

Montagne et mobilité

1. Pourquoi se préoccuper de la mobilité ?

a) D'une manière générale

Les transports ont un très grand impact sur notre environnement : en Suisse, ils sont responsables du tiers des émissions de CO₂ (responsable de l'effet serre), du 65% des émissions de NO_x et du 72% des émissions de monoxyde de carbone.

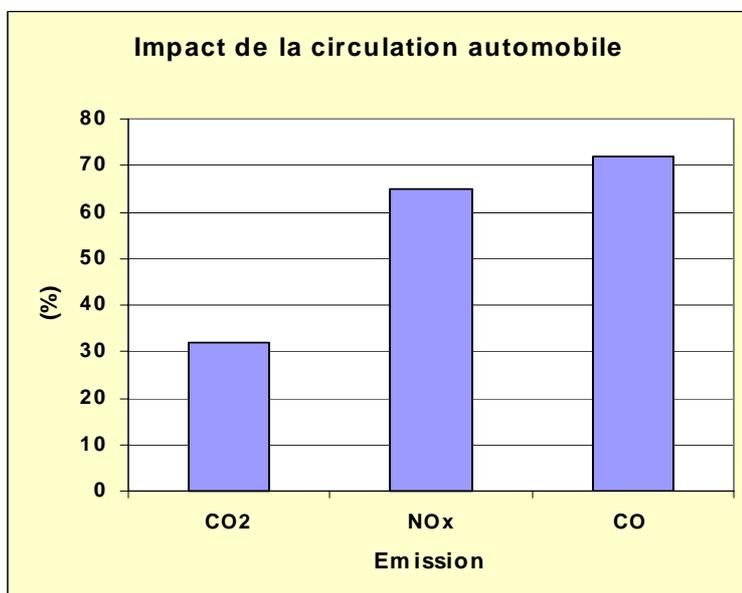


Figure 1 Principales émissions dues au transport automobile.
Source : OFEFP (1998)

b) En tant que membre du CAS

Une étude récente (figure 2) a montré que les transports privés, du domicile au lieu de départ de la course et retour, sont responsables, à eux seuls, du 95% des besoins en énergie avec, pour conséquence, les émissions polluantes associées au mode de transport.

Dans ces conditions, comment peut-on prétendre vouloir profiter d'espaces vierges et non pollués et ne pas se préoccuper de la pollution engendrée par le trafic automobile utilisé pour s'y rendre.

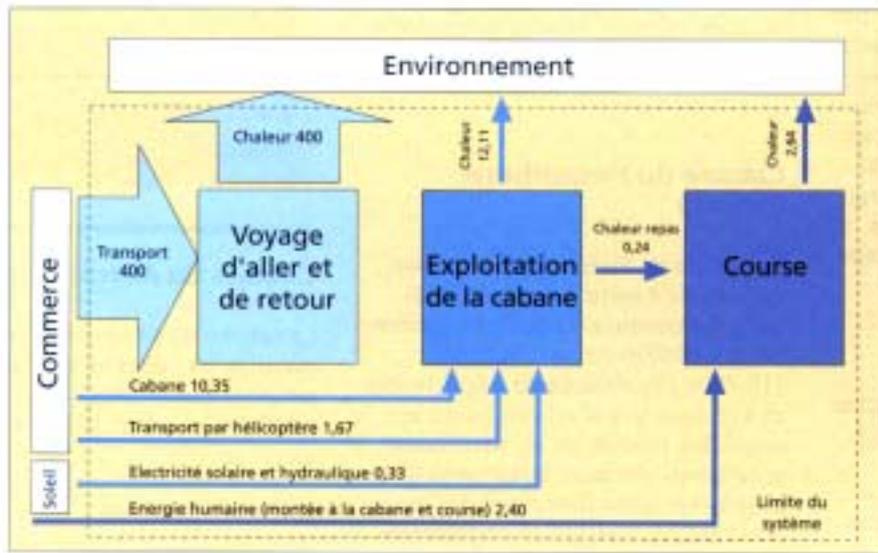


Figure 2 Ecobilan de la cabane de Tschierva (Les Alpes 7 (1998) p.38)

2. Situation actuelle au sein du CAS

Une étude récente du CAS [1] a permis d'étudier, de manière détaillée, les habitudes, en matière de mobilité, de 16 sections du CAS. La statistique porte sur 2819 courses effectuées au cours d'une même année. La figure 3 fait apparaître des comportements très différents, selon les régions.

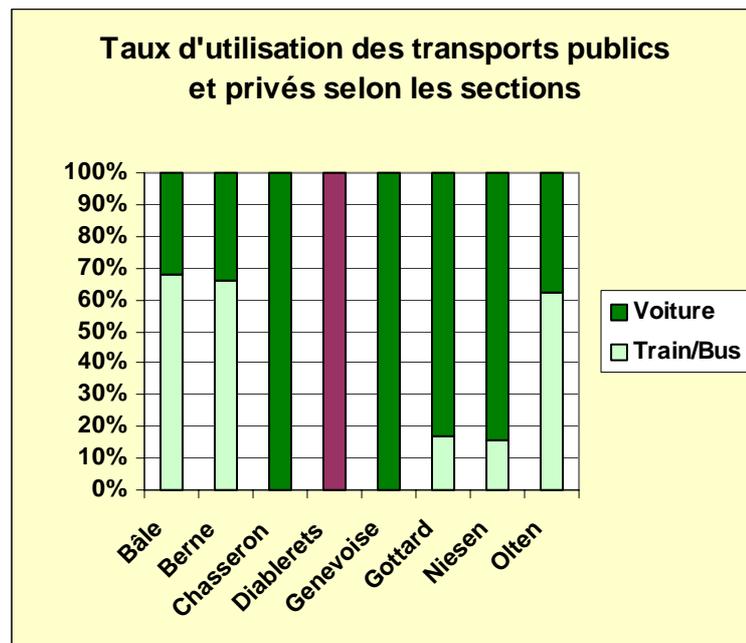


Figure 3 Choix du moyen de transport selon les sections.

Cette comparaison, n'a pas pour but de désigner le bons ou les moins bons élèves, mais plutôt de tenter de comprendre l'origine et les raisons de ces différences.

3. Avantages et inconvénients des transports publics

La durée du transport et son coût sont les arguments qui sont le plus souvent évoqués pour expliquer le désintérêt des clubistes pour les transports publics.

La figure 4 apporte une réponse au premier argument : il est indéniable que les transports publics sont plus lents : en moyenne, le temps de parcours est supérieur de 60%. Mais ces chiffres théoriques ne tiennent compte ni des bouchons du dimanche soir, ni de la fatigue du conducteur, ni des risques accrus d'accidents.

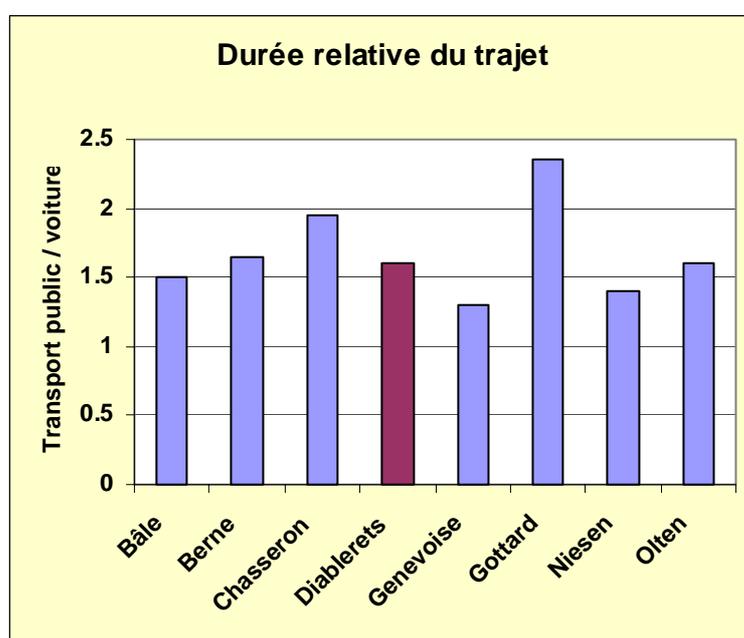


Figure 4 Durée relative de déplacement : rapport du temps de transport en transports publics, sur le temps de transport théorique en véhicule privé.

La figure 5 présente la situation actuelle en matière de coûts, à savoir : le rapport du prix des transports publics sur le prix moyen payé au chauffeur du véhicule. Dans la situation actuelle, il est vrai que les transports publics paraissent sensiblement plus chers, cette image est toutefois trompeuse car elle résulte de conditions partiellement incorrectes, en effet :

- i) En moyenne, le km remboursé au chauffeur est compté à 42 centimes, somme qui est bien inférieure à son coût réel. Selon le TCS, pour le type de véhicule généralement utilisé, ce coût est, en effet, plus près de 70 centimes/km (voir Annexe 1).
- ii) Cette situation ne tient pas compte des rabais récemment accordés aux membres du CAS par les CFF [2].
- iii) Actuellement, seuls 60% des membres du CAS sont titulaires d'un demi-tarif.

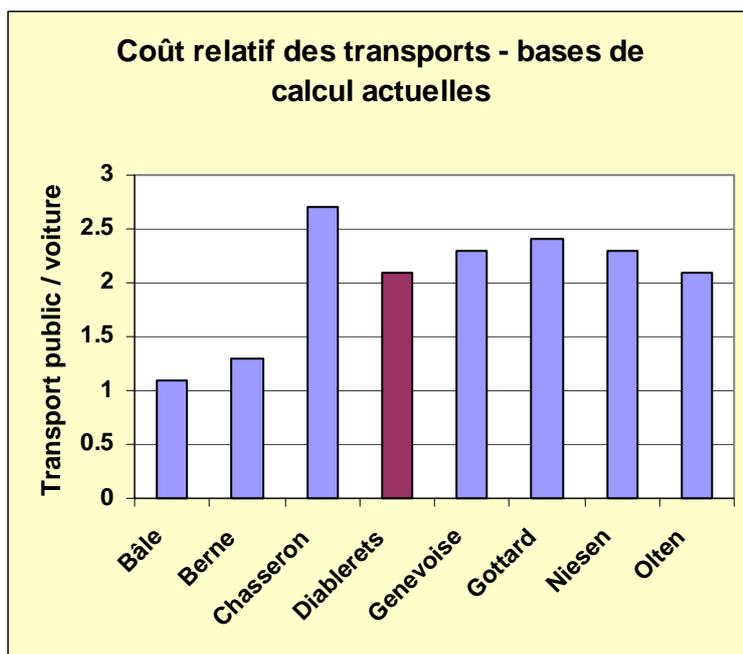


Figure 5 Rapport du coût des transports publics sur ceux des transports privés, sur la base des conditions actuelles de calcul.

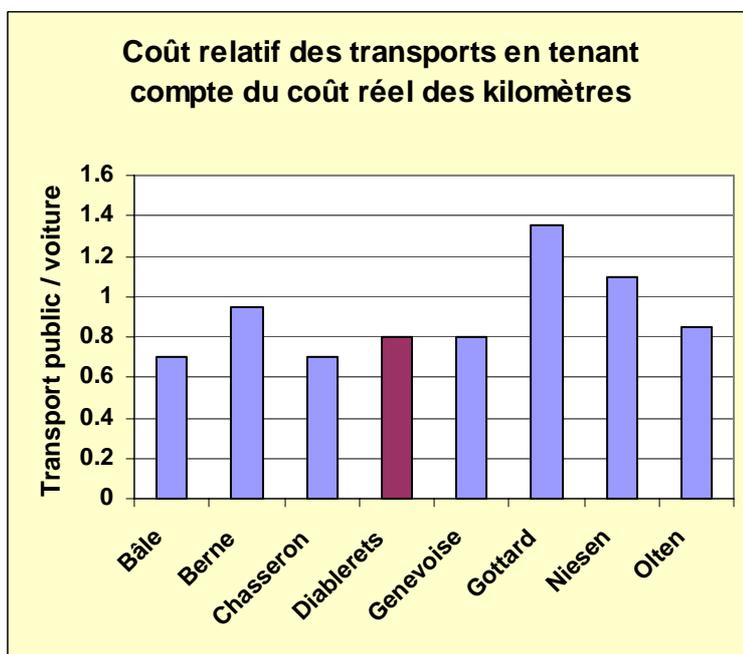


Figure 6 Même rapport, mais tenant compte du coût réel des transports privés (70 centimes/km) et des avantages accordés par les CFF.

La figure 6 présente ce même rapport, lorsque l'on tient compte du coût réel des transports privés et des avantages accordés au membres du CAS par les CFF. Dans ce cas, les transports publics s'avèrent parfaitement compétitifs.

Une analyse plus large permet de dégager les avantages et les inconvénients des transports en commun :

Avantages

- Possibilité de faire des courses en traversée.
- Convivialité durant le déplacement (on reste en groupe).
- On dispose d'un horaire précis.
- Moins de stress lors de la rentrée du dimanche soir.
- Protection de l'environnement.

Inconvénients

- Durée du trajet.
- Chemin du domicile à la gare.
- Risque de manquer le dernier bus.

On remarquera que, dans de nombreux cas, les avantages les emportent sur les inconvénients.

4. Quelques données chiffrées

D'autres solutions peuvent également s'avérer intéressantes à la place, ou en complément, des transports publics.

a) Bus avec chauffeur

Pour les cours d'introduction à l'alpinisme ou pour les cours de ski, un bus avec chauffeur peut constituer une alternative intéressante.

Les tarifs, sur la base d'un cas concret : Lausanne – Champex – Lausanne (Départ le samedi à 7h du vélodrome, retour le dimanche à 20h, bus de 50 places) sont les suivants : Rémy : 1200.- , Thomas : 1675.-, Badan : 1800.- Fr.

Soit de 13 à 20 centimes/personne km.

b) Minibus sans chauffeur

On peut également envisager la location d'un minibus sans chauffeur. Pour un minibus Mercedes Vito de 9 places, Herz demande 279.- Fr/jour (de 1 à 2 jours) respectivement 222.- Fr/jour de 3 à 6 jours. Kilométrage illimité, essence non comprise.

Sur la base d'un exemple concret : course d'un week-end dans la région de Saas-Fee, on arrive ainsi à un coût total de 627.- Fr soit, sur la base de 8 participants payants, à 22 centimes/personne km.

c) Taxis alpins

Dans certains cas, les transports publics peuvent être avantageusement complétés par des taxis ou bus de montagne. Un récent guide [3], édité par « Moutain

Wilderness » comprend un répertoire des bus de montagne (de 4 à 40 places) disponibles dans de nombreuses stations des alpes suisses.
Le coût de ces taxis est de 30 à 40 centimes/personne km.

5. Propositions

Ces considérations ne visent pas à imposer un mode de transport au détriment d'un autre, mais plutôt à susciter un débat et à conduire à une prise de conscience, sans esprit sectaire.

A l'avenir, les transports publics devraient être pris en compte. Il ne s'agit pas de vouloir les imposer, mais plutôt de les proposer lorsqu'ils offrent des avantages significatifs. Soit, plus particulièrement dans le cas :

- de courses en traversée,
- de cours d'alpinisme et ou de ski,
- de courses particulièrement bien desservies par les transports publics.

L'offre de courses faisant appel aux transports public, devrait constituer un plus pour notre section.

En Suisse, nous avons actuellement la chance de disposer d'un réseau de transports publics particulièrement dense et attractif ; il serait dommage que, faute d'utilisateurs, l'offre aille en diminuant. Dès lors, nous lançons un appel à nos membres et, plus spécialement aux chefs de courses, afin qu'ils profitent de ces facilités.

A titre d'illustration, les annexes 2 et 3 permettent de comparer, pour quelques courses classiques, les temps de parcours et les coûts correspondants. Même avec retour au point de départ, les transports en public sont attrayants. Quant aux courses en traversée elles sont impossibles sans une bonne âme qui ramène la voiture au oint d'arrivée !

Références

- [1] Monika Jenk
Mobilität im Schweizer Alpen-Club
Universität Bern (1998)
- [2] Programme annuel du CAS 2000
« Avec les CFF au CAS » (page 4)
- [3] Verzeichnis der Alpentaxi
Mountain Wilderness (1998)
Disponible à la bibliothèque de la section
Peut être commandé à l'adresse suivante (12.- FS/ex.)
Mountain Wilderness Schweiz Postfach 148 8037-Zürich

Lausanne, avril 2000