans bannir les automobiles et sans péjorer leurs performances. Il s'agit ici de mettre l'humain au cœur de la démarche, et de ne pas penser les infrastructures pour elles-mêmes, mais d'élargir le champ d'action. C'est ici



1400 m
Montagne
600-900 m
Coteaux
500 m
Plaine

[ILL. 1]

[ILL. 1] Les trois étages d'urbanisation, plaine du Rhône / Die drei besiedelten Niveaus, Rhoneebene / I tre livelli di urbanizzazione, pianura del Rodano (Source: Julie Imholz)



[ILL. 2]

[ILL. 2] Echangeur autoroutier de Riddes, A9, Riddes / Autobahnkreuz Riddes, A9 / Svincolo autostradale di Riddes, A9 (Source: OFROU)



[ILL. 3]

[ILL. 3] Balisage de l'itinéraire cyclable du Rhône jusqu'au barrage de Teuzier / Beschilderung des Rhone-Radwegs bis zum Staudamm von Teuzier / Segnaletica dell'itinerario ciclabile del Rodano che arriva fino alla diga di Teuzier (Source: Etat du Valais)



[ILL. 5]

[ILL. 5] Requalification route cantonale à travers Viornaz / Sanierung der Kantonsstrasse durch Viornaz / Riqualifica della cantonale che attraversa Viornaz (Source: Etat du Valais)



[ILL. 4]

[ILL. 4] Murs de soutènement intégrés au vignoble entre Granges et Lens / In Rebberge integrierte Stützmauern, Kantonsstrasse Granges-Lens / Pareti di sostegno integrate in un vigneto, strada cantonale Granges-Lens (Source: Etat du Valais)



[ILL. 7]

[ILL. 7] interface rail-route-télécabine de Fiesch, Prix FLUX 2020 / Schnittstelle zwischen Bahn-Strasse und Gondelbahn von Fiesch, Auszeichnung FLUX 2020 / Interfaccia ferroviaria-strada-cabinovia à Fiesch, Premio Flux 2020 (Source: MGB)



[ILL. 6]

[ILL. 6] Col du Grimsel / Grimselpass / Passo del Grimsel (Source: Valais / Valais Promotory)



[ILL. 8]

[ILL. 8] Passerelle sur la Morges à St-Gingolph / Passerelle über die Morges in St-Gingolph / Passarella sul torrente Morges a Saint-Gingolph (Source: Etat du Valais)



[ILL. 10]

[ILL. 10] Berge du Rhône à Uvrier / Rhoneufer bei Uvrier / Sull'argine del Rodano a Uvrier (Source: Etat du Valais)



[ILL. 9]

[ILL. 9] Bateau de la Compagnie générale de navigation (CGN), Port-Valais / Schiff der Genfer Schiffahrtsgesellschaft CGN, Port-Valais / Battello della Compagnie générale de navigation (CGN), Port-Valais (Source: Etat du Valais)



[ILL.11] Chemin de planification / Planungsweg / Percorso di pianificazione (Source: Etat du Valais)

que la prise en compte des particularismes locaux, des habitudes des usagers du lieu, des aspects identitaires nous paraît impérative. Selon nous, cette réponse quasi organique, activant les sens, doit permettre de créer des espaces vivants, adaptés aux attentes des populations locales. Cette approche vise également à éviter un effet de «clonification» des espaces publics, qui fleurissent depuis une vingtaine d'années. Le travail entamé en zone urbaine doit aujourd'hui regarder vers les marges de l'urbanisation, puis vers l'extérieur de la ville.

De la mobilité de loisirs

Concernant la mobilité de loisirs, la valorisation des sentiers pédestres ou cyclables devient un enjeu majeur pour l'attractivité des régions de montagnes. Le canton du Valais possède 8'833 kilomètres de sentiers pédestres balisés et 1'705 kilomètres d'itinéraires de vélo tout-terrain homologués (chiffres 2019).

Un fort développement de la qualité de ces itinéraires est en cours, passant parfois par la réalisation d'ouvrages de génie civil importants participant à l'attractivité de ces itinéraires. Si les passerelles suspendues sur les gorges montagnardes sont connues, on voit désormais apparaître de telles infrastructures sur les coteaux et en plaine. [ILL.8]

Cette amélioration de la qualité passe également par une offre de services connexe: offre hôtelière packagée, sentiers pédagogiques ou sensitifs... Ainsi, on constate que la mobilité devient parfois le loisir lui-même. De manière non exhaustive, on peut citer: la marche, le vélo, cyclo-sportif ou tout-terrain (avec ou sans assistance électrique), le bateau (allant du rafting à la flotte belle-époque sur le Lac Léman par exemple) [ILL.9], la voiture ou la moto (les cols alpins attirent de nombreux adeptes dès les beaux jours) ou encore les activités sur neige (ski alpin et de fond, randonnée à ski ou en raquettes...).

Rôle structurant du territoire

Dans les vallées alpines, nous avons connu un développement de l'activité humaine sur trois niveaux.

Le premier est situé dans la plaine, au niveau du Rhône (altitude 500 m). C'est à ce niveau que se concentre la majorité de la population résidente (plus de 70% en Valais) et de l'activité économique, agricole, industrielle et de services. Sur ce plateau, se concentrent des activités de loisirs exploitant la linéarité des infrastructures de mobilité, comme la Route du

Rhône numéro 1, itinéraire cyclable national. [ILL.3] Les digues et berges du fleuve recèlent des potentiels extraordinaires qui devront être exploités dans le cadre du projet de sécurisation et de renaturation en cours. [ILL.10]

Un deuxième niveau se situe sur les coteaux (entre 600 et 900 m). Celui-ci est plus diffus, peu dense, consacré principalement à l'habitat individuel, mais aussi à l'agriculture de pente (vignobles ou vergers d'abricotiers). A ce niveau se concentre une mobilité de loisirs de moyenne montagne, dont la valorisation des bisses comme sentiers pédestres en est l'exemple emblématique du canton.

Enfin, un dernier plateau se situe à une altitude de 1400 mètres. Il concentre surtout l'activité dite d'industrie de qualité de vie, soit de l'habitat et une activité touristique (qui se réoriente vers un usage quatre saisons de la montagne), ainsi qu'une agriculture de montagne (pastoralisme et alpages). Ces activités, même si certaines ont perdu de leur poids dans le PIB des régions concernées, possèdent une dimension identitaire extrêmement forte. Elles ont aussi structuré les paysages (alpages alpins ou coteaux de murs en pierres sèches). Elles sont les «traces» du passé qui ont marqué un territoire en constante mutation, conservant comme un palimpseste l'histoire du lieu. Ces traces font aussi le caractère unique de ces territoires. [ILL.1]

Les principales formes dans le grand paysage

Les infrastructures reliant ces trois strates impactent le paysage. L'horizontale domine pour lier les activités dans une même strate. Par exemple, dans la plaine, de nombreuses infrastructures se superposent dans des espaces contraints et fortement anthropisés, provoquant des tensions entre ces activités. [ILL.2] La prise de conscience toujours plus grande de la finitude des ressources débouche aussi sur un changement d'approche. Les impacts paysagers de ces infrastructures (endiguement actuel du fleuve, voies ferrées, autoroutes, routes, ligne à haute tension...) sont désormais pris en compte.

Les infrastructures reliant les différentes strates présentent deux formes principales. Premièrement, le lacet, qui est aussi devenu un marqueur paysager identitaire fort des régions de montagne. [ILL.6] Comme évoqué plus haut, ces infrastructures de mobilité sont des attracteurs pour elles-mêmes. On peut ici aussi relever la présence de nombreuses voies historiques, témoins de l'histoire de ce territoire et patrimoine à valoriser. Ces routes et chemins du passé relient les gens, leur offrant d'autres horizons, physiquement et naturellement, mais aussi culturellement. Elles sont enfin un trait d'union entre les époques.

Deuxièmement, la ligne verticale des liaisons câblées plaine-montagne. Ces ascenseurs valléens connaissent un intérêt grandissant pour des raisons d'efficacité des coûts, puisque ces installations s'affranchissent des contraintes topographiques. Les conduites forcées de la production hydro-électrique sont également emblématiques de ces liaisons quasi verticales, très marquantes, dans un paysage ainsi fortement dégradé. Là aussi, nous constatons une tendance à l'intégration plus harmonieuse, passant par l'enfouissement là où cela est possible, y compris pour le transport de l'énergie.

La mobilité de loisirs liée à l'exploitation du ski répétitif, c'est-à-dire la pratique mécanisée du ski alpin, positionne également le canton comme un grand «consommateur» d'installations à câble. On recense 483 remontées mécaniques sur le territoire cantonal. Si la majorité de ces installations a une destination de loisirs, on constate un fort intérêt pour ce mode de transport à des fins de transport public.

Intégration ou démonstration

Au quotidien, il nous semble pertinent d'apporter un soin particulier à l'intégration dans le paysage de nos infrastructures de mobilité, alternant parfois des actions démonstratives assumées, et des actions «d'effacement» permettant de valoriser les spécificités paysagères uniques des Alpes. [ILL.4]

Ces deux approches ne sont pas forcément contradictoires, mais doivent être un choix réfléchi et assumé du planificateur, autant que possible partagé par la population locale. Cela passe impérativement par la mise en place de processus participatifs. Le canton met en œuvre pour ce faire des outils de co-création impliquant les différents acteurs de la société mais aussi transversalisant les domaines professionnels. Enfin, la force du paysage et de la nature environnante participent également à cet effacement des infrastructures existantes depuis de nombreuses années.

Ouverture

La prise en compte des préoccupations actuelles de la population nous pousse à revoir notre rapport aux interventions dans le territoire et donc dans le paysage, que ce soit au niveau de la planification, mais aussi au travers des actions quotidiennes. Mais comment? Quelles sont les actions qui permettent d'activer le territoire pour répondre qualitativement à ces enjeux? Nous pensons qu'un des points sur lequel le consommateur de mobilité de loisirs est particulièrement attentif est la rupture de charge. Les interfaces modales confortables et efficaces doivent selon nous devenir un objet d'attention particulier, sur lesquelles va se jouer la réussite, ou l'échec, de ces politiques publiques. [ILL.7]

Enfin, en positionnant au cœur de notre action la durabilité, force est de constater que les seuls trajets n'ayant pas d'impact sont ceux qu'il n'est pas nécessaire de faire. Ce changement de paradigme est à l'œuvre et les mesures à entreprendre positionnent le planificateur comme un «acteur de mobilité», réfléchissant prioritairement en terme de territoire, déspecialisant les plans de zones dans le but de rééquilibrer les fonctions afin de limiter les déplacements. Cela va même conduire à la déconstruction de certaines infrastructures.

RÉFÉRENCE

L'urbanisme par les modes de vie, V. Kaufmann et al., 2019

ZUSAMMENFASSUNG

Wenn die Mobilität zur Freizeitbeschäftigung wird

Mit den aktuell stattfindenden gesellschaftlichen Entwicklungen steht zunehmend mehr Freizeit zur Verfügung. Dies geschieht parallel zu den technischen Entwicklungen, sei es kontinuierlich oder schubweise. Der durch die Freizeitaktivitäten generierte Mobilitätsbedarf entspricht bereits heute einem wesentlichen Teil der schweizweit zurückgelegten Strecken, und dies wird vermutlich weiterhin zunehmen. Diese Art von Mobilität steht in einem ganz speziellen Bezug zu Region und Landschaft, wird doch die Fortbewegung zur eigentlichen Freizeitbeschäftigung. Auf den alpinen Raum trifft dies ganz besonders zu (und im vorliegenden Fall auf das Wallis).

Sollen die Anliegen der Bevölkerung berücksichtigt werden, müssen Fachleute und Behörden ihr Verhältnis zu Region und Landschaft in Planung und Alltag überdenken. Dieser Paradigmenwechsel bedingt ein Denken, das sich nicht mehr an der Quantität des Angebots orientiert (indem vor allem über Infrastrukturen nachgedacht wird), sondern eines, das beim Management des Mobilitätsbedarfs die Qualität ins Zentrum stellt. Alle Transportarten sind Teil der Freizeitmobilität und stehen in jeweils unterschiedlicher Beziehung zu Region und Landschaft: seien es vertikale Verbindungen über Seilbahnen, verschlungene Strassen oder Radwege. Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität müssen folglich Ansprüche an die Qualität sowie an die landschaftliche Integration (landschaftlichen Bezug) erfüllen. So können die alpinen Gebiete auch im Hinblick auf die kommenden Herausforderungen genutzt werden.

RIASSUNTO

Quando lo svago è la mobilità stessa

Le evoluzioni sociologiche in corso, che avvengono in parallelo a quelle tecnologiche, siano esse di continuità o di rottura, producono un incremento delle attività del tempo libero. La domanda di mobilità generata da queste attività rappresenta già oggi una parte preponderante degli spostamenti sul territorio nazionale. C'è quindi da supporre che questa tendenza continuerà. La mobilità ricreativa è strettamente legata al territorio e al paesaggio. Lo spostamento diventa infatti di per sé un'attività di svago, constatazione che vale a maggior ragione nello spazio alpino (o, nel caso in questione, vallesano).

Per venire incontro alle esigenze della popolazione, i professionisti e le autorità devono ripensare il loro rapporto con il territorio e con il paesaggio, sia nella pianificazione sia nelle azioni quotidiane. È un cambiamento di paradigma che richiede l'abbandono di un'ottica incentrata sull'incremento quantitativo dell'offerta (in particolare a livello di infrastruttura) e un maggiore focus sulla gestione qualitativa della domanda di mobilità. Tutti i modi di trasporto – le funivie con le loro linee verticali, le strade con i loro tornanti, gli itinerari ciclabili – contribuiscono alla mobilità del tempo libero e si relazionano in modo diverso con il territorio. I provvedimenti a favore di una mobilità sostenibile rispondono quindi a una domanda, ma al contempo perseguono il fine di una migliore qualità, di un'integrazione nel (o di una relazione con il) paesaggio. In questo modo consentono di attivare il territorio alpino e di reagire alle sfide emergenti.