

2022 / 23

Faits et arguments

concernant les transports
publics suisses

vöv UTP

Verband Öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Sommaire

Éditorial	3
<u>Le modèle à succès des transports publics</u>	4
Les transports publics sont fortement ancrés en Suisse	6
La société et l'environnement profitent d'un développement constant de l'offre	8
Effectuer des aménagements là où la clientèle en profite le plus	10
Une personne sur deux possède un abonnement de transports publics	12
Aucun autre réseau ferroviaire en Europe n'est aussi utilisé que celui de la Suisse	14
Trois tonnes de marchandises sur quatre traversent les Alpes suisses sur le rail	16
<u>L'importance des transports publics pour la société d'aujourd'hui</u>	18
Une offre couvrant tout le territoire grâce au trafic régional voyageurs «Un voyage, un billet»	20
Des transports publics pour toutes et tous	22
Arriver à destination en toute sécurité et ponctualité grâce aux transports publics	24
Les transports publics ont une grande importance économique	26
Les transports publics approvisionnent la Suisse en marchandises	28
Les transports publics sont importants pour le tourisme	30
Les transports publics pendant la pandémie de Covid-19: d'importance systémique et néanmoins fortement touchés	32
	34
<u>Le financement des transports publics</u>	36
Des impôts bien investis	38
Conséquences financières de la pandémie de Covid-19	40
Un financement de l'infrastructure garanti grâce au FIF	42
La Confédération et les cantons permettent la desserte régionale	44
<u>Les perspectives des transports publics pour la Suisse de demain</u>	46
Les transports publics sont toujours parmi les plus écologiques	48
Se déplacer en économisant l'énergie	50
Améliorer la répartition modale dans le trafic voyageurs	52
Améliorer la répartition modale dans le trafic marchandises	54
Une utilisation efficace du territoire grâce aux transports publics	56
Motorisations propres dans les transports publics routiers	58

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

Embarquez. Nous vous emmenons en voyage à travers le système des transports publics suisses, forts d'un franc succès.

Les entreprises de transports publics (TP) vous conduisent non seulement au travail ou à l'école, mais aussi dans les vallées et régions les plus reculées du pays. Elles font partie du service public, qui relie toute la Suisse et y assure une desserte de base. Avec un seul billet pour le train, le bus, le tram, le bateau et les transports à câbles, vous parvenez à votre destination en employant différents moyens de transport, en toute sécurité, fiabilité et ponctualité.

Le monde des transports publics est néanmoins en mutation et confronté à divers défis parmi lesquels le changement climatique. Moyen de transport propre, à l'excellente efficacité énergétique et occupant peu d'espace, les transports publics sont un levier important en vue d'atteindre les objectifs climatiques fixés par la Confédération. Pour ce faire, il est indispensable que la part des transports publics sur l'ensemble du trafic (part modale) augmente, que le territoire et le réseau de transport soient aménagés efficacement et durablement et que de nouvelles technologies d'entraînement s'imposent sur la route. Les transports publics font partie de la solution face au changement climatique.

Pour la branche, la pandémie de Covid-19 représente (ou a représenté) un défi supplémentaire, qui se traduit notamment dans les chiffres par un recul temporaire du nombre de passagers. Je suis néanmoins convaincu que notre clientèle sera rapidement à nouveau attirée par les avantages des transports publics et reviendra vers nous.

Découvrez le b.a.-ba de ce système unique dans la présente publication, qui rassemble les principaux faits et arguments sur les transports publics suisses.

Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics

The image features a teal background with a diagonal blue and white striped pattern. The stripes are thin and closely spaced, running from the bottom-left towards the top-right. The teal background is a solid, dark green color. The text is positioned in the upper right quadrant of the image.

Le modèle à succès
des transports publics

Les transports publics sont fortement ancrés en Suisse

La croissance de la demande dans les transports publics (TP) suisses a été impressionnante jusqu'au début de la pandémie de coronavirus en 2019. Cette notion est mesurée à l'aide des distances parcourues en transports publics par la population, les personnes-kilomètres.

Entre 2000 et 2019, leur progression a été particulièrement importante dans le trafic ferroviaire: leur chiffre y a presque doublé. Ceci s'explique notamment par le fait que les passagers effectuent en moyenne de plus longues distances en train.

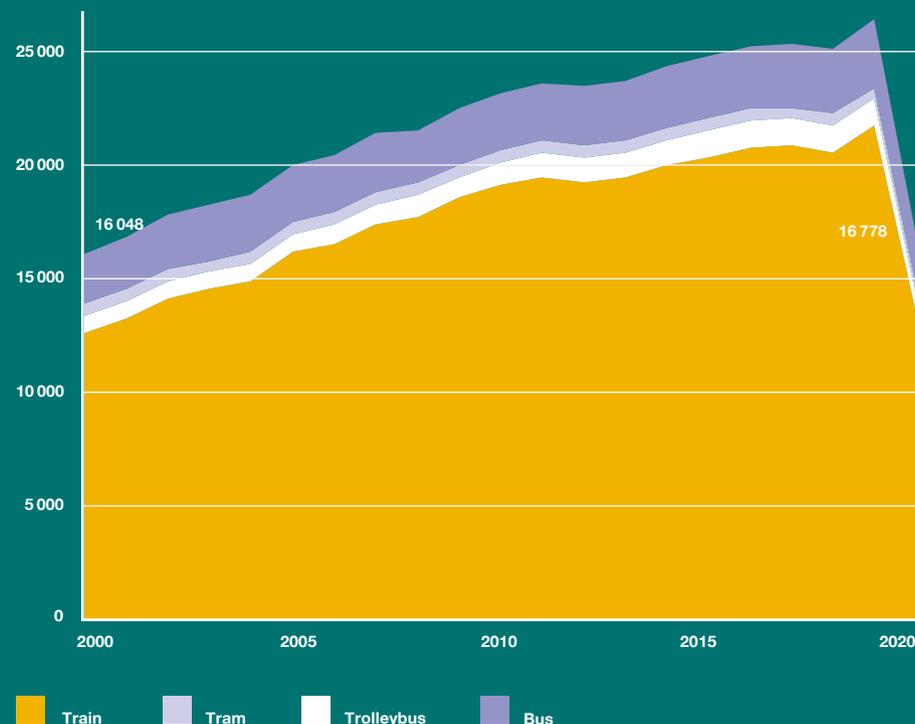
Outre sur des distances prolongées, la clientèle emprunte les transports publics de plus en plus fréquemment. C'est l'augmentation continue du nombre de courses de personnes qui l'indique, avec une hausse totale de plus de 50 % de cette valeur sur la même période.

Les transports publics routiers étant le plus souvent utilisés pour des trajets courts et comportant de nombreux changements, ils dominent la statistique des courses de personnes. Les passagers des transports publics réalisent en effet presque trois courses sur quatre en bus ou en tram.

En 2020, la demande a diminué de plus d'un tiers en raison de la pandémie de Covid-19. L'étendue et la nature des conséquences structurelles de la crise sur le comportement de mobilité et l'évolution de la demande dans le trafic voyageurs sont encore incertaines. Une chose semble cependant sûre: le trafic continuera d'augmenter. C'est la conclusion à laquelle arrive la Confédération dans ses «perspectives d'évolution du transport 2050» publiées en 2021. Concrètement, il est attendu que le trafic voyageurs augmente de 11 % et le trafic marchandises de 31 % sur cette période.

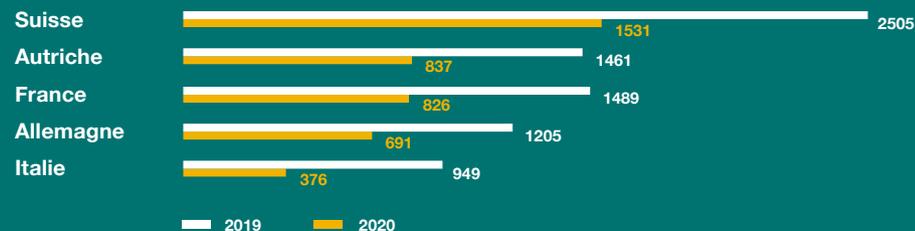
Observer le passé et les perspectives d'avenir indique que les transports publics suisses sont particulièrement attrayants et fortement ancrés dans la population, et qu'ils ont une importance économique particulièrement grande. Ils n'émettent quasiment pas de CO₂ et sont très efficaces énergétiquement, ce qui fait d'eux un élément de la solution pour faire face au réchauffement climatique.

Évolution de la demande des TP suisses en mio. de personnes-kilomètres



Demande du trafic ferroviaire européen

En kilomètres annuels par habitant



Source du haut: Office fédéral de la statistique (OFS) / Sources du bas: Eurostat, Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), récapitulation des CFF

La société et l'environnement profitent d'un développement constant de l'offre

Afin d'absorber la croissance de la demande, les entreprises de transport n'ont cessé de développer leur offre jusqu'au début de la pandémie de Covid-19.

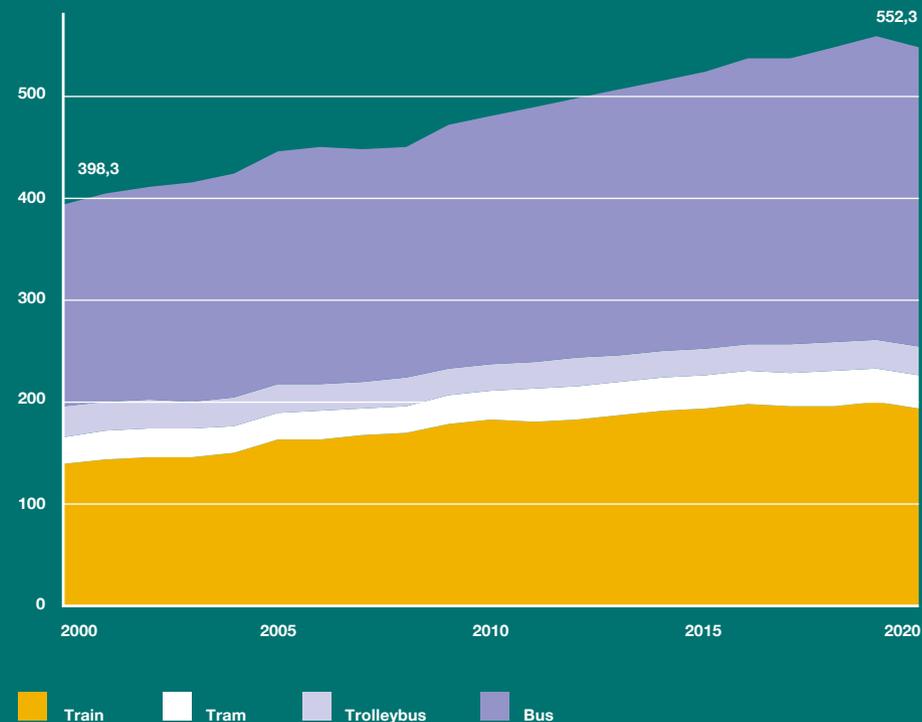
Les trains, les trams et les bus sont aujourd'hui plus fréquents (densification des cadences), plus rapides (augmentation de la vitesse), plus directs (réduction des changements) et plus longtemps en circulation (offres nocturnes). En outre, ils sont continuellement adaptés aux nouveaux besoins de la clientèle (entrées à plancher bas, systèmes d'information de la clientèle, prises électriques, etc.).

Le développement de l'offre se reflète dans la hausse des trains-kilomètres et des courses-kilomètres. La distance parcourue par les trains, trams et bus a augmenté de plus de 40 % entre 2000 et 2019. Les plus fortes progressions concernent les bus (+50 %) et les chemins de fer (+42 %), tandis que les tramways ont crû de presque 30 % depuis l'an 2000. Seuls les trolleybus ont accusé une légère baisse (-8 %).

Comme attendu, les effets à court terme de la pandémie sont également perceptibles dans l'offre, qui a été temporairement réduite en 2020 en concertation entre les commanditaires et les entreprises de transport afin de minimiser le coût économique du semi-confinement.

À moyen et long terme, le développement de l'offre de transports publics revêtira cependant à nouveau une grande importance. Cette offre constitue en particulier un élément central de la réponse au tournant climatique et énergétique.

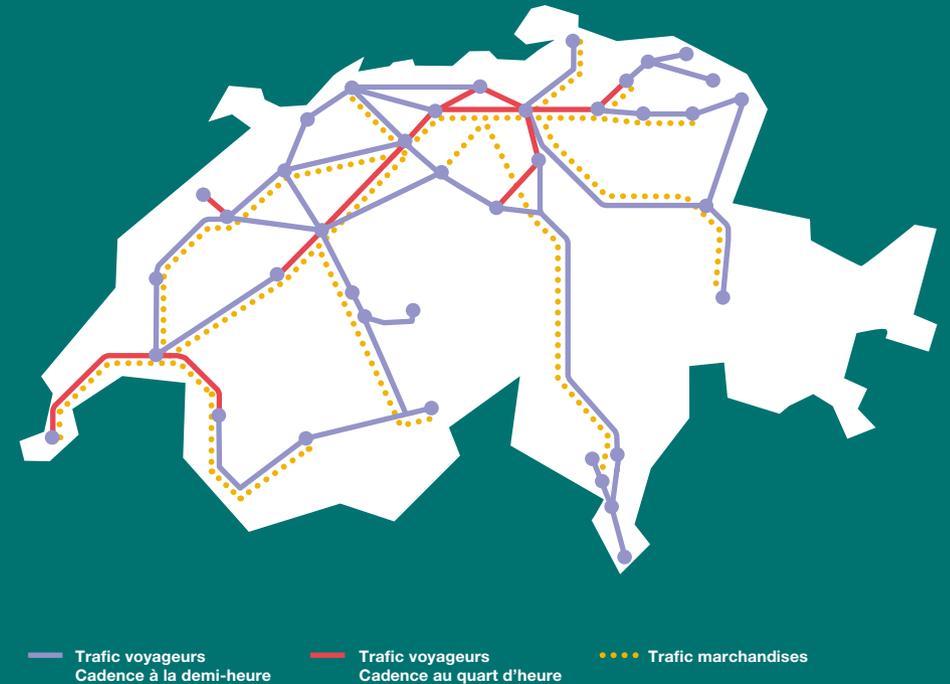
Évolution de l'offre des TP suisses en mio. de trains-kilomètres et courses-kilomètres



Effectuer des aménagements là où la clientèle en profite le plus

La clientèle des transports publics a bénéficié d'un immense bond en avant au tournant du millénaire. Grâce au projet Rail 2000, un système de nœuds a pu être mis en place entre les principales gares du pays. Les trains y arrivent aux environs de l'heure pleine ou de la demi-heure et en repartent quelques minutes plus tard. La réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) s'est achevée avec l'ouverture du tunnel de base du Ceneri et a permis de largement optimiser le trafic nord-sud. De plus, l'accessibilité des grands centres a été considérablement améliorée grâce au développement des RER (p. ex. à Zurich et Genève) et des transports publics urbains.

Malgré ces importants aménagements, de nombreux tronçons sont arrivés à la limite de leurs capacités aussi bien dans le trafic voyageurs que dans le transport de marchandises, même si la baisse de la demande due au Covid-19 a temporairement détendu la situation. Des goulets d'étranglement bloquent les voies et les gares. Selon les prévisions de la Confédération, la demande augmentera encore de 11 % d'ici 2050 dans le trafic voyageurs, raison pour laquelle l'infrastructure des chemins de fer sera renforcée par étapes sur la base du programme de développement stratégique (PRODES). Le Parlement a approuvé pour ce faire des investissements à hauteur de quelque 20 milliards de francs depuis 2014 dans le cadre des étapes d'aménagement 2025 et 2035. L'objectif principal est d'augmenter les capacités et d'appliquer la cadence à la demi-heure sur presque toutes les grandes lignes, voire au quart d'heure sur les lignes majeures. La compétitivité du trafic marchandises doit également être affermie.



Une personne sur deux possède un abonnement de transports publics

Possédez-vous un abonnement de transports publics? Si oui, vous contribuez à ce que la Suisse occupe une place au sommet. En effet, dans aucun autre pays la pénétration du marché n'est aussi élevée. En 2019, presque trois millions d'abonnements demi-tarif, un demi-million d'abonnements généraux et plus d'un million d'abonnements communautaires étaient en circulation.

L'évolution de l'abonnement général et du demi-tarif au cours des dernières décennies démontre cette réussite: introduit en 1891, l'abonnement demi-tarif a connu pendant longtemps un succès mitigé. C'est en 1987 qu'il s'est véritablement imposé, lorsque le Parlement réduisit massivement son prix de 360 à 100 francs pour des motifs écologiques. En peu de temps, le nombre d'abonnements a dépassé les deux millions. L'abonnement général (AG), lancé quant à lui en 1898, a également fortement gagné en importance ces dernières décennies et a atteint son record actuel en 2019 avec un demi-million de titulaires. Émis sur le SwissPass depuis quelques années, les deux abonnements sont la pièce maîtresse des transports publics suisses.

Depuis 2020, en raison de la pandémie de Covid-19, on constate un transfert des abonnements annuels vers les titres de transport unitaires. Cette évolution découle d'une part des restrictions de mobilité pendant les phases aiguës de la pandémie et de l'obligation de télétravail, et reflète d'autre part les changements structurels d'habitudes et une certaine substitution du trafic pendulaire par le travail à domicile. La branche répond à ces nouvelles exigences de mobilité en testant des formes d'abonnements innovantes et plus flexibles, et tâche de faire en sorte qu'en Suisse, une personne sur deux continue d'utiliser un abonnement de transports publics.

Évolution du nombre d'abonnés des TP suisses



Aucun autre réseau ferroviaire en Europe n'est aussi utilisé que celui de la Suisse

Chaque tronçon du réseau des CFF est emprunté quotidiennement par 127 trains voyageurs en moyenne. Pour une période d'exploitation s'étendant de 5 heures du matin à 1 heure le lendemain, cela signifie qu'un train voyageurs circule toutes les neuf minutes environ. La Suisse détient également une place de choix en ce qui concerne les trains marchandises.

Le réseau à voie normale n'est pas le seul à être beaucoup employé. Par exemple, l'entreprise Regionalverkehr Bern Solothurn (RBS), qui transportait plus de 18 millions de voyageurs par année sur ses quatre lignes ferroviaires jusqu'au début de la pandémie de Covid-19, figure parmi les chemins de fer privés les plus fréquentés de Suisse. Chaque jour, ce sont plus de 500 trains qui transitent par la gare RBS de Berne. Aux heures de pointe, cela représente un train toutes les 90 secondes.

Si l'on additionne les trains voyageurs et marchandises, la Suisse présente sur le réseau des CFF la densité la plus élevée d'Europe: 150 trains par tronçon et par jour, contre 88 en Allemagne et 48 en Italie. La Suisse est aussi le numéro 1 pour ce qui est de la densité de son réseau de lignes. Aucun autre pays européen ne compte autant de lignes ferroviaires au kilomètre carré.

Cette densité accrue pose néanmoins d'importants défis. La planification des sillons est très complexe et peut conduire à des conflits sur ce réseau très chargé. L'entretien de l'infrastructure est un autre enjeu: puisque l'offre de trafic voyageurs commence tôt et finit tard et que les trains de marchandises circulent le plus souvent la nuit, il n'existe pratiquement plus de plage horaire pour la maintenance et le renouvellement de l'infrastructure. Par conséquent, les CFF tendent à entretenir leur réseau pendant l'exploitation, pour ainsi dire sous les roues des convois. Ils se rabattent sur les heures creuses, ce qui réduit malgré tout le temps destiné aux travaux. De plus, les voies doivent être renouvelées plus souvent sur le réseau le plus parcouru d'Europe.

Densité ferroviaire en Europe

Nombre moyen de trains par ligne et par jour sur l'infrastructure ferroviaire, 2020 et 2018*

Suisse



Allemagne



Autriche



Italie



France*



■ Trains voyageurs ■ Trains marchandises

Sources: UIC International Railway Statistics, ProRail, récapitulation des CFF

Trois tonnes de marchandises sur quatre traversent les Alpes suisses sur le rail

En 2021, 74,9 % des marchandises transportées à travers les Alpes l'ont été sur le rail, ce qui constitue la part la plus élevée depuis trente ans. Le trafic se répartit entre l'axe du Gothard et celui du Lötschberg-Simplon. La hausse de 3,1 points de pourcentage par rapport à 2019 découle de l'achèvement des NLFA avec le tunnel de base du Ceneri, de la mise en service du corridor de quatre mètres sur l'axe du Gothard et d'autres mesures en faveur de la politique de transfert.

En comparaison avec les pays voisins, la part de marché du rail dans le trafic marchandises transalpin est très élevée en Suisse. Elle atteignait en 2019 un quart en Autriche, et seulement 12 % environ en France.

En adoptant l'article sur la protection des Alpes (article 84 de la Constitution), le peuple suisse s'est clairement exprimé en faveur d'un transfert aussi large que possible de la route au rail. En 2016, pour la première fois depuis 1994, moins d'un million de poids-lourds ont traversé nos montagnes. 860 000 courses de poids-lourds ont encore été enregistrées en 2021.

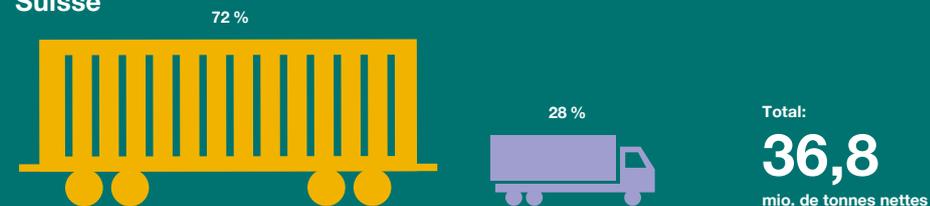
La valeur-cible de 650 000 courses, qui aurait dû être atteinte au plus tard en 2018 en vertu de l'article 3 de la loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes, est donc toujours dépassée de 210 000 courses.

Le développement de la redevance sur le trafic des poids-lourds liée aux prestations (RPLP) et la poursuite de la chaussée roulante jusqu'en 2028 doivent continuer de renforcer le transfert de la route au rail du trafic marchandises transalpin. Les autres éléments en discussion sont le développement des tronçons d'apport aux NLFA sur la rive française du Rhin, une plus forte promotion des semi-remorques grutables et des subventions supplémentaires pour de nouveaux transports sur le rail.

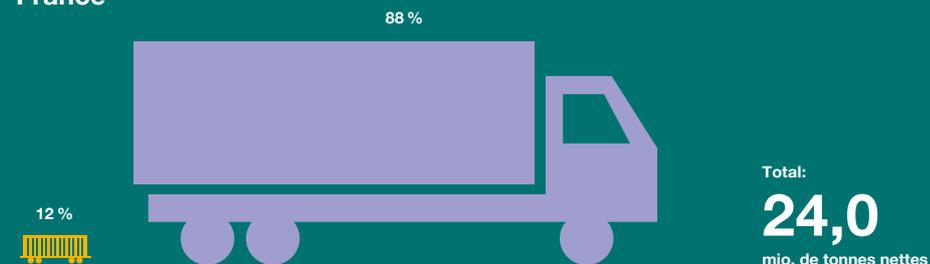
Répartition modale dans le fret transalpin

Parts des trafics ferroviaire et routier en Suisse, France et Autriche, 2019

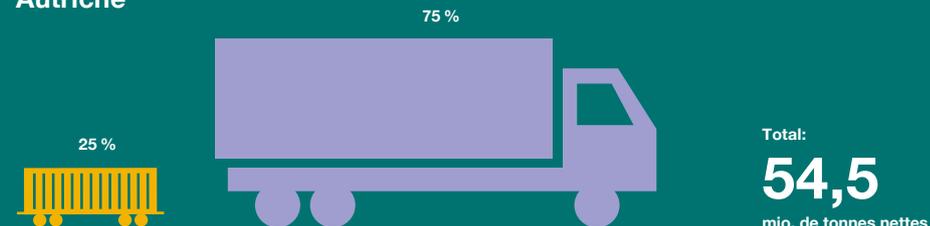
Suisse



France



Autriche



 Rail  Route

Source: Office fédéral de la statistique (OFS)



L'importance des
transports publics pour
la société d'aujourd'hui

Une offre couvrant tout le territoire grâce au trafic régional voyageurs

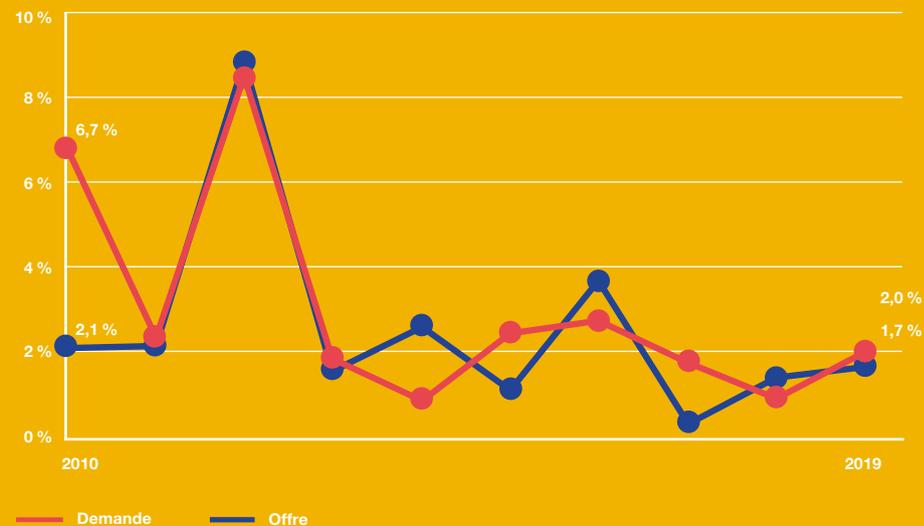
Le trafic régional voyageurs est un pilier des transports publics suisses qui garantit des relations attrayantes au sein des régions, jusque dans les zones excentrées. Les plus de 1500 lignes de cette desserte de base sont exploitées par quelque 120 entreprises de transport, parmi lesquelles des sociétés de chemins de fer, de bus, de trams, de navigation et de remontées mécaniques.

Le trafic régional voyageurs a connu un développement croissant et dynamique ces dernières années. D'une part, son offre est passée de 253 à 328 millions de courses-kilomètres entre 2010 et 2020 (+28%); d'autre part, jusqu'à la crise du coronavirus, la demande a progressé de 34%, de 7,3 à 9,8 milliards de personnes-kilomètres parcourus.

Cette évolution parallèle illustre l'interdépendance entre l'offre et la demande. Les améliorations de l'offre font suite à une demande élevée, et une meilleure offre génère à son tour davantage de demande.

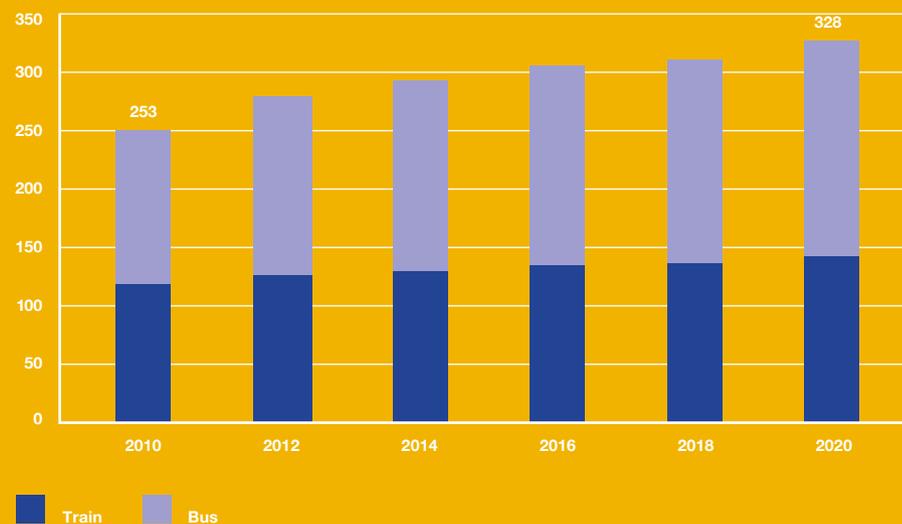
Évolution dynamique dans le trafic régional voyageurs

Variation en pour-cent par rapport à l'année précédente



Évolution de l'offre dans le trafic régional voyageurs

En mio. de courses-kilomètres



Source: Office fédéral des transports (OFT)

«Un voyage, un billet»

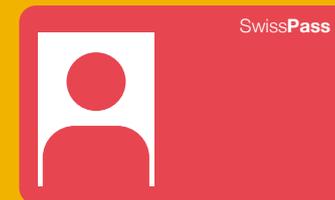
Comme le fromage, le chocolat et les montres, l'abonnement général et l'abonnement demi-tarif sont caractéristiques de la Suisse. Il s'agit des produits les plus connus du Service direct national (SDN).

Le Service direct national est porté par environ 250 entreprises de transport. Le SDN et les communautés, dans lesquelles quelque 40 % des recettes des TP sont générées, forment ensemble la base du principe «Un voyage, un billet». Depuis 2020, une organisation de la branche, l'Alliance SwissPass, réunit les mondes jusqu'alors séparés du Service direct national et des communautés tarifaires. Elle œuvre en faveur d'harmonisations et d'uniformisations dans l'intérêt de la clientèle.

En garantissant que les mêmes règles de prix, assortiments et standards soient valables partout en Suisse (p. ex. pour l'information à la clientèle), le Service direct simplifie les déplacements en transports publics, et permet à la clientèle d'emprunter plusieurs moyens et entreprises de transport avec un seul billet.

À l'exception de quelques offres touristiques, le Service direct couvre l'entier du réseau des transports publics suisses, soit quelque 25 000 kilomètres ou plus de la moitié de la circonférence de la Terre. En moyenne, chaque personne vivant en Suisse utilise ce réseau plus de 250 fois par an. Des abonnements sont proposés aux utilisateurs fréquents, et un rabais de distance attractif est offert à ceux qui parcourent de longues distances: selon la longueur du trajet, le système de prix uniforme assure des rabais de plus de 25 %.

Un billet, plusieurs entreprises de transport



Des transports publics pour toutes et tous

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) est entrée en vigueur en 2004. Elle vise à garantir la participation à la vie de la société des personnes vivant avec un handicap. Comme une multitude d'autres domaines, les transports publics doivent répondre aux besoins de toute la population. Concrètement, il en va d'aménager l'infrastructure et les moyens de transport d'ici fin 2023 de sorte que les voyageurs à mobilité réduite soient aptes à les emprunter avec la plus grande autonomie possible.

L'Union des transports publics (UTP) et ses membres s'engagent depuis des années afin de mettre en œuvre la LHand dans le délai prescrit. En fin de compte, l'ensemble des voyageurs en profitent: la montée à bord et le débarquement des véhicules sont plus confortables, non seulement pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les personnes âgées et les passagers encombrés de nombreux bagages ou de poussettes.

Sachant qu'il incombe aux propriétaires fonciers de supprimer les obstacles aux arrêts des transports publics routiers, une précise coordination est nécessaire entre toutes les parties prenantes (propriétaires des routes, propriétaires de l'infrastructure des bus, entreprises de transport). À l'aide de ses membres, l'UTP a rédigé un guide destiné à soutenir les entreprises de transport, les cantons et les communes pour répondre aux exigences de la LHand.

Dans les chemins de fer, la moitié des gares suisses peuvent aujourd'hui déjà être employées de manière autonome et spontanée conformément à la LHand. Étant donné que les grandes gares sont surreprésentées dans cette moitié, ce sont déjà plus des deux tiers des personnes embarquant et débarquant qui bénéficient de l'observation de la loi. D'ici à l'échéance du délai légal, 292 autres gares seront adaptées et ce chiffre passera à 85 % des voyageurs, dans plus des deux tiers des gares du pays. Le reste des gares et des arrêts proposeront des mesures de remplacement, généralement sous forme d'assistance par le personnel.

Gares suisses conformes à la LHand en pour-cent du total des gares



Arriver à destination en toute sécurité et ponctualité grâce aux transports publics

Les transports publics suisses vous conduisent non seulement partout, mais aussi souvent à l'heure et de façon bien plus sûre que le trafic individuel motorisé (TIM). Concrètement, 19 passagers des trains sur 20 et 9 voyageurs en bus sur 10 arrivent à destination avec ponctualité, soit avec moins de trois minutes de retard.

Les trains du trafic d'agglomération (RER) et ceux qui circulent hors des centres, en zone rurale et en région de montagne sont plus ponctuels que les trains directs du type RegioExpress (RE) et Interregio (IR). Concernant les lignes de bus régionaux, les valeurs sont meilleures en zone rurale et en région de montagne que dans les agglomérations.

Ces chiffres sont excellents depuis des années et bien meilleurs que ceux enregistrés à l'étranger. Ils reflètent le clair engagement de la branche en faveur d'une forte orientation clientèle et d'une qualité élevée des prestations.

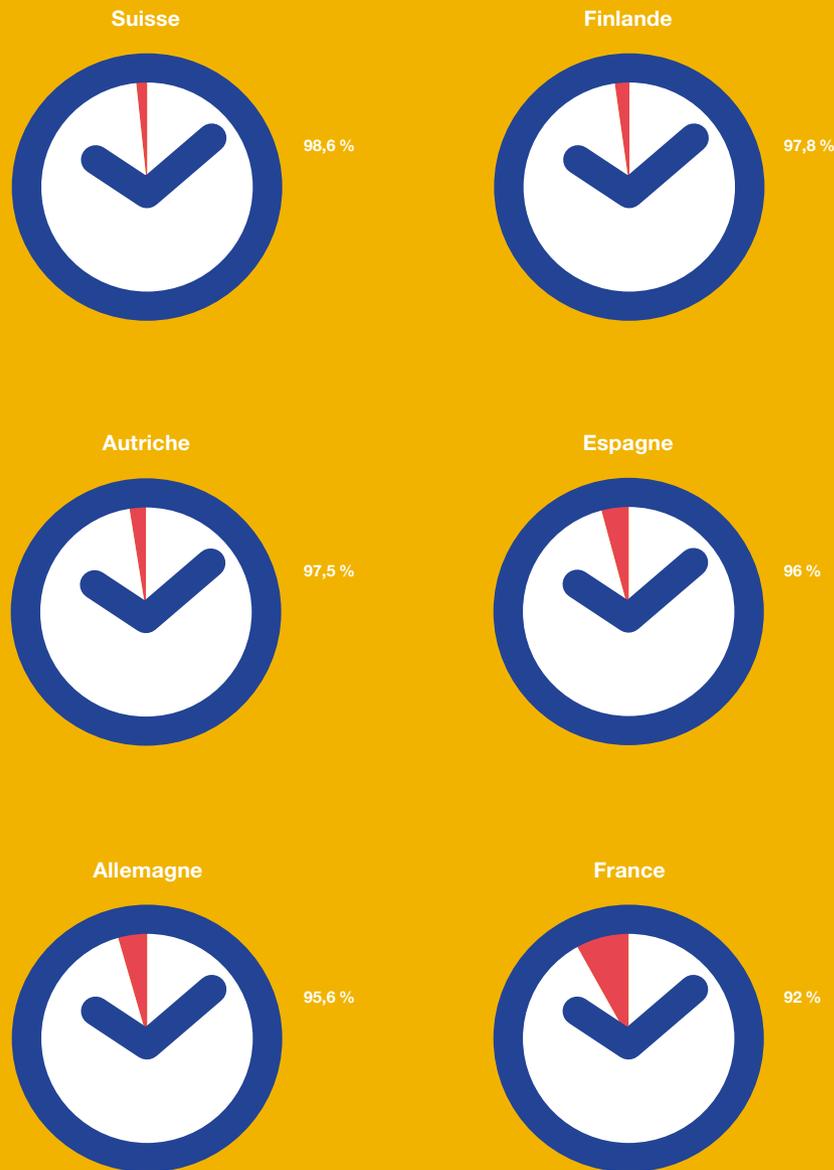
Face à cela, les heures d'embouteillage ont doublé en l'espace de dix ans en Suisse, atteignant un total de 26 832 en 2019 sur les routes nationales. Beaucoup de temps qui est pour ainsi dire doublement perdu dans le TIM par rapport aux transports publics.

En effet, un pendulaire évite les bouchons et peut préparer son rendez-vous en toute quiétude en savourant un café.

De plus, les clients des transports publics bénéficient d'une sécurité bien meilleure. Par rapport au TIM, les transports publics présentent un taux d'accident considérablement plus faible. Le train est le moyen de transport jugé le plus sûr. Entre 2010 et 2019, le risque de subir un accident mortel en voiture était 68 fois plus élevé qu'en train.

Ponctualité ferroviaire en Europe

Parts des trains en retard de plus de cinq minutes sur les réseaux des gestionnaires d'infrastructure CFF, VR, ÖBB, Renfe, DB, SNCF: 2020



Source: UIC International Railway Statistics

Les transports publics ont une grande importance économique

En 2020 en Suisse, huit personnes actives sur dix travaillaient en dehors du bâtiment de leur domicile et étaient donc pendulaires. Le principal moyen de transport des travailleurs pendulaires était la voiture (52 %), mais les transports publics ont eux aussi été intensivement utilisés pour se rendre au travail (27 %). Les transports publics sont donc un prestataire important et ont assuré en 2020 le transport de presque un million de personnes vers leur lieu de travail et d'un peu moins d'un demi-million vers leur lieu de formation. De plus, avec une part de 66 %, les transports publics sont le premier choix des personnes se rendant à leur lieu de formation. À noter que les transports publics ont continué à garantir la desserte de base de la Suisse même durant la crise du Covid-19.

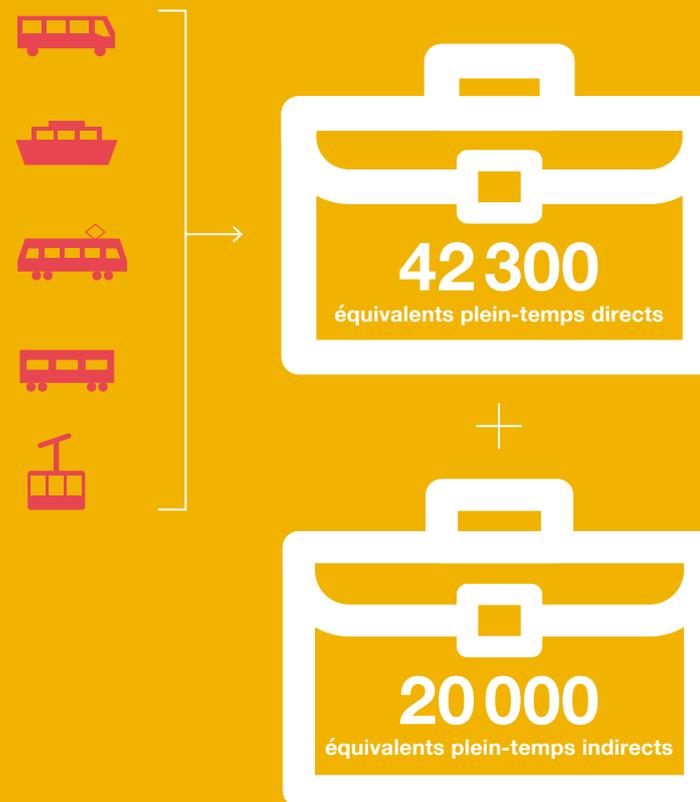
En outre, les entreprises de transports publics suisses contribuent largement à l'économie en tant qu'employeurs. Le travail délivré pour fournir les offres de transports publics, fournisseurs compris, est assuré par quelque 60 000 équivalents-plein temps. En y ajoutant les personnes actives dans l'industrie ferroviaire, les métiers en lien avec les transports publics totalisaient 92 000 équivalents-plein temps en 2018. De plus, plus de 1000 apprentis débutent chaque année leur vie professionnelle dans les transports publics.

En 2018, les entreprises de transports publics suisses ont réalisé un chiffre d'affaires d'environ 13 milliards de francs. La création de valeur des prestations directes et indirectes s'est montée à plus de 12 milliards de francs, ce qui correspond à 1,8 % du produit intérieur brut du pays. 75 % de ce total est dû au trafic ferroviaire et 25 % aux transports publics routiers.

Les transports publics sont un secteur central en tant que mandant pour l'industrie et les entreprises de construction, en particulier dans la construction et le génie civil, la technique ferroviaire, les équipements électriques, le matériel roulant, le conseil et la sécurité. Le volume d'investissement annuel moyen de la branche s'est monté à environ 5,3 milliards de francs ces dernières années. Presque 85 % de ces mandats d'investissement ont été assumés par des entreprises suisses.

Les transports publics créent des emplois

Équivalents plein-temps, 2020



Les transports publics approvisionnent la Suisse en marchandises

L'approvisionnement du pays est assuré à la fois par la route et le rail. Alors que la distribution fine des marchandises dans les régions s'effectue principalement par la route en raison de l'infrastructure existante, les chemins de fer sont avantageux surtout sur les longues distances.

En 2020, le réseau ferroviaire suisse a transporté 9,8 milliards de tonnes-kilomètres nettes. À lui seul, le chef de file du fret ferroviaire en Suisse, CFF Cargo, a acheminé 185 000 tonnes de marchandises par jour, ce qui correspond au poids de 4625 gros camions chargés à leur capacité maximale ou à environ 16 800 moyennement chargés.

Presque n'importe quel bien peut être transporté par le rail. La majorité des marchandises en transit est acheminée par trafic combiné, soit dans des conteneurs ou des caisses mobiles ou par feroutage. La branche de la construction recourt par exemple aux chemins de fer pour transporter ses matériaux tels les métaux, la pierre, la terre ou le bois. De nombreux aliments sont également déplacés ainsi, si bien que le commerce de détail représente environ 20 % du trafic marchandises ferroviaire intérieur suisse. Les trains font aussi office de pigeons-voyageurs: une soixantaine de trains postaux acheminent chaque jour lettres et colis partout dans le pays.

Prestations du fret ferroviaire par groupe de marchandises

En mio. de tonnes, 2020



Les transports publics sont importants pour le tourisme

La desserte par les transports, notamment publics, pèse fortement dans la balance économique régionale. Meilleure est la desserte d'un emplacement, plus il peut participer à la croissance économique.

Les transports publics représentent un maillon important des lieux touristiques, non seulement les moyens de transport classiques, soit le train, le bus et le tram, mais aussi et surtout les remontées mécaniques et les bateaux.

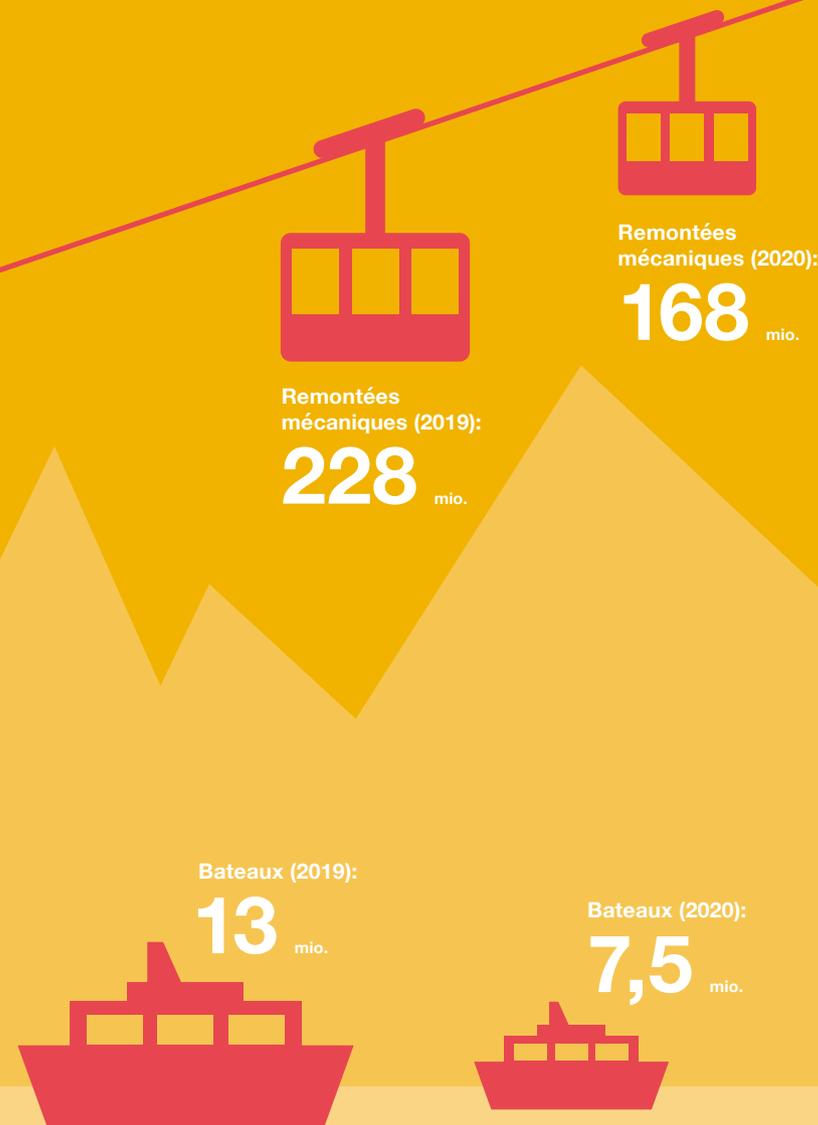
Certaines lignes de chemins de fer ou de bus sont elles-mêmes des attractions, par exemple la Bernina Express, le Glacier Express, le chemin de fer de la Jungfrau, la ligne panoramique du Gothard, de nombreux cols routiers, le Lucerne – Interlaken Express ou le Golden Pass. Par leur célébrité, elles contribuent à l'image positive et à l'attrait de la destination suisse.

En 2020, presque 2500 installations à câbles étaient en service. En 2019, avant la pandémie de Covid-19, elles ont transporté 228 millions de personnes. Ce chiffre a brutalement chuté en 2020, mais s'est tout de même monté à 168 millions. La saison d'hiver joue un rôle prépondérant dans la branche des remontées mécaniques, environ trois quarts du total des recettes de transport y sont générées.

Dans le tourisme estival, c'est la navigation qui est au premier plan avec ses quelque 150 bateaux de ligne, dont quatorze bateaux à vapeur historiques. Cette branche a connu la même évolution que les remontées mécaniques en transportant quelque 13 millions de passagers sur les lacs et rivières suisses en 2019, avant la crise du Covid-19, chiffre tombé à 7,5 millions en 2020 et à 9,5 millions en 2021.

Les remontées mécaniques et la navigation ont été touchées par le même phénomène: bien que la population suisse ait majoritairement passé ses vacances au pays en 2020 et 2021, les passagers indigènes n'ont généralement pas permis de compenser l'absence des voyageurs étrangers.

Personnes transportées en remontées mécaniques et sur les bateaux



Les transports publics pendant la pandémie de Covid-19: d'importance systémique et néanmoins fortement touchés

Le tourbillon du coronavirus a envahi l'intégralité de l'espace public au début 2020. Après la déclaration de la situation extraordinaire en Suisse par le Conseil fédéral le 16 mars 2020, la branche des transports publics a réalisé en l'espace de deux semaines le plus grand et le plus rapide changement d'horaire de son histoire.

Les conséquences de cette drastique réduction de l'horaire ont été grandes pour toutes les parties prenantes. Les entreprises de transport ont certes pu rétablir leurs offres dès le 11 mai 2020 en respectant le plan de protection national applicable. Or d'autres vagues de Covid-19 ont suivi en automne 2020, au printemps et à la fin de l'été 2021 et en hiver 2021/22, accompagnées de restrictions, de confinements plus ou moins stricts et de défis logistiques.

Pendant toute cette période, la branche des transports publics a garanti de façon fiable la mobilité de base du pays et de sa population et a assuré d'importantes fonctions économiques et sociales.

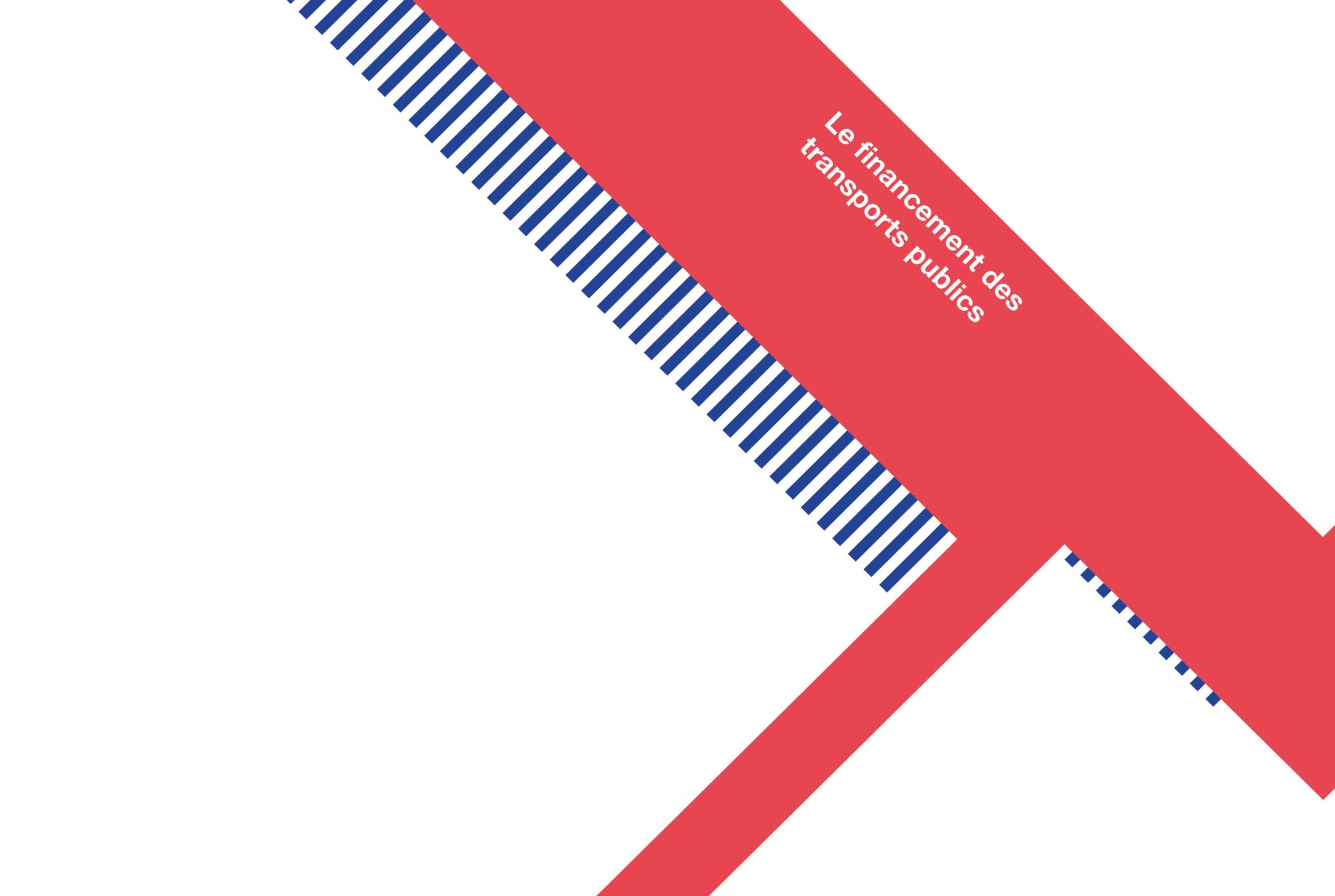
Les appels des autorités à éviter les transports publics et l'obligation de travailler à domicile ont délibérément limité la demande afin de lutter contre la pandémie. Par conséquent, à partir de 2020, un manque à gagner substantiel a été enregistré et des pertes ont résulté des coûts subsistants (davantage à ce sujet en page 40).

Après la levée de la «situation particulière» au sens de l'article 6 de la loi sur les épidémies (LEp) en avril 2022, il est attendu que la demande retrouve rapidement le même niveau qu'avant la crise du Covid-19.

À partir de maintenant:

Le masque est obligatoire dans les transports publics





Le financement des
transports publics

Des impôts bien investis

La densité de l'offre et la qualité du réseau des transports publics assurent aux voyageurs de parvenir à destination en toute sécurité, à l'heure et en respectant le climat. Les transports publics font partie du service public; leur importance sociétale et leur rôle dans le tournant climatique légitiment le soutien financier que leur accordent les pouvoirs publics.

En Suisse, en situation normale, les transports publics sont financés à plus de 50 % par la clientèle, soit par les recettes de transport des entreprises. Ces produits proviennent de la vente de billets et d'abonnements, du transport de marchandises et de prestations annexes. Les recettes de transport des entreprises de transports publics, qui se montent à un peu moins de neuf milliards de francs par an, ne suffisent néanmoins pas à couvrir entièrement les coûts. En raison de l'utilité élevée des transports publics pour la société, la Confédération, les cantons et les communes participent à leur financement.

L'étendue des moyens nécessaires est bien illustrée par l'infrastructure des chemins de fer. Cette dernière est entièrement financée par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) et représente environ la moitié des investissements des pouvoirs publics en faveur de l'ensemble des transports publics.

En ce qui concerne l'infrastructure des transports publics routiers, son entretien est assuré par des moyens du fonds d'infrastructure et par les cantons et les communes. La Confédération, les cantons et les communes ne contribuent cependant pas seulement à l'infrastructure. Les deux premiers versent également des indemnités d'exploitation afin de garantir le service public. Ces indemnités correspondent aux coûts non couverts planifiés de chaque ligne de transports publics.

Le financement des transports publics suisses est l'un des plus complets et des plus généreux en comparaison européenne, mais également l'un des plus complexes.

Les conséquences à court terme de la pandémie de Covid-19 sur le financement des transports publics sont décrites ci-après.

Financement par la clientèle des TP

Recettes du trafic voyageurs

5903

Recettes annexes des entreprises de transport 2016

1650

Recettes du trafic marchandises

1270

Total

8823 mio. de francs

Financement par les pouvoirs publics

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

4790

Moyens ordinaires des cantons

1882

Moyens ordinaires de la Confédération

969

Moyens ordinaires des communes 2017

899

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

150

Investissements pour le fret

29

Égalité des personnes handicapées

15

Total

8734 mio. de francs

Conséquences financières de la pandémie de Covid-19

Comme il en a déjà été question en page 34, la pandémie de Covid-19 a eu une forte influence sur l'utilisation des transports publics. En conséquence de la chute de la demande, les recettes tirées des titres de transport en 2020 et 2021 ont été nettement inférieures aux budgets et des pertes en ont résulté.

Les entreprises de transport ont pu couvrir la majorité de ces pertes avec des réserves créées grâce à des excédents des années précédentes. Lorsqu'il est devenu évident que cela ne serait pas possible pour toutes, le Parlement a clairement souligné l'importance systémique des transports publics et a chargé la Confédération d'élaborer une solution de soutien financier aux entreprises concernées en acceptant la motion 20.3151 «Pertes de recettes dans le secteur des transports publics».

De plus, une garantie de déficit subsidiaire – après imputation des éventuelles réserves légales encore existantes – a été créée avec la «loi fédérale sur le soutien des transports publics durant la crise du Covid-19».

Pour l'année 2020, 59 entreprises du trafic régional, local et touristique ont reçu des aides financières pour un total de 118 millions de francs sur la base de la loi, un montant inférieur à celui attendu à l'origine. Cela découle principalement du fait que de nombreuses entreprises de transport ont pu faire face aux conséquences de la crise par leurs propres moyens, soit en dissolvant leurs réserves.

Les chiffres de 2021 n'étaient pas encore disponibles à la clôture de la rédaction de la présente brochure, mais il faut s'attendre à ce qu'un plus grand nombre d'entreprises de transport aient demandé un soutien fédéral, car les réserves ont été grandement ou entièrement utilisées l'année précédente.

Évolution des personnes-kilomètres aux CFF

en mio. de personnes-kilomètres, janvier 2019 – mai 2022



Soutien Covid-19 de la Confédération effectivement versé

en mio. de francs, 2020

À 30 entreprises du trafic régional voyageurs (TRV)

83

À 23 entreprises du trafic local

31

À 15 entreprises du trafic touristique (surtout navigation et remontées mécaniques)

4

Total

118 mio. de francs

Un financement de l'infrastructure garanti grâce au FIF

La sécurité et l'efficacité de l'exploitation ferroviaire nécessitent d'investir continuellement dans l'infrastructure. Les moyens financiers requis sont garantis depuis 2016 par un fonds de financement à durée illimitée. Lui seul permet d'effectuer les aménagements prévus à long terme sans risque financier.

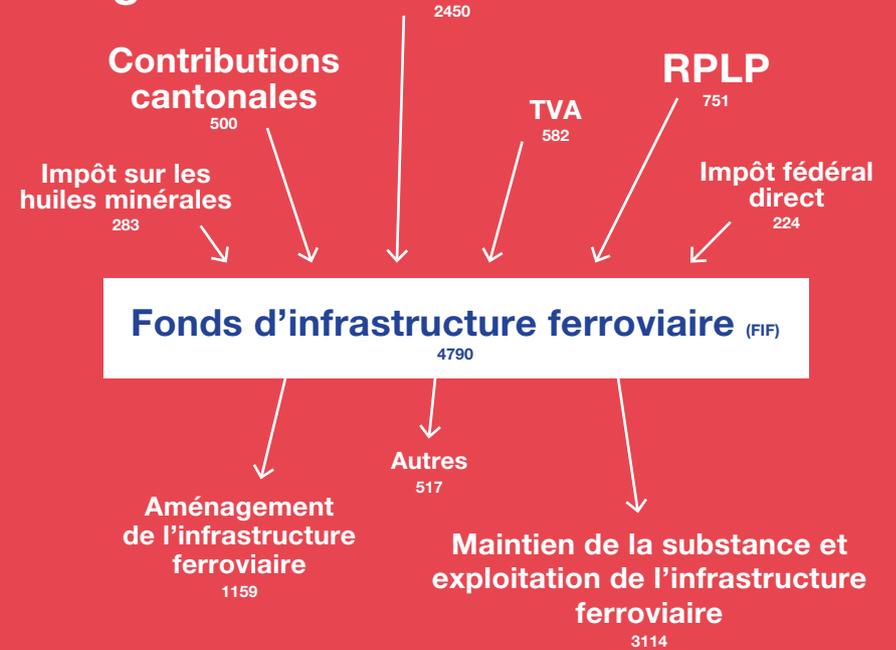
Tous les coûts d'exploitation, d'entretien et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui est notamment alimenté par des moyens ordinaires de la Confédération, une part de la redevance sur les poids-lourds liée aux prestations (RPLP) et une contribution forfaitaire des cantons.

Les fonds provenant du FIF sont affectés en priorité à l'exploitation et au maintien de la substance. Alors que l'Assemblée fédérale fixe un plafond de dépenses pour ces moyens, leur utilisation est définie par une convention de prestations de quatre ans conclue entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructure. Les aménagements et leur financement sont décidés par le Parlement.

Une comparaison avec d'autres pays européens montre à quel point la Suisse est bien placée en matière de financement de l'infrastructure. Elle est en tête pour ce qui est des investissements étatiques par habitant dans le rail. La preuve que ces investissements sont judicieux est apportée non seulement par l'étendue du réseau ferroviaire suisse, mais aussi par la disponibilité élevée de l'infrastructure.

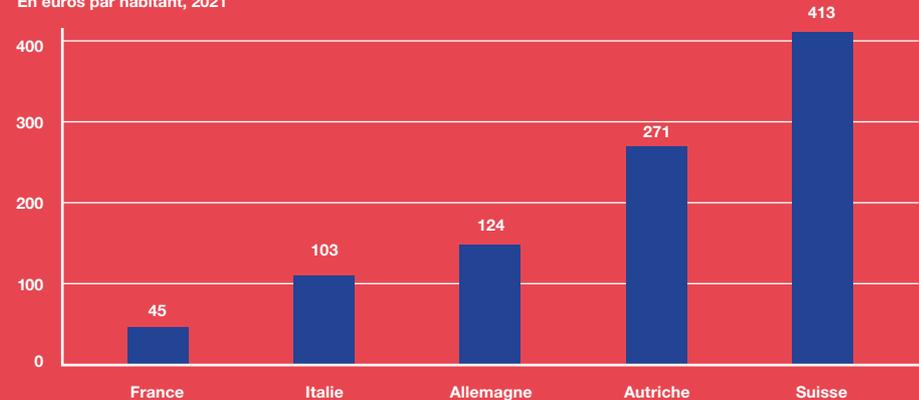
Les transports publics routiers profitent eux aussi d'un financement garanti et à durée illimitée depuis la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Les projets d'agglomération permettent de réaliser des infrastructures de trams et de bus.

Budget ordinaire de la Confédération



Investissements dans l'infrastructure ferroviaire par tête

En euros par habitant, 2021



La Confédération et les cantons permettent la desserte régionale

Contrairement aux relations entre les centres de moyenne et grande tailles, dites «longues distances» ou «grandes lignes», les lignes du trafic régional voyageurs (TRV) ne peuvent pour la plupart pas couvrir les coûts de leur exploitation. Pour qu'une telle offre puisse tout de même être proposée, la Confédération et les cantons versent des indemnités aux entreprises de transport.

La procédure de commande du TRV fonctionne comme suit: la Confédération et les cantons, soit les commanditaires, édictent des prescriptions à l'intention des entreprises sur l'offre souhaitée (horaire) et les moyens à disposition. Sur cette base, les entreprises établissent des offres dans lesquelles elles planifient les coûts qui peuvent et ceux qui ne peuvent pas être couverts. Après s'être mis d'accord sur les offres, les entreprises de transport et les commanditaires concluent des conventions d'offre.

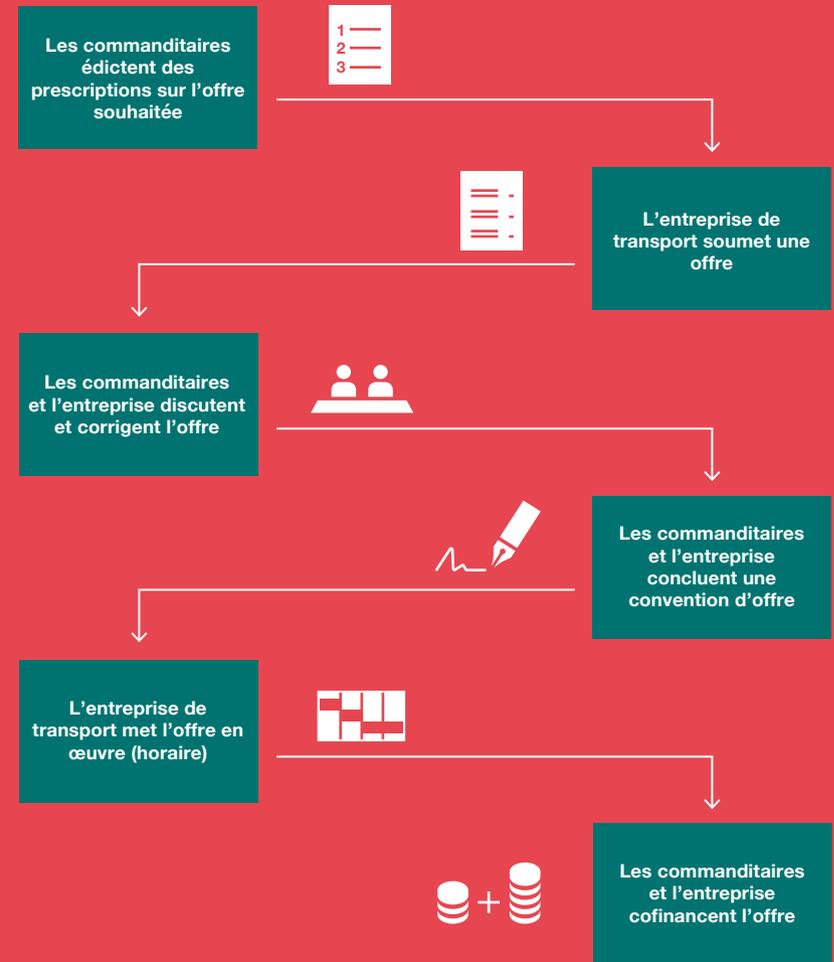
En situation normale, les entreprises couvrent la moitié des coûts du TRV grâce aux recettes tirées des ventes de titres de transport. L'autre moitié, environ deux milliards de francs par année, est prise en charge par les pouvoirs publics (Confédération et cantons). À l'échelle nationale, la Confédération assume environ 50 % des coûts non couverts du TRV. Répartie selon une clé définie, la part des cantons varie. Des cantons urbains tels que Bâle, Genève ou Zurich endossent jusqu'à 73 % des coûts non couverts, allégeant ainsi la facture de la Confédération, alors que cette dernière porte la majorité des coûts du TRV dans les cantons périphériques, qui en assument 20 à 30 %.

Des gains d'efficacité réalisés au sein des entreprises de transport et la croissance de la demande ont permis de nettement améliorer la rentabilité du trafic régional au cours des années ayant précédé la pandémie de Covid-19. De 2008 à 2019, les indemnités par personne-kilomètre parcouru ont baissé de 6 %. Concrètement, cela signifie qu'une plus grande prestation de transport a été fournie avec les fonds engagés par la Confédération et les cantons.

Les conséquences à court terme de la pandémie de Covid-19 sur le financement des transports publics sont illustrées en page 40.

Processus de commande dans le trafic régional voyageurs

Représentation schématique, 2022



The image features a white background with several abstract geometric shapes. A large, solid dark blue shape is the central focus, composed of several interconnected angular sections. To the left, a dashed purple line follows a similar path. Below the main blue shape, there is a section with horizontal purple and white stripes. The text is positioned within the upper right portion of the solid blue area.

Les perspectives des
transports publics pour
la Suisse de demain

Les transports publics sont toujours parmi les plus écologiques

La croissance de la mobilité influence la nature et l'environnement. Le bruit engendré par le trafic affecte la qualité de vie, les aménagements d'infrastructures diminuent l'espace vital des humains et des animaux et les gaz d'échappement nuisent au climat et à la santé.

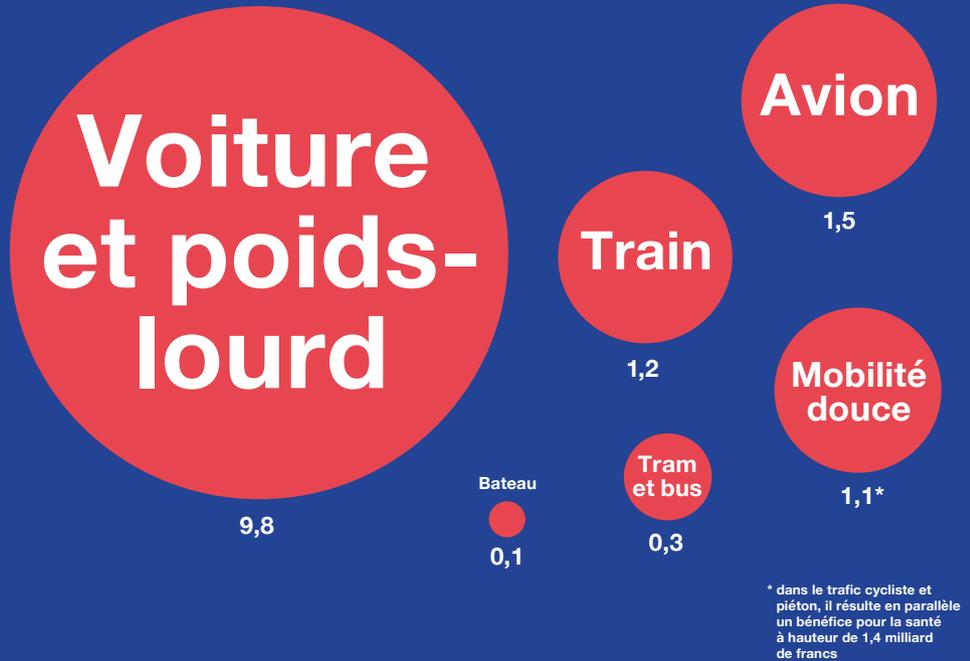
Si l'on considère les coûts externes des transports – à savoir les coûts dus aux dommages causés à l'environnement et à la santé, qui sont assumés par la collectivité ou par les générations futures –, il apparaît clairement que les transports publics ont une empreinte nettement plus faible que le trafic individuel motorisé. En 2018, les transports publics étaient responsables de 10 % de ces coûts externes, alors que plus de 70 % étaient dus au trafic voyageurs et marchandises sur la route et 11 % au trafic aérien.

À l'échelle mondiale, les transports génèrent 25 % du total des émissions de gaz à effet de serre. En Suisse, cette part atteint même environ 32 % des émissions indigènes. En ce qui concerne le CO₂, les transports sont responsables d'environ 40 % des émissions. Plus des trois quarts de celles-ci incombent aux voitures de tourisme, mais les poids-lourds et les véhicules de livraison pèsent également dans la facture. Ne représentant que 0,2 %, la contribution des chemins de fer est quasi nulle. Alors que les émissions de gaz à effet de serre ont fortement baissé depuis 1990 dans le bâtiment et l'industrie, celles des transports diminuent seulement depuis quelques années. Elles dépassaient encore le niveau de 1990 en 2019 et sont pour la première fois passées en dessous de cette barre en 2020 du fait des restrictions de mobilité consécutives à la pandémie de Covid-19.

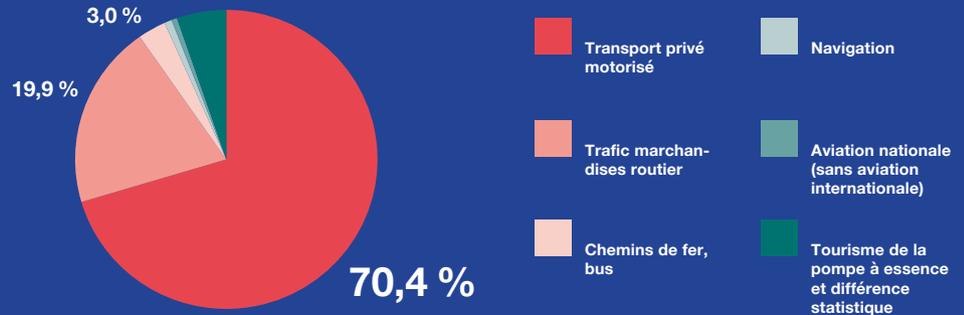
La réduction des émissions de CO₂ grâce à des motorisations propres dans le trafic individuel motorisé et les transports publics routiers est ainsi une condition de base en vue d'atteindre les objectifs climatiques. Par-delà cet aspect, l'augmentation de la part des transports publics face aux autres modes de transport constitue un levier encore plus fort lorsqu'il est question de rendre l'ensemble du trafic plus respectueux de l'environnement et de réduire les coûts externes.

Coûts externes des transports en Suisse

en milliards de francs, 2019



Émissions de CO₂ du trafic terrestre en Suisse 2020



Se déplacer en économisant l'énergie

La mobilité est énergivore. Environ un tiers de la consommation énergétique totale de la Suisse lui est due. Le secteur des transports est donc le plus grand consommateur d'énergie, et plus de 90 % de ses besoins sont encore couverts par les produits du pétrole.

Les transports publics sont largement meilleurs que le trafic individuel motorisé conventionnel quant à la consommation énergétique. Une comparaison entre la voiture à carburant fossile et le train le montre. La prise en compte de différents facteurs tels que l'occupation, le poids et la consommation aboutit à la conclusion suivante: l'automobile consomme en moyenne plus de quatre fois plus d'énergie que les transports publics.

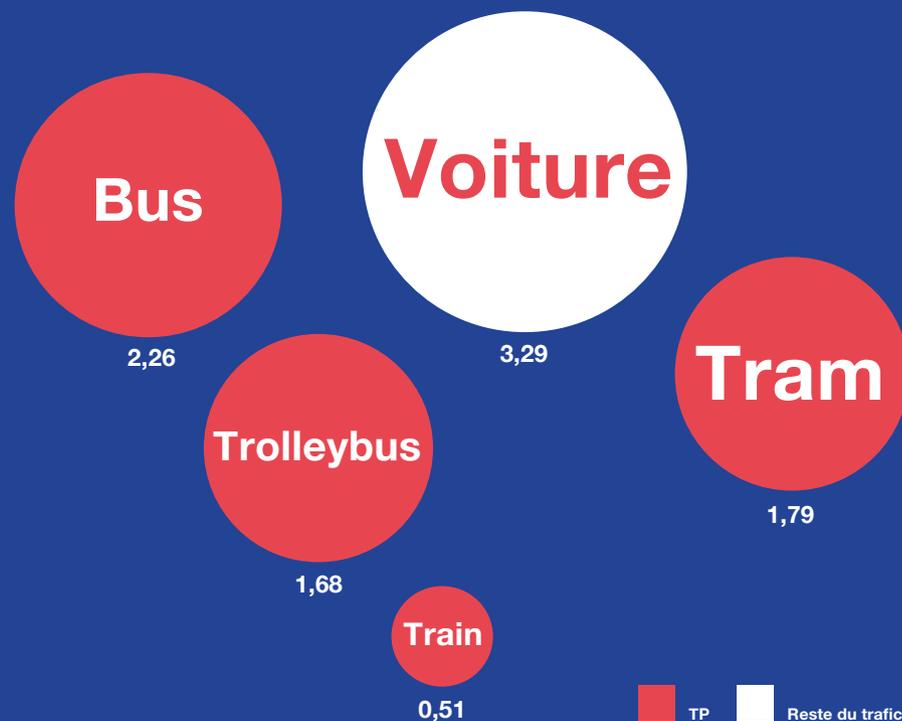
Parmi les moyens de transport des TP, le train est celui qui consomme le moins d'énergie, mais les transports publics routiers réduisent progressivement leur consommation d'énergie d'entraînement. Les Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) et les Basler Verkehrs-Betriebe (BVB), par exemple, disposent déjà d'une majorité de bus électriques et prévoient l'électrification complète de leur flotte pour respectivement 2028 et 2027.

Le trafic marchandises ferroviaire présente lui aussi un bon bilan énergétique. Le poids-lourd consomme six fois plus d'énergie que le train. Le volume que ce dernier peut transporter se reflète dans le bilan.

Les entreprises de transport mettent tout en œuvre pour continuer d'augmenter leur efficacité énergétique. Elles comptent y parvenir grâce à du matériel roulant et des infrastructures plus économes en énergie et à un meilleur guidage du volume de trafic. Aujourd'hui déjà, les trains des Chemins de fer rhétiques (RhB) et du RBS sont entraînés exclusivement par des énergies renouvelables. L'électricité utilisée par les CFF provient à 90 % de l'hydraulique et doit être produite uniquement par des sources renouvelables d'ici à 2025. Au niveau de la branche, la stratégie énergétique de l'UTP prévoit d'augmenter de 30 % l'efficacité énergétique des transports publics d'ici 2050.

Consommation énergétique du trafic voyageurs suisse

Valeurs moyennes en équivalents mégajoules par personne-kilomètre, 2020



Consommation énergétique du trafic marchandises suisse

Valeurs moyennes en équivalents mégajoules par tonne-kilomètre, 2020



Améliorer la répartition modale dans le trafic voyageurs

Le terme «répartition modale» se rapporte aux parts des différents modes de transport sur le total du trafic. Depuis une vingtaine d'années, la part des transports publics est constante à environ 20 %, et ce malgré une forte augmentation des prestations de transport de la branche sur la même période.

Le changement climatique place la société face à un grand défi qui rend impérative une forte hausse de la part modale des transports publics. Moyen de transport propre, à l'excellente efficacité énergétique et occupant peu d'espace, les transports publics constituent un fort levier en vue d'atteindre les objectifs climatiques de la Confédération.

Un important aménagement de l'offre et un alignement du niveau de prix de tous les modes de transport sur leurs coûts (environnementaux) effectifs notamment peuvent permettre aux transports publics d'être concurrentiels face au trafic individuel motorisé.

À des fins de préservation du climat, l'UTP soutient une taxe CO₂ dissuasive sur les carburants. Le trafic aérien en particulier y est actuellement trop peu soumis et trop bon marché. Ce désavantage concurrentiel pour le trafic ferroviaire international doit être rééquilibré afin de permettre un transfert du trafic aérien court-courrier vers le chemin de fer. En effet, un kilomètre en avion nuit environ trente fois plus au climat qu'un kilomètre en train.

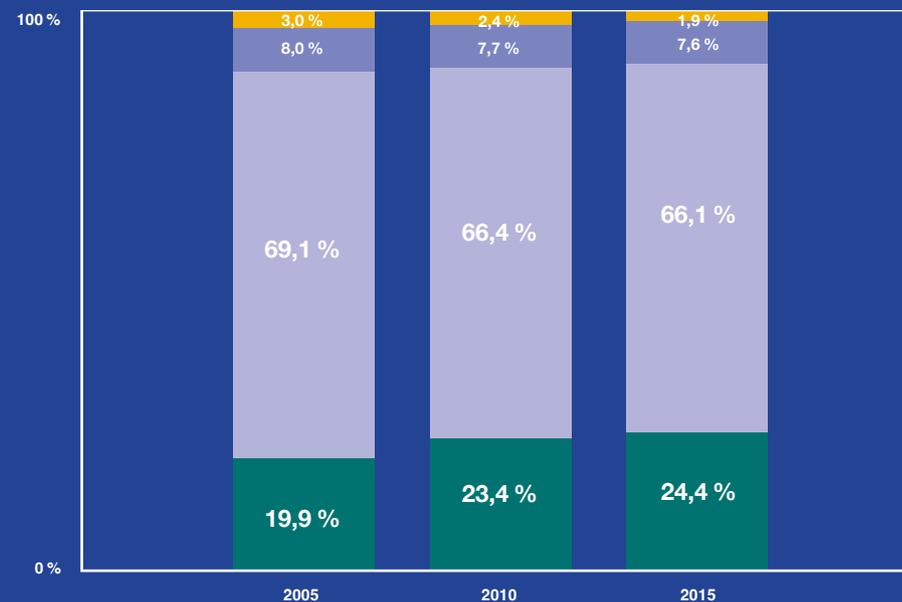
De plus, une étude publiée par l'UTP au printemps 2020 a montré qu'outre le besoin d'agir sur l'offre et la concurrence, tout un faisceau de mesures était nécessaire afin d'accroître substantiellement la part modale des transports publics.

La branche est convaincue de pouvoir lancer un changement de tendance. De son côté, elle est décidée à se montrer active en mettant notamment l'accent sur la création d'offres très attrayantes pour la mobilité de loisirs des jeunes et des jeunes adultes ou sur la mise en place d'un programme de mobilité durable pour le personnel des entreprises.

En résumé, les transports publics sont un élément important de la solution au changement climatique contribuant fortement à ce que la Suisse atteigne ses objectifs climatiques et énergétiques.

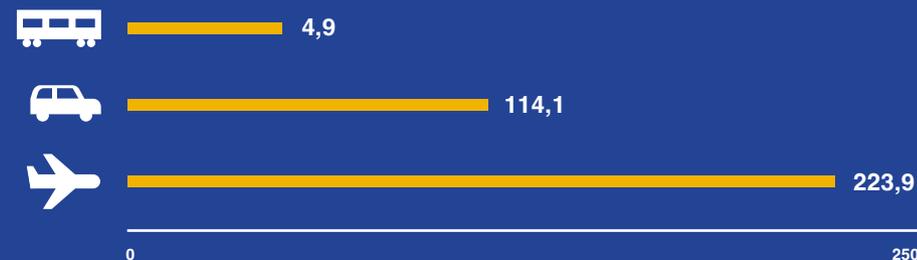
Évolution de la répartition modale dans le trafic voyageurs suisse

En pour-cent des kilomètres



Comparaison de l'empreinte environnementale des moyens de transport

en kg de CO₂ sur le trajet Zurich – Paris dans un mode de transport moyen occupé à moitié, 2019



Améliorer la répartition modale dans le trafic marchandises

En comparaison avec la part moyenne européenne, qui représentait environ 17 % en 2020, la part des marchandises transportées sur le rail est élevée en Suisse: 39%. Malgré cela, le transfert du trafic marchandises vers le rail reste un défi.

Depuis plus de vingt-cinq ans, un objectif de transfert de la route au rail est fixé dans la Constitution pour le trafic marchandises à travers les Alpes. Depuis 2018, au maximum 650 000 courses annuelles devraient emprunter les routes de transit des Alpes. Cet objectif n'a pas été atteint jusqu'à aujourd'hui. La part du rail a cependant continuellement augmenté et se montait à 74,9% en 2021.

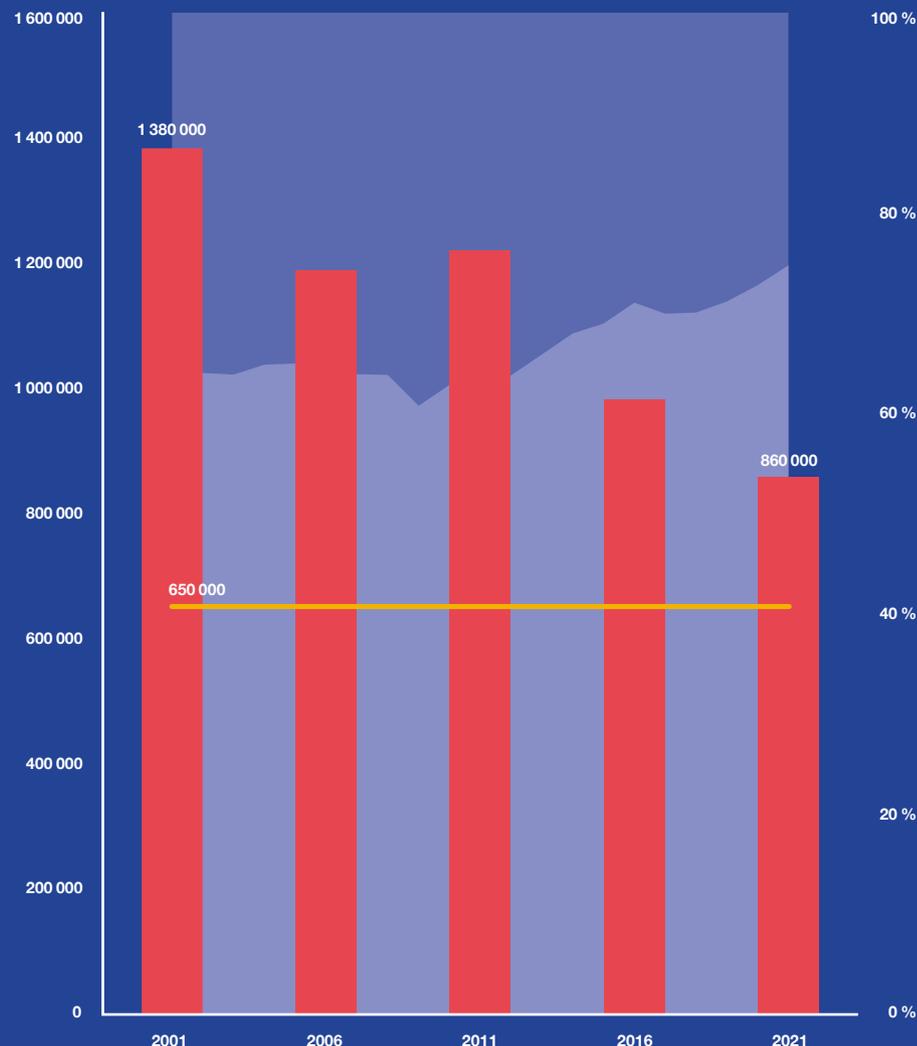
La situation est différente dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation, dit «trafic marchandises sur le territoire». Dans ce secteur, la part du rail était en 2019 de 21% dans le trafic intérieur, de 28% dans le trafic d'importation et de 19% dans le trafic d'exportation.

Pour de nombreuses branches, le rail est la solution privilégiée pour le transport de marchandises dans le pays sur des distances supérieures à 100 kilomètres. Les chargeurs ont par conséquent intégré le train dans leurs processus logistiques et procédé à d'importants investissements à cette fin. Le fret ferroviaire se caractérise par une emprise spécifique 5 fois moindre sur le territoire, émet plus de 10 fois moins de gaz d'échappement grâce à un mix de courant renouvelable et sans CO₂, et présente une efficacité énergétique par tonne transportée environ 6 fois meilleure que le trafic marchandises routier. En outre, le rail permet de maintenir l'interdiction de circuler de nuit pour les poids-lourds et protège donc contre des émissions de bruit supplémentaires. De plus, les coûts dus aux accidents y sont 8 fois moindres par tonne-kilomètre que dans le trafic marchandises routier.

Ainsi, l'UTP s'engage en faveur de conditions-cadres permettant au trafic marchandises ferroviaire sur le territoire de continuer à mettre à profit ses avantages et d'augmenter sa part de marché. Cela nécessite des instruments incitatifs et un encouragement financier pour toutes les formes de production et toutes les entreprises ferroviaires en concurrence. Ces instruments doivent également tenir compte des besoins spécifiques du trafic par wagons complets isolés lorsqu'il ne peut être exploité de façon rentable sans soutien étatique. Une suppression de cette offre entraînerait en effet un transfert inverse vers la route à hauteur de quelque 600 000 courses de poids-lourds par année.

Évolution de la répartition modale dans le trafic marchandises transalpin

Échelle de gauche: nombre de courses de poids-lourds transalpines, échelle de droite: répartition entre le trafic ferroviaire et le trafic routier, en pour-cent



■ Nombre de courses de poids-lourds transalpines ■ Objectif de transfert ■ Part du rail ■ Part de la route

Source: Office fédéral de la statistique (OFS)

Une utilisation efficace du territoire grâce aux transports publics

La mobilité présuppose la disponibilité et l'utilisation de surfaces de trafic. Selon la statistique de la superficie de la Confédération, le trafic routier et ferroviaire suisse a utilisé en 2018 63 300 hectares de surfaces compactées. En y ajoutant les surfaces vertes situées le long des infrastructures de transport, le territoire utilisé se montait à plus de 73 000 hectares, soit 1,8 % de la superficie totale du pays.

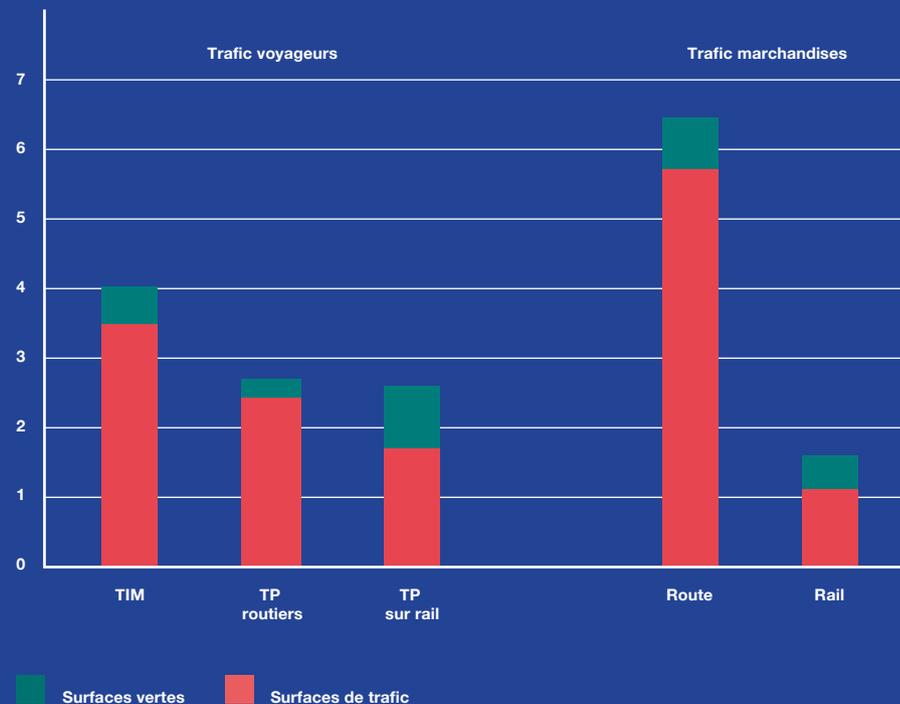
La répartition de ces surfaces entre le rail et la route et la distinction au sein du trafic routier entre le trafic individuel et les transports publics voyageurs indiquent que le trafic individuel motorisé utilise environ 1,5 fois plus de surface que les transports publics routiers et 1,5 à 2 fois plus de surface que le rail. Les différences sont encore plus marquées dans le trafic marchandises, où la route nécessite 4 à 5,4 fois plus de place que le rail.

Selon les prévisions de la Confédération, le trafic continuera de se développer ces prochaines décennies, de 11 % d'ici 2050. Or les 41 000 kilomètres carrés de la petite Suisse ne sont pas extensibles. Il est indispensable de coordonner davantage l'aménagement du territoire et la politique des transports, et une augmentation de la part modale des transports publics est souhaitable en raison de leur utilisation efficace des surfaces. Par exemple, plus la densification autour des nœuds de transports publics est encouragée, meilleure y sera la part d'usagers des transports publics. De même, des surfaces logistiques doivent être prévues à proximité des gares, et non en pleine campagne, de sorte à garantir le raccordement au trafic marchandises ferroviaire.

Hormis augmenter les capacités et supprimer les goulets d'étranglement, de nouvelles solutions sont nécessaires pour gérer plus efficacement les infrastructures de transport existantes. Les entreprises ferroviaires entendent par exemple pouvoir tirer davantage de leurs lignes grâce aux nouvelles technologies. La mise en œuvre de la stratégie ERTMS de la Confédération doit notamment permettre d'améliorer les capacités, en particulier aux nœuds, grâce à un renforcement de la numérisation des techniques de contrôle de la marche des trains et de commande.

Surface utilisée par différents moyens de transport

en m² par 1000 pkm/tkm par année, TIM sans mobilité douce



Motorisations propres dans les transports publics routiers

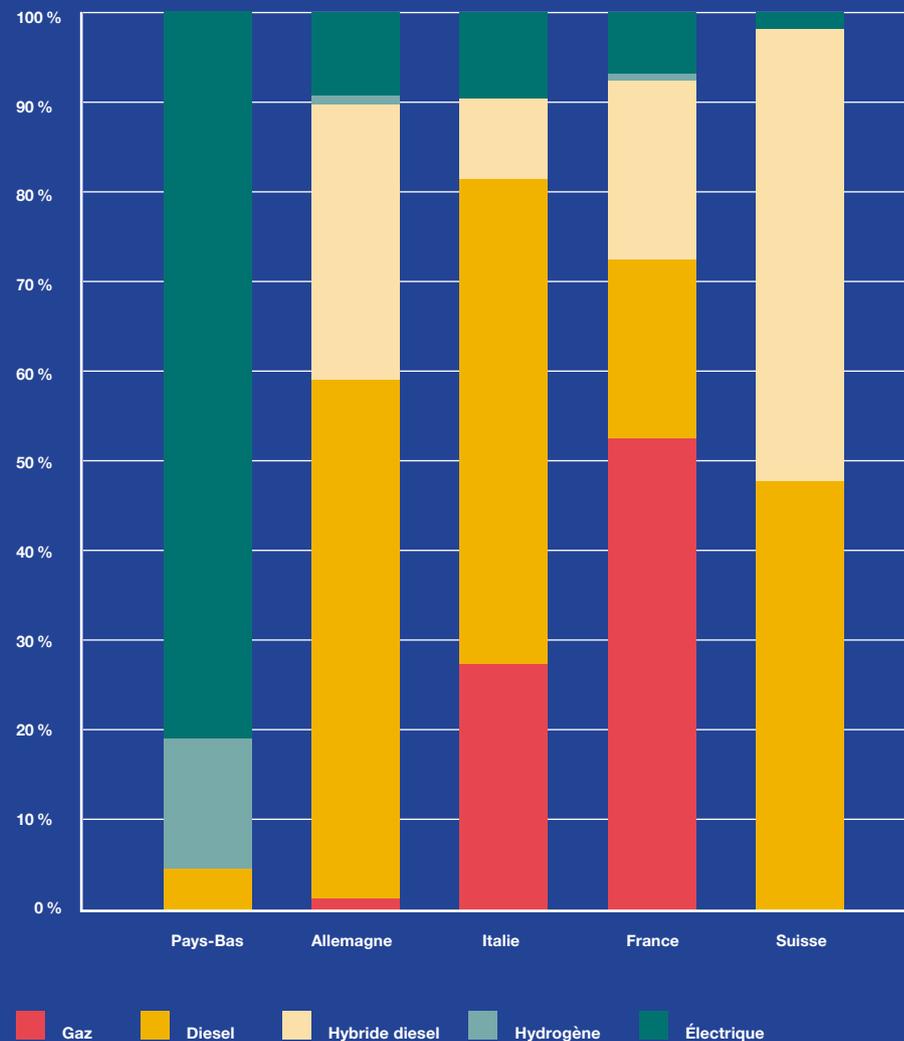
Les transports publics présentent un bilan environnemental nettement meilleur que le trafic individuel motorisé. Toutefois, en 2018, un peu plus de 2 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic suisse provenait des bus des transports publics.

Les entreprises de transports publics routiers fournissent d'importants efforts pour faire passer leurs flottes de bus à des techniques d'entraînement respectueuses de l'environnement, car la technologie est mûre. Cependant, selon une enquête menée par l'UTP auprès de la branche en 2022, seuls environ 11 % des presque 5500 bus en circulation étaient équipés d'une telle motorisation ou devaient l'être jusqu'à la fin de l'année. En 2020, seulement 2 % des nouveaux bus mis en service en Suisse dans le trafic urbain étaient équipés d'une technologie d'entraînement à batteries ou à hydrogène. D'après une évaluation de «Chatrou CME Solutions» publiée dans «*Transport & Environment*», la Suisse occupe ainsi l'une des dernières places parmi les pays d'Europe occidentale.

Les défis du passage des flottes de bus à des motorisations respectueuses de l'environnement sont importants, notamment du point de vue financier. En fonction de la technologie, les bus propres sont jusqu'à plus de 40 % plus chers à l'achat que les bus diesel ordinaires. Une transformation intégrale et rapide des flottes de bus diesel n'est économiquement pas réalisable compte tenu des moyens limités dont disposent le trafic local et le trafic régional voyageurs.

C'est pourquoi l'UTP demande la mise en place de conditions-cadres permettant d'accélérer cette transition. Cela passe d'une part par un financement de soutien de la Confédération pour chaque nouveau bus propre acheté, et d'autre part par un échelonnement de la suppression de l'exonération des transports publics de l'impôt sur les huiles minérales. Il s'agit d'éviter ainsi que les entreprises de transport ne doivent compenser des montants supplémentaires en sus des investissements déjà élevés pour les bus respectueux de l'environnement.

Homologations de bus urbains par technologie d'entraînement en 2020



Impressum

Éditeur

Union des transports publics, Dählhölzliweg 12, CH-3000 Berne
info@utp.ch, www.utp.ch

Rédaction et contenu

UTP: Orfeo Beldi, Bernhard Adamek, Ueli Stückelberger

Concept visuel

heyday.ch

Mise en page et graphisme

atelierscheidegger.ch

Traduction

UTP: Floriane Moerch et Bruno Galliker

Impression

VÖGELI AG, Langnau i.E.

Cradle to Cradle®

Tirage

D: 2000 exemplaires, F: 500 exemplaires

Commandez une version imprimée sur

www.utp.ch/commander

© UTP, 2022



Les produits d'impression
certifiés Cradle to Cradle®
produits par Vögel AG.



Dählhölzliweg 12
CH-3000 Berne 6
www.utp.ch
info@utp.ch