

Le coût de la mobilité individuelle

6.1

Comment le TCS calcule les frais des véhicules privés

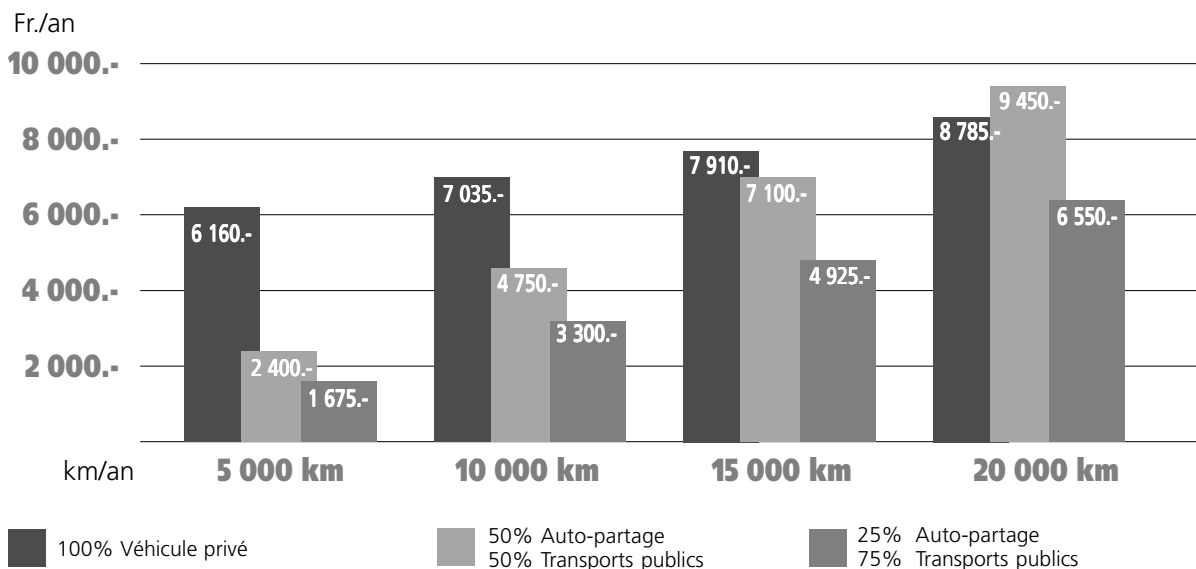
Selon les bases de calcul utilisées par le TCS, les frais fixes d'une voiture de tourisme d'un prix catalogue de CHF 27 000.- (prix net catalogue) se montent à environ CHF 6 000.- par an. Pour un kilométrage annuel de 15 000 km, les frais variables se montent à environ CHF 3 650.- supplémentaires. Au total, notre voiture coûte donc 64 cts/km.

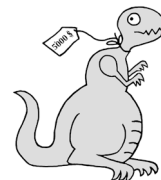
(<http://www.tcs.ch>)

Des alternatives pour un véhicule individuel et leurs coûts

Privé		Location	Auto-partage
Coût annuel d'une voiture privée totalisant 15'000 km annuels		Nombre de jours de location équivalant au coût annuel d'un véhicule privé	Nombre de trajets standards équivalant au coût annuel d'un véhicule privé (l'utilisation la plus fréquente est de 3 heures et 60 km)
Source TCS			
CATEGORIE			
A	Opel Corsa 12V CHF 6 700.- à CHF 7 440.- par an	45 à 82 jours selon tarif de location	172 à 192 trajets standards
B	VW Golf CHF 9 840.- à CHF 11 160.- par an	54 à 112 jours selon tarif de location	220 à 250 trajets standards
C	Renault Espace CHF 11 760.- à CHF 16 200.- par an	35 à 82 jours selon tarif de location	207 à 287 trajets standards
D	BMW Touring CHF 14 880.- à CHF 22 800.- par an	42 à 110 jours selon tarif de location	244 à 376 trajets standards

Coûts annuels de la mobilité individuelle





Le coût de la mobilité individuelle

6.1

Une définition de l'auto-partage (car-sharing)

Une solution moderne. Le CarSharing (ou auto-partage) constitue le prolongement individuel idéal des transports publics. Quand le train, le bus ou le tram s'arrêtent, vous pouvez avoir recours à une voiture sur appel et pouvez l'utiliser comme si elle était la vôtre - mais sans devoir la posséder.

Simple et pratique. Un véhicule sur appel, c'est possible 24 heures sur 24, sur simple appel ou par internet. Vous réservez, grimpez dans le véhicule et partez. Pour le paiement, nous vous adressons une facture détaillée.

Avantageux. Si vous roulez moins de 15 000 km par année et que vous combinez Mobility avec les transports publics, vous pouvez économiser mensuellement jusqu'à CHF 250.- par rapport à l'usage d'un véhicule privé.

Favorable à l'environnement. La combinaison entre transports publics et une voiture sur appel constitue probablement la forme la plus achevée de la mobilité; elle consomme jusqu'à 57% d'énergie en moins et ménage nos infrastructures.

Référence Mobility, Mühleplatz 10, 6000 Lucerne

Location et auto-partage : deux témoignages

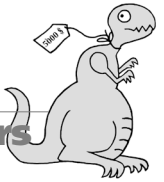
«**J**e n'ai pas d'argent, et une voiture particulière me coûterait cher. Comme je me rends fréquemment aux Etats-Unis pendant de longues périodes, en avoir une ne me serait pas utile. En général, quand j'en ai besoin, j'emprunte les voitures des copains.

Ce week-end, je pars en Alsace rendre visite à mes parents. Après comparaison, c'est plus cher de prendre le train que de louer un véhicule pendant deux jours. Alors, on va partir en auto de location. Le chien pourra s'arrêter en cours de route et moi je pourrai emmener tout mon linge et utiliser la machine à laver de mes parents.»

«**M**on mari, mes fils et moi avons fait un choix au moment d'acheter un appartement en pleine verdure. Ma voiture était en train de lâcher, nous avons décidé de ne plus investir dans un véhicule privé et avons adhéré à Mobility pour garder une certaine liberté de mouvement. Les premiers mois, ce n'est pas évident. Il faut s'organiser, prévoir ses déplacements à l'avance. Mais aujourd'hui, je suis entièrement satisfaite. Une à deux fois par semaine, j'utilise une voiture, stationnée à 10 minutes de chez moi. Mes frais d'auto ne s'élèvent plus qu'à 120 francs par mois. Et la voiture est toujours en parfait état.»

Un exemple à Genève

Depuis un an, un système de car-sharing, similaire au Mobility, existe à Genève. Il s'agit du Car Club. Une vingtaine de voitures sont réparties dans cinq parkings. L'utilisateur dispose d'une clé électronique. Par téléphone, il compose le numéro d'une boîte vocale et indique le lieu, l'heure et la durée de sa «location». Il peut ensuite venir chercher le véhicule qui s'ouvrira avec sa clé électronique. «La personne pourra faire ses achats, les déposer puis laisser le véhicule dans l'un des parkings», explique le responsable du Car Club. L'inscription au Car Club coûte CHF 150.- par an, elle est gratuite pour les abonnés TPG et TCS. L'utilisateur paie CHF 10.- à 12.- par heure durant la journée, CHF 40.- pour toute la nuit (de 19 h à 7 h) et CHF 100.- pour le week-end. Chaque kilomètre parcouru coûte 30 centimes.

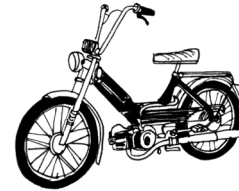


Le développement économique et les choix des consommateurs

6.2

Exemples de provenances des produits de base pour un vélomoteur

- Tungstène brésilien pour l'ampoule
- Chrome turc pour les parties chromées
- Fibres de sisal du Kenya ou de Tanzanie pour la selle
- Acier brésilien pour le cadre
- Aluminium égyptien pour les jantes
- Zinc péruvien pour les parties en laiton
- Etain de Malaisie ou d'Indonésie pour les contacts électriques
- Cuivre du Chili ou de la Zambie pour les fils électriques
- Nickel des Philippines pour les alliages métalliques
- Benzine du Nigéria ou des Etats du Proche-Orient
- Caoutchouc de Malaisie pour les pneus



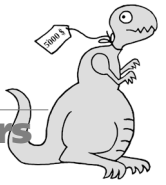
Provenances des produits de base pour un yaourt

- Un institut allemand a analysé l'ensemble des chemins parcourus par les différents composants d'un yaourt à la fraise. Si les origines des composants alimentaires étaient facilement identifiables, il n'a pas toujours été possible de tenir compte de tous les acheminements de l'emballage. Ainsi, pour les couvercles en aluminium, le transport de l'aluminium vers le producteur des couvercles et celui des couvercles vers la laiterie sont inclus, mais il n'a pas été tenu compte du transport de la bauxite depuis l'Australie vers l'usine de raffinement en Islande.
- En tout, les composants parcourent ainsi 6'790 km avant d'être conditionnés sous forme de yaourts prêts à la distribution vers les magasins. Ces chiffres sont également valables pour les yaourts suisses et beaucoup d'autres produits.
- Par un choix de fournisseurs plus proches et par l'utilisation de gobelets multi-usages, les laiteries pourraient considérablement réduire cette distance et par là, le kilométrage parcouru par leurs camions. Dans cet exemple l'essence et le diesel sont si bon marché que le transport sur de longues distances ne se reflète guère dans les coûts. Des 90 centimes du prix final, un seul provient du coût des transports.



• Lait	40 km
• Fraises (de Pologne)	1 250 km
• Sucre	110 km
• Verre	750 km
• Couvercle en alu (sans fabrication de l'alu)	860 km
• Etiquette	950 km
• Colle pour l'étiquette	640 km
• Emballage de transport	1 460 km
• Colle pour l'emballage	730 km
Total	6 790 km

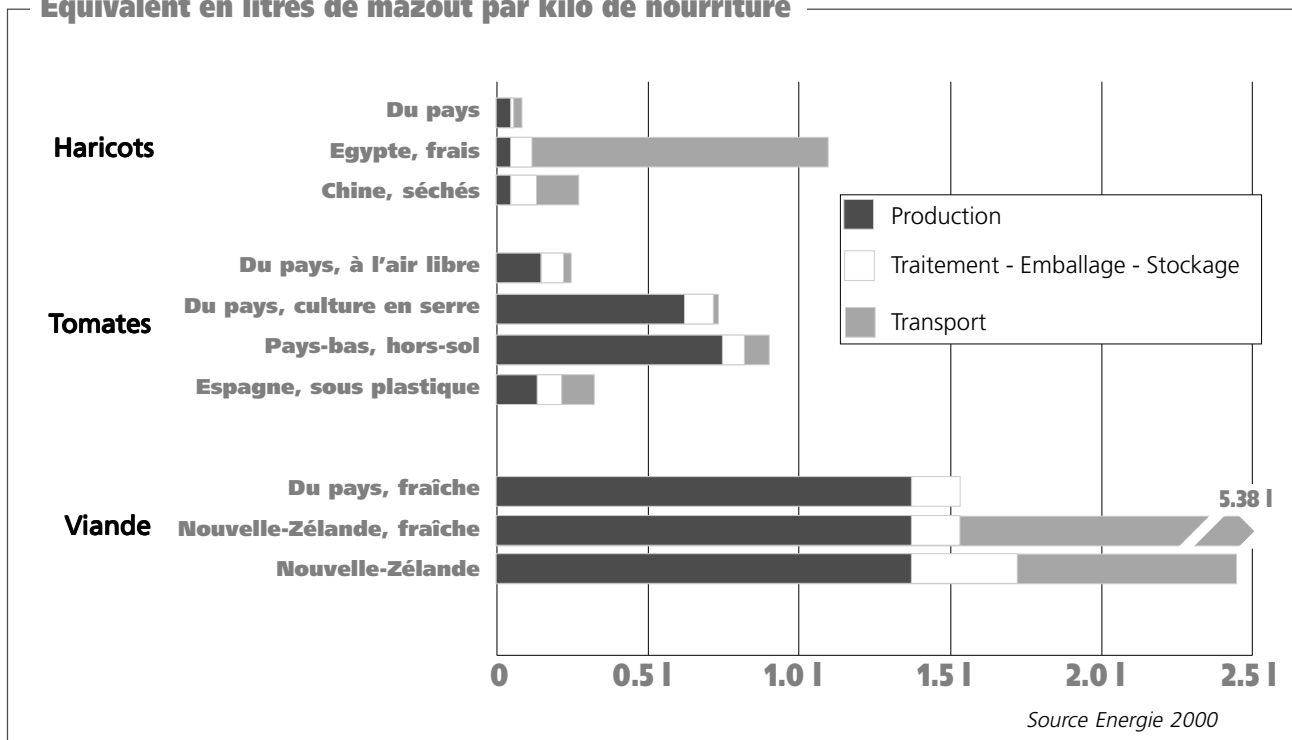
Source Energie 2000



Le développement économique et les choix des consommateurs

6.2

Equivalent en litres de mazout par kilo de nourriture

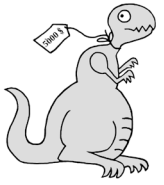


Un exemple de production décentralisée

- Une entreprise Suisse possède des machines spécialisées dans la découpe de tissus. Pour la couture, les pièces sont acheminées vers le Portugal, où les ouvrières sont payées six francs de l'heure. Du point de vue du producteur, l'économie de salaires, de l'ordre de 20 000 francs par semaine, justifie un coût du transport de 9'000 frs.

		Portugal	Suisse
Coûts de production	Coûts par ouvrière	6 CHF/h	18 CHF/h
	Travail par pyjama	40 min.	40 min.
	Quantité de production	5 000 pces	5 000 pces
	Coûts totaux pour la production	20 000 CHF	40 000 CHF
Coûts de transport	Coûts de l'essence	0.25 CHF/km	
	salaire du chauffeur	20 CHF/h	
	Coûts du véhicule	1 CHF/km	
	Distance	6 400 km	
	Durée du transport	50 h	
	Coûts totaux pour le transport	9 000 CHF	
Autres coûts	Matière première, machines, marketing, logistique, vente	300 000 CHF	300 000 CHF
	Coûts totaux		
	pour 5 000 pyjamas	29 000 CHF	40 000 CHF
	pour 1 pyjama	6 CHF	8 CHF

Source Energie 2000



Les choix politiques

6.3

Une initiative récente

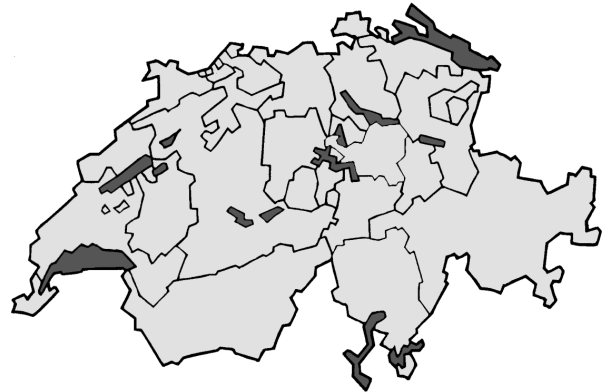
Actif'trafic

Une initiative populaire visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux.

- 2a La Confédération, les cantons et les communes réduisent de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans à compter de la date à laquelle l'initiative pour une réduction du trafic a été acceptée par le peuple et les cantons. Le volume du trafic ainsi atteint ne peut être dépassé. Les transports publics ne sont pas soumis à la présente disposition et ne sont pas pris en compte.
- 2b Les communes peuvent ordonner des restrictions du trafic sur toutes les routes de leur territoire, à l'exception des routes nationales, pour autant que ces restrictions répondent à l'alinéa 2a ou qu'elles visent à maintenir ou à améliorer des espaces vitaux. L'usage des routes par les véhicules au service des collectivités est réservé.

Votée le 12 mars 2000, l'initiative a été repoussée par le peuple et les cantons.

OUI 21.3 % NON 78.7 %



Cantons qui ont refusé l'initiative

Les résultats du 12.3.2000

Un avis pour

« Cette initiative a le mérite de vouloir limiter la pollution sonore et atmosphérique, aujourd'hui encore au-delà des normes fixées par la Confédération. L'environnement se dégrade et la santé des gens aussi.

Air plus pur, espaces de vie plus calmes, plus de sécurité sur les routes, amélioration des possibilités pour les piétons et cyclistes, voilà quelques-uns des effets attendus de cette initiative.

Son acceptation générera le développement de nouveaux moyens de locomotion, de nouvelles technologies et, par là, des emplois, qui compenseront ceux perdus de l'industrie automobile. L'augmentation de l'offre des transports publics y contribuera également.

Enfin, le tourisme gagnera une clientèle friande d'espaces de loisirs où la voiture n'est pas prioritaire. »

Un avis contre

« L'initiative est irréaliste. Elle ne propose aucune mesure pour atteindre ses objectifs. Comment ramener, en dix ans, les 56 milliards de km parcourus en un an par la collectivité à 28 milliards ?

On peut imaginer beaucoup de choses : augmentation massive du prix de l'essence, limitation du nombre de km parcourus, taxes routières nouvelles, journées sans voiture, interdiction de conduire avant 20 ans et après 65 ans, obligation de rouler à plusieurs dans un même véhicule. Les conséquences sur l'économie et l'emploi seront catastrophiques. Le tourisme fera les frais d'une clientèle qui choisira d'autres destinations.

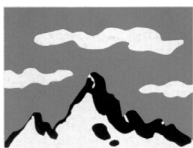
Enfin, nos relations avec l'étranger se dégraderont pour cause de non-respect de plusieurs traités concernant la libre circulation des biens et des personnes. »



Les choix politiques

6.3

Une initiative plus ancienne



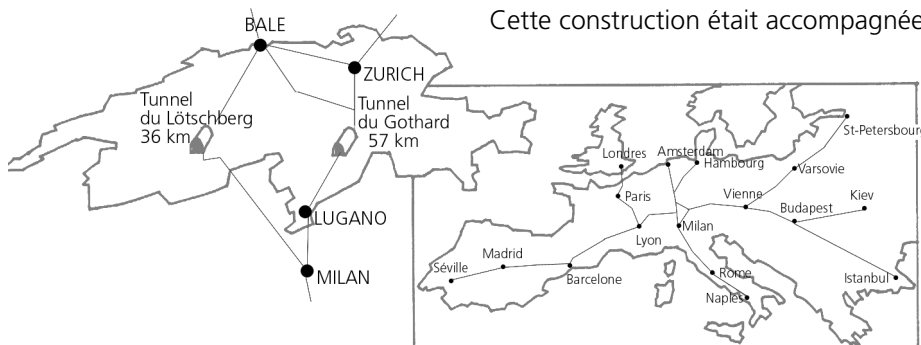
INIZIATIVA
DA LAS ALPS

L'initiative des Alpes «Pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» a été acceptée en février 1994 par le peuple. Elle demandait une meilleure protection de l'espace alpin contre les effets négatifs du trafic de transit, en favorisant notamment le transfert des marchandises de la route au rail et ce, dans un délai de 10 ans après l'acceptation de l'initiative.

Actuellement, les initiants demandent au Conseil Fédéral de tenir compte de la votation populaire et de prendre les mesures nécessaires pour sa mise en oeuvre à la date prévue.

Les nouvelles liaisons ferroviaires à travers les Alpes

Au coeur de l'Europe et des Alpes, la Suisse a décidé en 1996 de construire de nouveaux tunnels de base au Lötschberg et au Gothard, pour mieux s'intégrer au réseau ferroviaire européen et faciliter le transit des marchandises entre le Nord et le Sud.



Aujourd'hui, dans le cadre des accords bilatéraux, des dérogations ont été apportées à ce projet : autorisations de plus fort tonnage (40 t) et contingents de poids lourds augmentés, et ce, de manière temporaire.

Les chantiers du Lötschberg et du Gothard ont débuté par

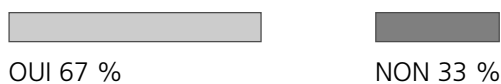
le forage de galeries techniques et de puits d'accès et d'aération. Le tunnel du Gothard doit être opérationnel en 2012, celui du Lötschberg en 2007 déjà.

Les accords bilatéraux avec l'Union Européenne

Dans le cadre de sa politique extérieure et de ses relations avec l'étranger, la Suisse a négocié un certain nombre d'accords touchant à l'économie en général. Deux de ces accords concernent la mobilité :

- La libre circulation des personnes : chacun, chacune est libre de s'installer, de travailler, étudier partout dans l'Union Européenne
- Les transports : libéralisation des transports aériens, ferroviaires et routiers. Dans ce dernier domaine, des mesures d'accompagnement visant à protéger l'environnement et les populations locales ont été acceptées par les partenaires européens.

Soumis à votation le 21 mai 2000, les accords bilatéraux avec l'Union Européenne ont été acceptés



■ Cantons qui ont refusé les accords bilatéraux