

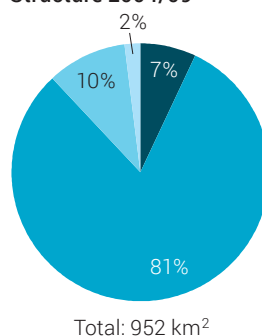
FICHE D'INFORMATION MOBILITÉ

Les personnes et les marchandises peuvent circuler de différentes manières: à l'aide de leur propre force musculaire ou en utilisant des véhicules ou des moyens de transport motorisés, individuellement ou collectivement, lentement ou rapidement. La mobilité dans son ensemble est appelée « transports ».

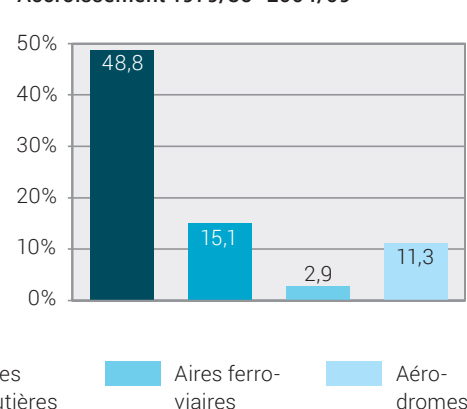
Selon le type de locomotion, le transport nécessite plus ou moins d'énergie et utilise une surface au sol de taille variable. Selon un relevé de l'Office fédéral de la statistique pour la période 2004/09, 88% des surfaces de transport existant en Suisse se composent de 972 km² de routes (81%) ou d'autoroutes (7%) (les places de stationnement ne sont pas incluses). Le rail utilise en revanche 10% de la surface de transport. Notons que la surface de transport totale a fortement augmenté ces années passées et continue de s'accroître.

Surfaces occupées par les infrastructures de transport

Structure 2004/09



Accroissement 1979/85-2004/09



CC-BY-SA_Richard Masoner_Commuter cyclist

Le rail déplace sur sa surface de transport 16% des voyageurs et 39% des marchandises, alors que 71% des personnes et 61% des marchandises circulent sur la route. Pour ces prestations de transports, la route a utilisé en 2016 environ 86% et le rail 6% de la quantité d'énergie absorbée par les transports.

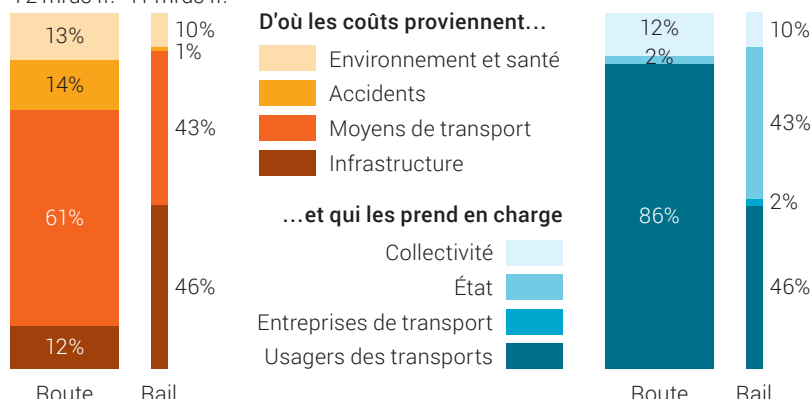
Comme l'énergie nécessaire provient essentiellement de sources fossiles, la mobilité contribue dans une mesure considérable au réchauffement climatique. Selon l'OFS, la mobilité est responsable de près du tiers des émissions totales de CO₂ ; il faut préciser que le trafic aérien international n'est pas pris en compte dans ces chiffres. Il apparaît qu'une proportion marginale de 0,2% est due au chemin de fer.

Les effets des transports déjà cités doivent être complétés par d'autres. Sur le total des coûts de transport de 89,7 milliards de francs suisses en 2015, environ un quart est imputable à l'environnement/la santé et aux accidents. Ces coûts sont en grande partie imputables au trafic routier et sont généralement supportés par le grand public plutôt que par les usagers des transports.

Alors que dans le cas du transport routier, 86% des coûts totaux sont payés par les utilisateurs et 2% par les autorités publiques, les chiffres pour le rail sont respectivement de 46% et 43%.

En chiffres absolus, les pouvoirs publics auront payé 8,1 milliards de francs pour la route et 8,4 milliards de francs pour le rail en 2015.

72 mrd fr. 11 mrd fr.



Remarque: état en 2015, route sans la mobilité à pied et à vélo

Tout cela a un impact majeur sur la durabilité du mode de transport concerné et s'accompagne parfois de conflits d'intérêts entre les différents modes de transport. Le lien avec la santé est également un facteur important dans la mesure où les personnes qui ont recours à la mobilité douce apportent une contribution importante à leur propre santé. L'Office fédéral du développement territorial (ODT-ARE) a calculé qu'en 2015, le trafic non motorisé (vélos et piétons) a eu un effet positif de 1,3 milliard de francs.

Considérations à l'échelle mondiale

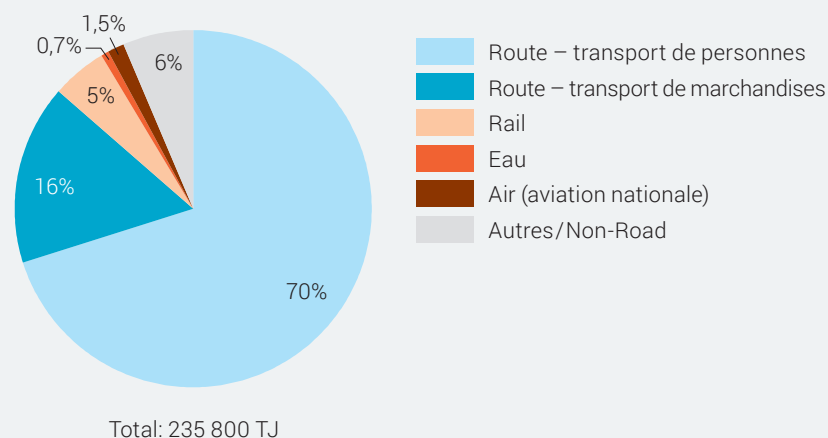
Les chiffres cités jusqu'à présent se limitent à la Suisse et indiquent ce que représentent l'utilisation de la surface, la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ en lien avec la mobilité à l'intérieur des frontières du pays. Ils ne disent en revanche rien sur la surface et l'énergie supplémentaires qui sont utilisées en dehors de la Suisse pour fournir des biens ou transporter des personnes. Vous trouverez des informations intéressantes à ce sujet dans l'«Umweltatlas Umwelt – Lieferketten Schweiz» publié par l'Office fédéral de l'environnement. Parmi les diverses empreintes calculées, on trouve l'empreinte des gaz à effet de serre pour différentes chaînes d'approvisionnement. Il s'avère que la part des gaz à effet de serre la plus importante pour l'approvisionnement de la Suisse est générée en dehors des frontières de notre pays.

Le transport aérien joue un rôle particulier dans le transport de personnes au niveau mondial. En raison de la faiblesse des prix, le trafic aérien international n'étant pas soumis à la TVA, à une taxe sur le CO₂ ou à une taxe sur les carburants (taxe sur le kérosène), le nombre annuel de passagers est en forte croissance. Par conséquent, l'effet de serre causé par les mouvements aériens internationaux à partir de la Suisse est bien plus important que celui généré à l'intérieur de nos frontières.

Mobilité et transports – Rapport 2018, Office fédéral de la statistique
Umweltatlas Umwelt – Lieferketten Schweiz, Office fédéral de l'environnement

Consommation d'énergie imputable aux transports selon le mode de transport, en 2017

Consommation finale sans le tourisme à la pompe et l'aviation internationale



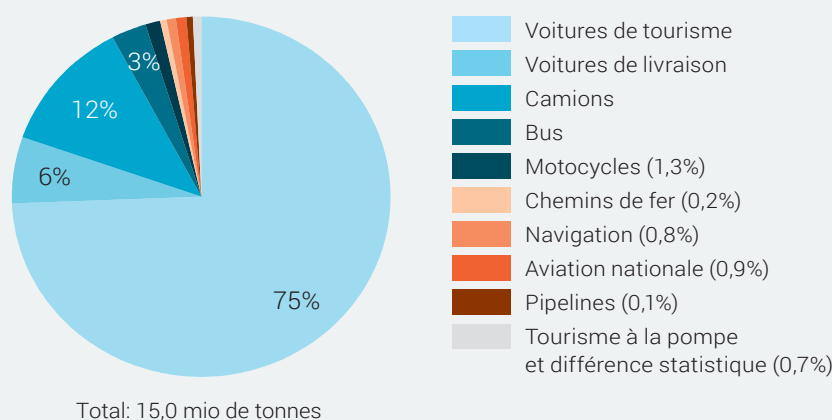
Source: OFEN – Consommation énergétique en fonction de l'application

© OFS 2018



Émissions de CO₂ imputables aux transports selon le moyen de transport, en 2016

Sans l'aviation internationale



Remarque: émissions suisses comme rapportées selon l'UNFCCC