

2024/25

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 solidement 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
Plus de 70 % des marchandises traversent les Alpes suisses sur le rail	16
<u>L'importance des transports publics pour la société d'aujourd'hui</u>	18
Arriver à destination en toute sécurité et ponctualité grâce aux transports publics	20
Les transports publics ont une grande importance économique	22
Les transports publics sont importants pour le tourisme	24
«Un voyage, un billet»	26
Des transports publics pour toutes et tous	28
Les transports publics approvisionnent la Suisse en marchandises	30
Les transports publics sont fiables même en cas d'urgence	32
<u>La commande de l'offre et le financement des transports publics</u>	34
Une desserte et une création de valeur sur tout le territoire grâce au trafic régional voyageurs et au trafic local	36
La Confédération et les cantons permettent la desserte régionale	38
Une contrepartie élevée pour les fonds publics utilisés	40
Défis du financement du trafic régional voyageurs et du trafic local	42
Un financement de l'infrastructure garanti grâce au FIF	44
<u>Les perspectives des transports publics pour la Suisse de demain</u>	46
Perspectives des transports publics pour la Suisse de demain	48
Davantage de transports publics pour l'environnement	50
Se déplacer en économisant l'énergie	52
Entraînements propres dans les transports publics routiers	54
Les marchandises sur le rail	56
Une utilisation efficace du territoire grâce aux transports publics	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. De plus, des transports publics performants apportent une contribution efficace à la santé économique, à l'attrait sociétal, à la solidarité et à la durabilité de la Suisse. La contrepartie constituée par une offre de transports publics de grande qualité dans l'ensemble du pays justifie les moyens publics engagés à cette fin.

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 solid teal background. A diagonal band of blue and white stripes runs from the bottom-left towards the top-right, crossing the teal area. The stripes are thin and closely spaced. In the upper right portion of the teal area, there is white text.

Le modèle à succès
des transports publics

Les transports publics sont solidement ancrés en Suisse

La croissance de la demande dans les transports publics (TP) suisses est impressionnante, et le recul temporaire constaté pendant la pandémie de Covid-19 n'y a rien changé. Après le creux de 2020 à 2022 dû à la pandémie, la demande en transports publics n'a pas seulement retrouvé le niveau pré-Covid-19, elle l'a dépassé en de nombreux endroits et de nouveaux records ont déjà été enregistrés à partir du deuxième trimestre 2023 dans le trafic ferroviaire. La demande est mesurée à l'aide des distances parcourues en transports publics par la population, les personnes-kilomètres.

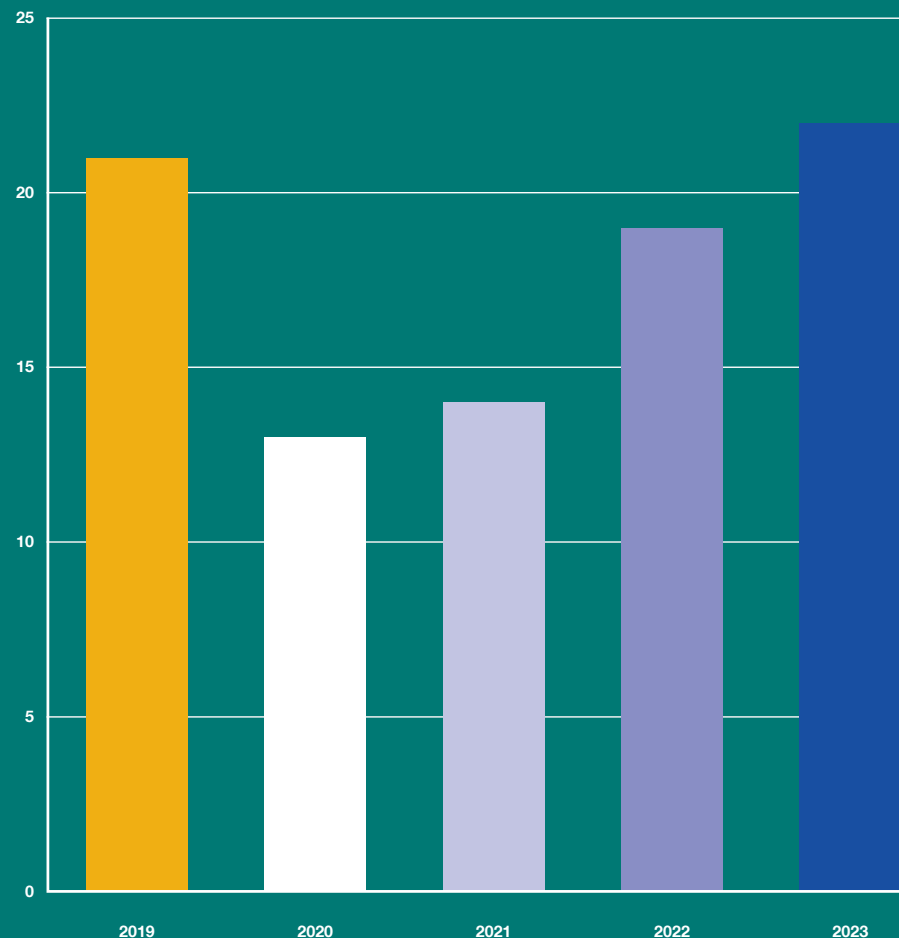
Entre 2000 et 2019, leur progression a été particulièrement importante dans le trafic ferroviaire: leur chiffre y a presque doublé. Ceci s'explique notamment par le fait que les passagers effectuent en moyenne de plus longues distances en train.

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.

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.



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

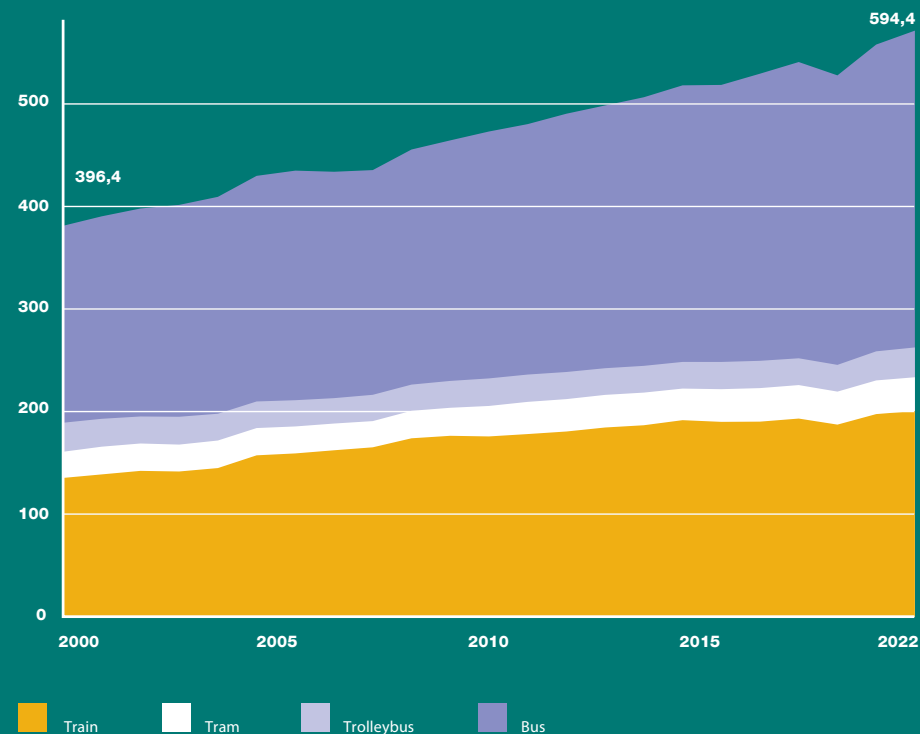
Afin d'absorber la croissance de la demande, les entreprises de transport n'ont cessé de développer leur offre, avec une réduction temporaire pendant la pandémie de Covid-19.

Les trains, les trams et les bus sont 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 d'environ 50 % entre 2000 et 2022. Les plus fortes progressions concernent les bus (+61 %) et les chemins de fer (+48 %), tandis que les tramways ont crû de presque 30 % depuis l'an 2000. Seuls les trolleybus sont restés presque stables (+3 %).

Le développement de l'offre de transports publics restera indispensable à moyen et long-terme. Une meilleure offre améliore l'attrait, ce qui augmente à son tour la demande. Une meilleure accessibilité, des relations plus fréquentes et un meilleur confort amènent de nouveaux clients et donc des recettes supplémentaires. Ce cercle vertueux contribue à l'augmentation de la part des transports publics sur le total du trafic.

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

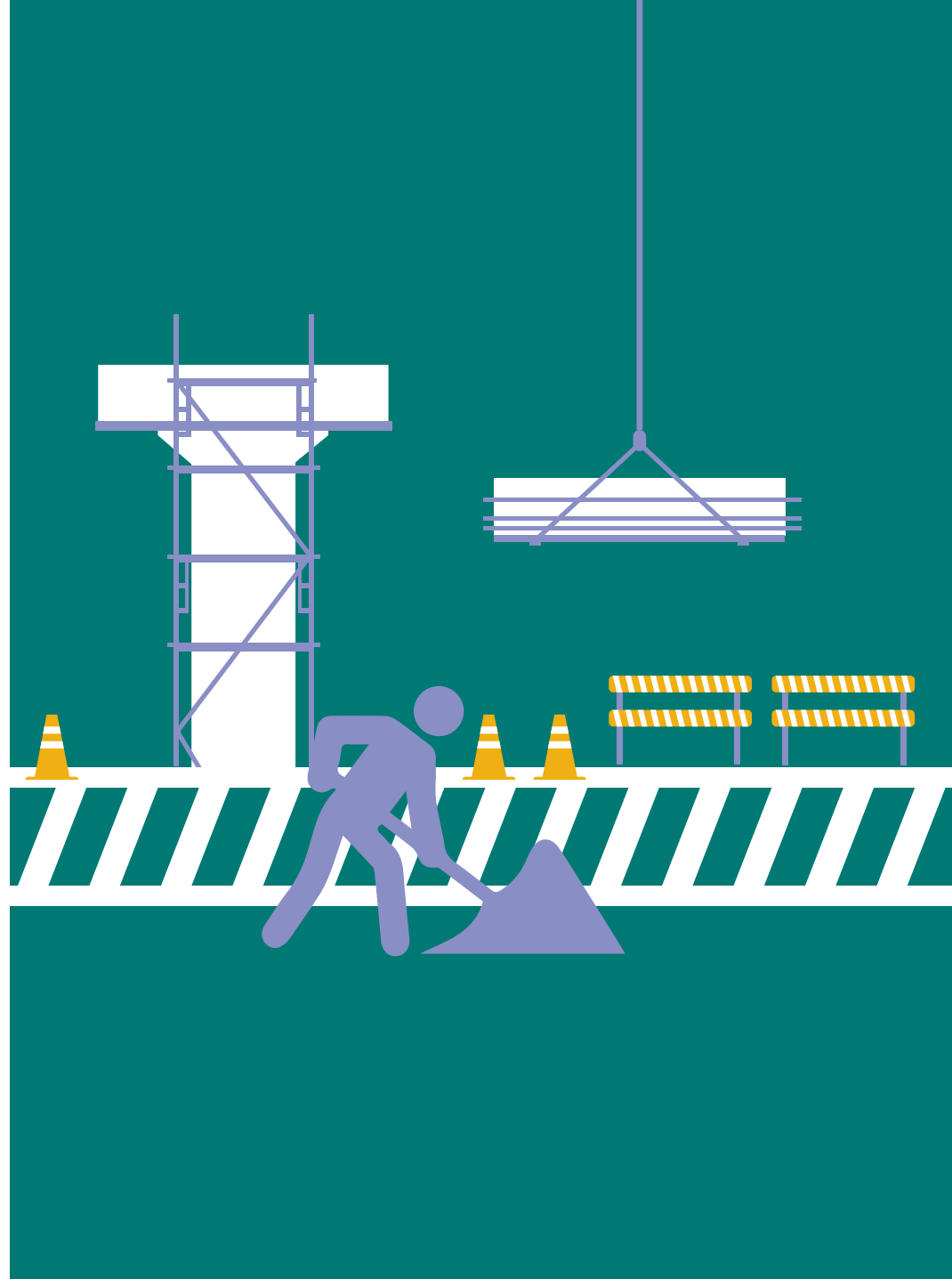


Effectuer des aménagements là où la clientèle en profite le plus

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 en 2020 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. 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. Dans ce contexte, les Chambres fédérales ont décidé de quelques adaptations des étapes d'aménagement au printemps 2024: il s'agit notamment d'aménager intégralement à deux voies le tunnel de base du Lötschberg et de construire un tunnel entre Morges et Perroy afin d'augmenter la capacité de l'axe Genève – Lausanne.

À l'avenir, les trains circuleront à 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 ferroviaire doit également être affermie. Le maintien de la substance de l'infrastructure existante est cependant la tâche prioritaire pour assurer une production ferroviaire stable et fiable.



Une personne sur deux possède un abonnement de transports publics

Vous possédez un abonnement de transports publics et appréciez le confort qu'il offre? En 2023, en moyenne, plus de trois millions d'abonnements demi-tarif, plus d'un million d'abonnements communautaires et un peu moins d'un demi-million d'abonnements généraux étaient en circulation.

Le demi-tarif en particulier est LA carte fidélité des transports publics suisses. Il permet à ses titulaires d'emprunter le train, le bus, le bateau et les transports à câble à des conditions attrayantes, à plus forte raison en combinaison avec les cartes journalières pour demi-tarif.

L'abonnement général (AG), lancé en 1898, a fortement gagné en importance ces dernières décennies et a atteint son record actuel en 2019 avec un demi-million de titulaires. L'AG a fêté ses 125 ans en 2023. Émis sur le SwissPass depuis quelques années, l'AG et le demi-tarif sont les pièces maîtresses des transports publics suisses.

Depuis 2020, en raison de la pandémie de Covid-19, on constate un transfert des abonnements vers les billets. Cette évolution reflète 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 introduisant de nouvelles offres telles que le demi-tarif PLUS (voir page 26). Ces compléments de l'assortiment rendent les transports publics attrayants pour les personnes dont les besoins de mobilité sont flexibles.

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 137 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 a transporté plus de 15,4 millions de voyageurs en 2022 sur ses quatre lignes ferroviaires 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: 161 trains par tronçon et par jour, contre 141 aux Pays-Bas et 93 en Allemagne et en Autriche. 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.

Densité ferroviaire en Europe

Nombre moyen de trains par ligne et par jour sur les réseaux des gestionnaires d'infrastructure CFF, DB, ÖBB et FS en 2022

Suisse



Allemagne



Autriche



Italie



■ Trains voyageurs ■ Trains marchandises

Sources: UIC International Railway Statistics, récapitulation des CFF

Plus de 70 % des marchandises traversent les Alpes suisses sur le rail

En 2023, 72 % des marchandises transportées à travers les Alpes l'ont été sur le rail. Ce trafic emprunte les axes du Gothard et du Lötschberg-Simplon. Les instruments de la politique suisse de transfert du trafic tels que les NLFA, la redevance sur les poids lourds liées aux prestations (RPLP) et la libéralisation du marché consécutive à la Réforme des chemins de fer ont eu un effet très positif sur le transfert des marchandises et ont conduit en 2021 à un record de parts de marché du rail sur les trente dernières années (74,9 %). On constate cependant depuis 2022 un recul du volume total de marchandises qui traversent les Alpes, le rail ayant connu une baisse proportionnellement plus élevée que la route.

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 2022 un bon quart en Autriche, et à peine 10 % 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. 916 000 courses de poids-lourds ont encore été enregistrées en 2023. La valeur-cible de 650 000 courses, qui aurait dû être atteinte au plus tard en 2018 en vertu de la loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes, est donc toujours nettement dépassée.

Dans le but de continuer à renforcer la politique de transfert, l'accent est mis pour les prochaines années sur l'augmentation des performances de l'infrastructure ferroviaire concernant la fiabilité et la capacité, qui sont actuellement insuffisantes en particulier sur les tronçons d'accès à la Suisse, et ce avant tout au nord.

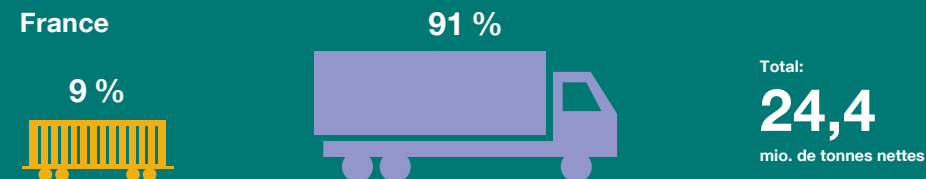
Répartition modale dans le fret transalpin

Parts des trafics ferroviaire et routier en Suisse, France et Autriche, 2022

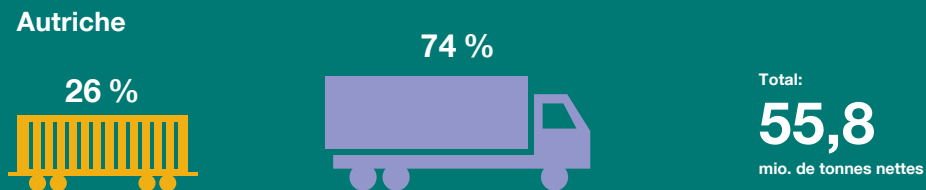
Suisse



France



Autriche



Source: Office fédéral de la statistique (OFS)



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

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, en 2022, 19 passagers des trains sur 20 et 9 voyageurs en bus sur 10 sont arrivés 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 roulent avec davantage de ponctualité que les trains directs sur de plus longues distances 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, où le trafic est souvent surchargé.

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.

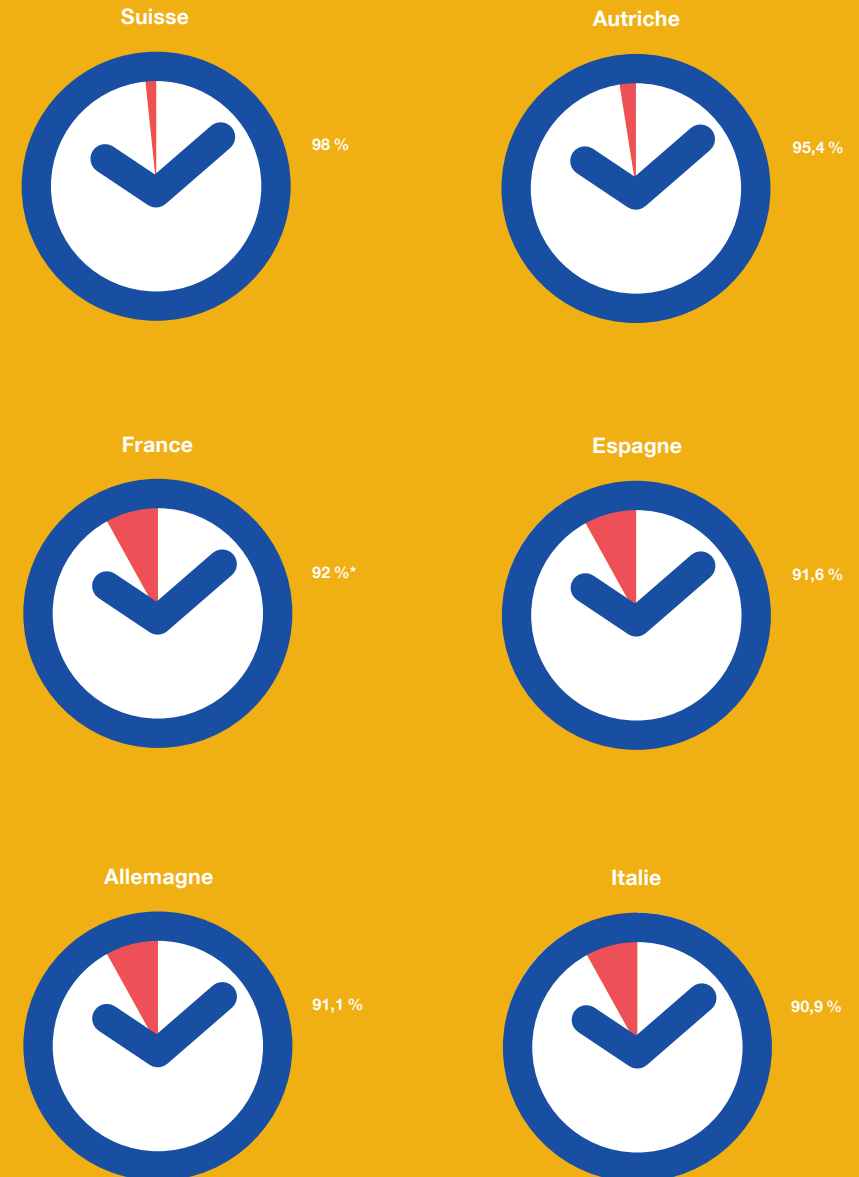
Face à cela, les heures d'embouteillage sur la route ont fortement crû en Suisse, atteignant un total de 39 863 en 2022 sur les routes nationales. Beaucoup de temps qui est pour ainsi dire doublement perdu dans le TIM par rapport aux transports publics.

En effet, un pendulaire en transports publics 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 2012 et 2021, le risque de subir un accident mortel en voiture était 168 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, ÖBB, ADIF, DB, SNCF, FS, SE: 2022



Les transports publics ont une grande importance économique

Pour l'économie, des transports publics performants sont un facteur capital de l'attrait de la place économique et l'accessibilité pour le personnel. En 2022 en Suisse, huit personnes actives sur dix travaillaient en dehors du bâtiment de leur domicile et étaient donc pendulaires. Le principal moyen de transport de la moitié des travailleurs pendulaires était la voiture, mais les transports publics ont eux aussi été intensivement utilisés pour se rendre au travail (29%). En sus, pour les quelque 700 000 personnes qui se déplacent pour leur formation (élèves à partir de 15 ans, apprentis et étudiants), les transports publics sont même clairement le premier choix (68%).

En 2022, 1,5 million de pendulaires au total ont utilisé le train, le bus ou le tram comme principal moyen de transport pour se rendre au travail ou sur leur lieu de formation. Les transports publics sont donc un fournisseur de prestations important.

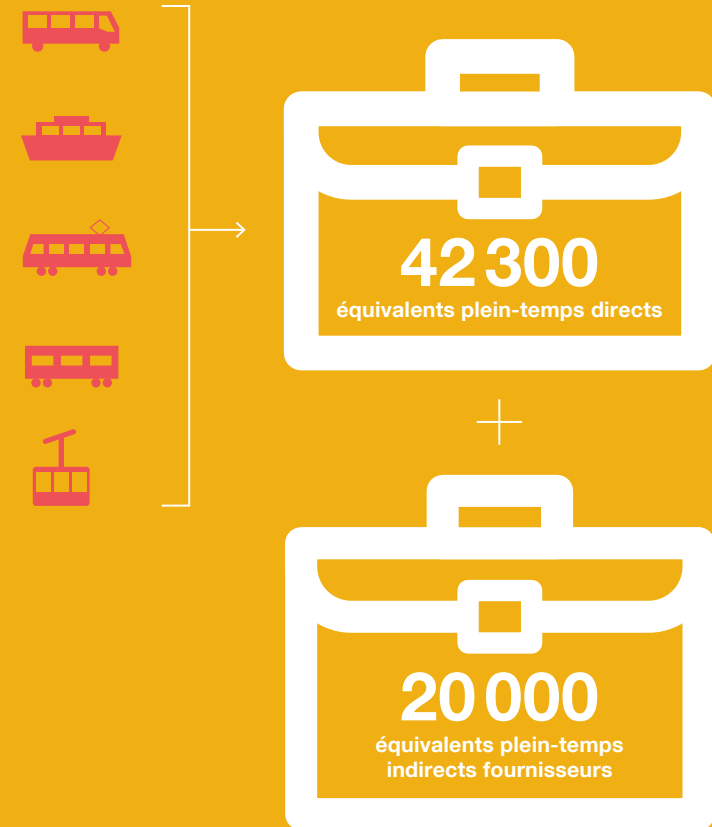
En outre, les entreprises de transports publics suisses contribuent largement à l'économie en tant qu'employeurs. Le travail délivré pour fournir les offres de transports publics, fournisseurs compris, était assuré par quelque 60 000 équivalents plein-temps en 2020. En y ajoutant les personnes actives 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 2020, les entreprises de transports publics suisses ont réalisé un chiffre d'affaires d'environ 11,6 milliards de francs. La création de valeur des prestations directes et indirectes s'est montée à plus de 10,7 milliards de francs, ce qui correspond à 1,5% du produit intérieur brut du pays. Les trois quarts de ce total sont dus au trafic ferroviaire, le quart restant 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 de la branche s'est monté à environ 5,6 milliards de francs en 2020. 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 sont importants pour le tourisme

Les transports publics jouent un rôle-clé dans le tourisme. Meilleure est la desserte d'un emplacement, plus il peut participer à la croissance économique. Les moyens de transport classiques, soit le train, le bus et le tram, sont importants dans le trafic touristique, c'est encore plus le cas des remontées mécaniques et des bateaux. L'évolution du nombre de passagers des années 2022 et 2023 est synonyme de rétablissement après la crise du Covid-19 et de records.

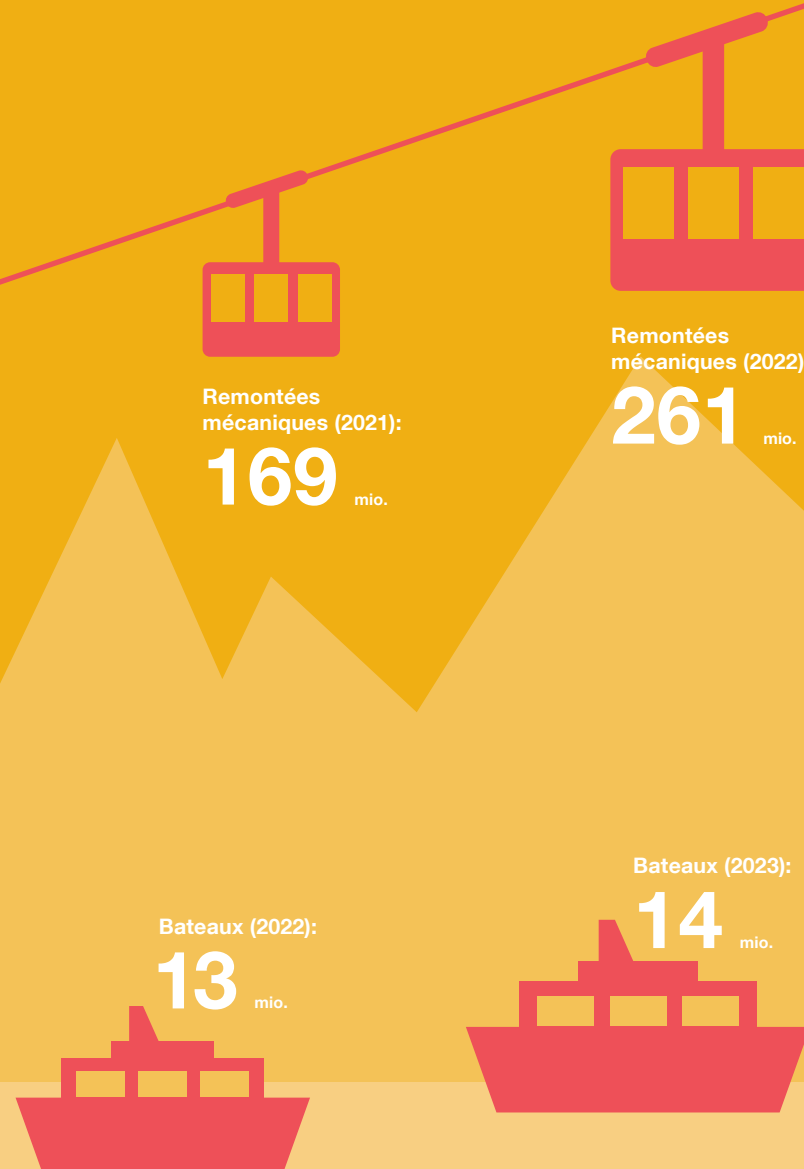
Les quelque 2500 installations de transports à câble suisses donnent accès aux montagnes avec l'hiver pour principale saison. Elles ont établi un nouveau record en 2022 avec quelque 53 millions de premiers passages. Leurs clientes et clients ont effectué en moyenne sept trajets en hiver, deux en été et environ 261 millions au total.*

En été, la navigation n'est pas en reste avec quelque 150 bateaux de ligne dans tout le pays, dont 14 bateaux à vapeur anciens. Ce secteur a enregistré un record en 2023 en transportant environ 14 millions de personnes sur les lacs et rivières de Suisse. Cela correspond à une augmentation d'un million de passagers par rapport à l'ancien record de 2019.

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.

*Lorsqu'une personne franchit le tourniquet d'une station aval et se fait transporter dix fois au total sur la montagne pendant la journée, on enregistre un premier passage et dix transports.

Personnes transportées en remontées mécaniques et sur les bateaux



«Un voyage, un billet»

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

Aujourd'hui, le Service direct national compte, outre 250 entreprises de transport, les communautés tarifaires régionales, dans lesquelles quelque 40 % des recettes totales des TP suisses sont réalisées. 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 national 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 national 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, les passagers utilisent ce réseau plus de 250 fois par an.

Des abonnements sont proposés aux utilisateurs fréquents, et des rabais de distance attrayants sont offerts à ceux qui parcourent de longues distances: selon la longueur du trajet, ce rabais peut dépasser les 25 %. En complément à l'AG et au demi-tarif, l'offre «demi-tarif PLUS» propose des rabais pouvant atteindre 47,5 % pour les jeunes et 30 % pour les adultes. De plus, il existe d'attrayantes offres dégriffées liées à l'heure.

Un billet, plusieurs entreprises de transport



Des transports publics pour toutes et tous

L'Union des transports publics (UTP) et ses membres s'engagent depuis des années afin de mettre en œuvre la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand). Cela permet par exemple de faciliter la montée à bord et le débarquement des véhicules pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi pour les personnes âgées et les passagers encombrés de nombreux bagages ou de poussettes.

La 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. Le délai d'application de la loi prévu pour les transports publics est arrivé à échéance à la fin 2023. Les voyageurs à mobilité réduite doivent donc désormais pouvoir les emprunter avec le moins d'obstacles, le plus d'autonomie et la plus grande flexibilité possible.

La branche des transports publics a beaucoup entrepris et investi pour adapter les gares, les arrêts, les véhicules et l'information à la clientèle aux besoins des personnes à mobilité réduite ou vivant avec un handicap visuel ou auditif. L'objectif n'est cependant pas encore atteint partout.

Certes, presque tous les véhicules des transports publics remplissent aujourd'hui les exigences. Mais, malgré un grand engagement et de nombreux progrès, les infrastructures ne peuvent pas encore partout être employées en toute autonomie en raison de la complexité et de l'étendue de la tâche. C'est en particulier pour les bordures des arrêts de bus que toutes les mesures n'ont pas pu être réalisées dans les délais. Il faut savoir à ce sujet que l'aménagement des arrêts de transports publics routiers est de la responsabilité des propriétaires des routes concernés.

Dans le secteur ferroviaire, à la fin 2023, environ 80 % des passagères et passagers pouvaient voyager sans obstacle, spontanément et en toute autonomie. Aux endroits où le voyage sans obstacle n'est pas encore possible, les entreprises de transport assurent des mesures transitoires et de remplacement sous la forme d'aide par le personnel ou de services de navette automobile.



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 clairement avantageux en particulier sur les longues distances.

En 2022, le réseau ferroviaire suisse a transporté 10,5 milliards de tonnes-kilomètres nettes. À lui seul, le chef de file du fret ferroviaire en Suisse, CFF Cargo, a acheminé 180 000 tonnes de marchandises par jour, ce qui correspond au poids de 4 500 gros camions chargés à leur capacité maximale ou à environ 10 000 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.

En 2022, 64 % des prestations de transport de marchandises sur le rail constituaient du trafic de transit, et le trafic intérieur a totalisé une part de 23 %. Dans le trafic d'importation et d'exportation, qui représente 13 % des prestations de transport ferroviaire, l'Allemagne est à la fois le principal pays de provenance et de destination. L'Italie et la Belgique suivent à bonne distance.

Prestations du fret ferroviaire par groupe de marchandises

En mio. de tonnes, 2020

958



Métaux et produits métalliques

615



Produits pétroliers

556



Produits d'alimentation

342



Marchandises groupées et en vrac

334



Roches et terres

283



Courrier et paquets postaux

277



Produits chimiques

236



Déchets

213



Matériaux de construction

212



Bois et produits en bois

155



Produits agricoles

142



Véhicules

752



Autres marchandises identifiables

5974



Marchandises non identifiables (majoritairement trafic combiné)

Les transports publics sont fiables même en cas d'urgence

Même en cas de crise, les transports publics sont là pour continuer à assurer leur fonction d'approvisionnement d'importance systémique. En concertation avec les autorités et les états-majors de crise, les entreprises de transport se préparent à différents scénarios tels qu'un accident nucléaire ou une pénurie d'électricité.

La «coordination des transports dans l'éventualité d'événements» (CTE) de la Confédération constitue l'organe central en cas de situation d'urgence de ce type. Cet organe réunit des représentants de tous les postes-clés fédéraux et cantonaux du domaine des transports ainsi que des CFF et de CarPostal SA en qualité de gestionnaires du système en cas de crise. Il prépare des mesures destinées à assurer que la mobilité de base de la population soit assurée de façon fiable et que ses fonctions économiques et sociales puissent être garanties malgré les circonstances difficiles. La branche des transports publics suisses a prouvé de façon impressionnante qu'elle était apte à le faire pendant la pandémie de Covid-19.

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. Malgré tout cela, les besoins en mobilité ont été couverts en tout temps.

L'exploitation est rapidement revenue à la normale après la levée de la «situation particulière» au sens de l'article 6 de la loi sur les épidémies (LEp) en avril 2022, et toutes les parties prenantes espèrent que le travail des états-majors de crises se résume désormais aussi longtemps que possible à des scénarios théoriques.





La commande de l'offre et
le financement des transports publics

Une desserte et une création de valeur sur tout le territoire grâce au trafic régional voyageurs et au trafic local

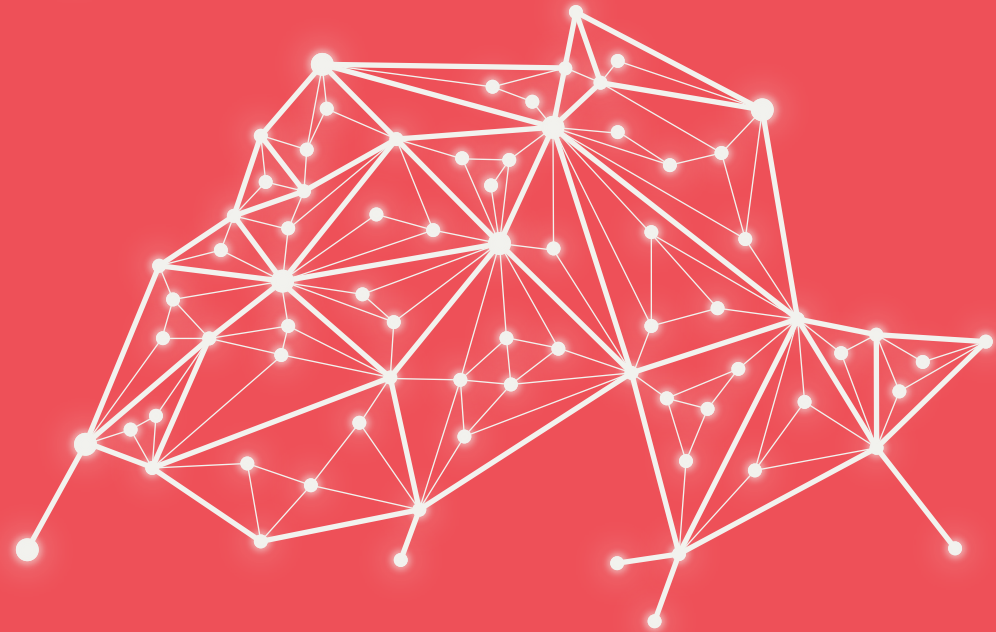
La densité de l'offre et la qualité du réseau des transports publics assurent aux voyageurs de parvenir à destination en toute sécurité, ponctualité et fiabilité dans toutes les régions du pays. Les transports publics sont ainsi un facteur économique important et font partie du service public.

Le trafic régional voyageurs (TRV) assure des liaisons importantes dans les régions densément peuplées et entre elles, et garantit la desserte de régions excentrées. Cette desserte de base se compose de plus de 1500 lignes sur lesquelles les entreprises de transport fournissent leurs prestations avec leurs trains, bus, trams, bateaux et installations à câbles. En complément, le trafic local se charge de l'indispensable fonction de desserte fine dans les agglomérations et les villes.

L'étendue précise de l'offre de TRV est définie par l'Office fédéral des transports, les cantons et quelque 120 entreprises de transport dans le cadre de la «procédure de commande». Ce processus commence longtemps à l'avance et comprend toutes les étapes de la planification de l'offre à long terme aux conventions de prestations et de financement portant autant que possible sur plusieurs années, en passant par l'achat de matériel d'exploitation. Des processus similaires auxquels la Confédération ne participe pas sont appliqués dans le trafic local entre les cantons, les communes et les entreprises de transport.

L'offre est améliorée là où la demande est élevée. Inversement, la demande réagit très fortement à l'offre. Par conséquent, les orientations fixées en matière de politique des transports peuvent être efficacement mises en œuvre, ceci en tenant compte de l'économie au sens large, des entreprises, de l'aménagement du territoire et de la politique régionale.

La branche des transports publics et les pouvoirs publics ont un grand intérêt commun à ce que leur collaboration et leur conduite soient définies sur le long terme. C'est la seule façon de garantir la nécessaire sécurité de planification concernant l'étendue des commandes, les objectifs de qualité et l'évolution des indemnités des pouvoirs publics pour les coûts non couverts des offres de transports publics (lire en page 38).



La Confédération et les cantons permettent la desserte régionale

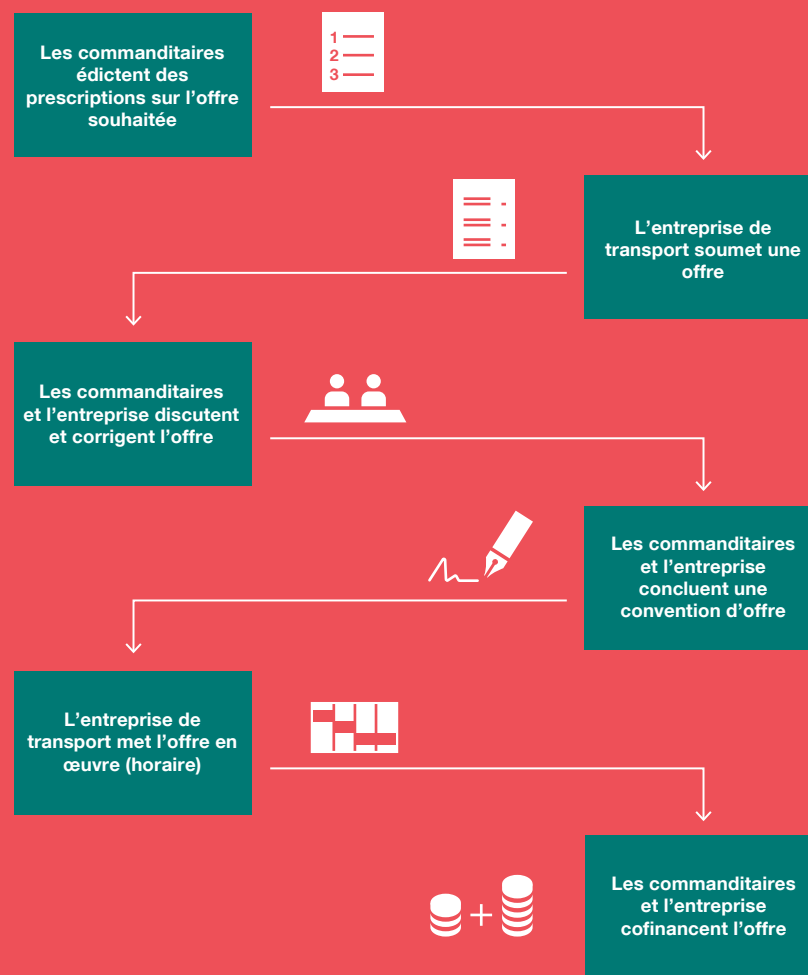
Contrairement aux relations entre les centres de moyenne et grande taille, dites «longues distances» ou «grandes lignes», les lignes du trafic régional voyageurs (TRV) ne peuvent pour la plupart pas couvrir les coûts de leur exploitation. Pour qu'une telle offre puisse tout de même être proposée, la 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 concrètes dans lesquelles elles planifient les coûts prévus et les recettes attendues de la vente de titres de transport. Le déficit restant est appelé «coûts non couverts planifiés» et est assumé par les commanditaires. 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 2,2 milliards de francs par année, est prise en charge par les pouvoirs publics. À l'échelle nationale, la Confédération assume 50 % du total des coûts non couverts du TRV. Répartie selon une clé, 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 généralement la majorité des coûts du TRV dans les cantons périphériques, qui en assument seulement 20 à 30 %.

Processus de commande dans le trafic régional voyageurs

Représentation schématique



Une contrepartie élevée pour les fonds publics utilisés

Chaque franc d'impôt utilisé pour les transports publics profite grandement à l'économie et à la société: en tant que moyen de transport de masse, ils forment l'épine dorsale de la mobilité de la population et sont très fortement ancrés au sein de cette dernière. Pour l'économie, les transports publics sont un facteur central par rapport à l'attrait de la place et l'accessibilité pour les travailleuses et les travailleurs. Du point de vue de la politique régionale, ils contribuent à la cohésion du pays en assurant la bonne connexion des régions périphériques avec les centres et en soutenant le tourisme.

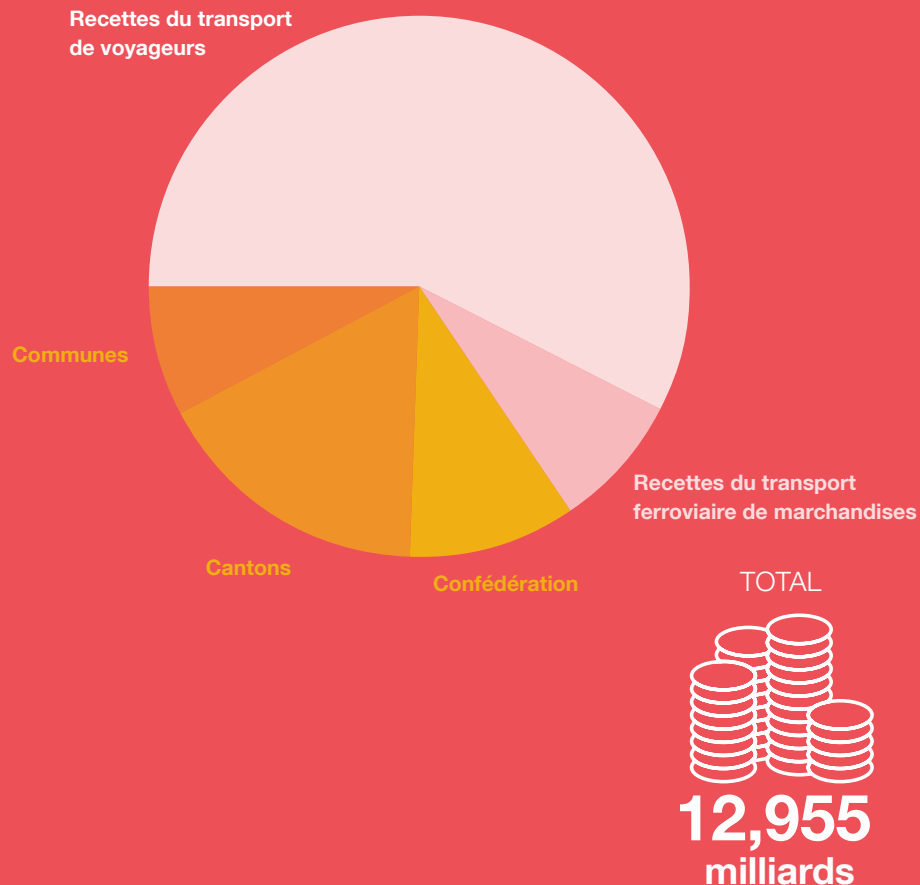
Les coûts des transports publics sont financés pour une grande part directement par la clientèle des entreprises de transport. Cette part varie cependant fortement selon le mode de transport et la région. Le trafic longues distances et le trafic purement touristique sont en principe autofinancés, alors que le subventionnement par les pouvoirs publics est indispensable dans le TRV et le trafic local. Là où les recettes des entreprises de transports publics ne suffisent pas à couvrir les coûts d'exploitation, la Confédération, les cantons et les communes participent à leur financement.

L'examen de l'évolution des indemnités par personne-kilomètre indique que la branche des transports publics utilise les moyens publics avec parcimonie et a réalisé des gains d'efficacité et de qualité. Le niveau des subventions n'a quasiment pas changé entre 2021 et le début de la pandémie de Covid-19. Il a toujours oscillé entre 20,3 et 21,3 centimes par personne-kilomètre.

La densification des cadences et l'allongement des heures d'exploitation ont donc pu être réalisés à un prix unitaire constant pour les pouvoirs publics. En parallèle, la qualité de l'offre a continuellement augmenté à travers une amélioration du confort des véhicules (p. ex. la climatisation), l'information à la clientèle en temps réel et l'intégration de services (p. ex. le Wi-Fi), ceci sans mettre davantage à contribution de contribuable.

Du fait de la pandémie de Covid-19 et d'autres circonstances géopolitiques entraînant des effets négatifs sur les chaînes de production (matières premières, énergie, difficultés de livraison), la branche des transports publics a temporairement eu besoin d'indemnités supérieures d'environ un quart. Un retour à la normale se dessine. Les défis financiers auxquels font néanmoins face les transports publics sont présentés sur la prochaine double page.

Financement de l'exploitation dans les transports publics



Défis du financement du trafic régional voyageurs et du trafic local

Dans le trafic régional voyageurs et le trafic local, des défis principalement dus à des influences externes s'annoncent pour les prochaines années.

- Du fait de la forte croissance de la population et de l'économie, la Suisse aura besoin d'ici 2035 d'environ 10% de capacités de transports supplémentaires, en particulier lors des pics de trafic, afin de pouvoir transporter les personnes supplémentaires.
- En plein tournant climatique, les transports publics sont un élément décisif grâce à leur excellente efficacité énergétique. La nécessaire décarbonisation des transports publics routiers nécessite cependant des investissements élevés.
- L'augmentation des coûts de postes importants tels que l'énergie, les salaires et les investissements de remplacement nécessaires augmentent encore la pression sur la branche.

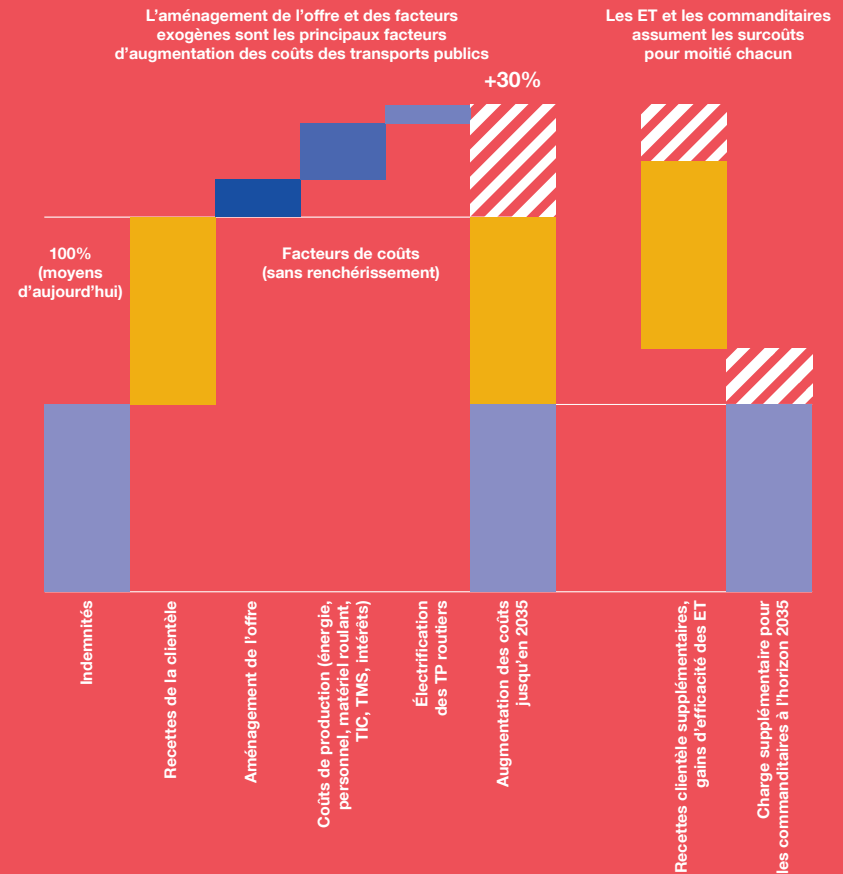
Ces facteurs doivent être traités sous la pression d'un budget fédéral serré et toujours plus disputé. D'ici 2035, les transports publics prévoient une augmentation des coûts de l'ordre de 30%.

Les entreprises de transport assument leur responsabilité et augmenteront leurs recettes de quelque 3% par année. En sus, elles continuent de fournir de grands efforts de réduction des coûts, mais avec une marge de manœuvre réduite, car les principaux postes (salaires, amortissements, électrification, énergie) ne peuvent que difficilement être influencés ou sont définis au niveau politique.


Les instances politiques font face au défi d'augmenter leurs subventions annuelles de 2,5 à 3,5% (renchérissement non compris). Des réductions de l'offre à court terme doivent être évitées à tout prix, car elles sont largement inefficaces du point de vue économique.

Pour répondre au besoin de financement supplémentaire demandé aux pouvoirs publics, des décisions claires sont nécessaires de la part de la Confédération, des cantons, des villes et des communes sur la base d'une prise en compte globale et en commun avec les entreprises de transport. C'est la seule façon d'assurer un financement durable à la fois pour les nécessaires développements de l'offre et les hausses de coûts dues à des causes externes.

Évolution des coûts attendue jusqu'en 2035



Effets du renchérissement et de la réglementation futurs non pris en compte

 Augmentation des coûts

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. Pour le rail, 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.

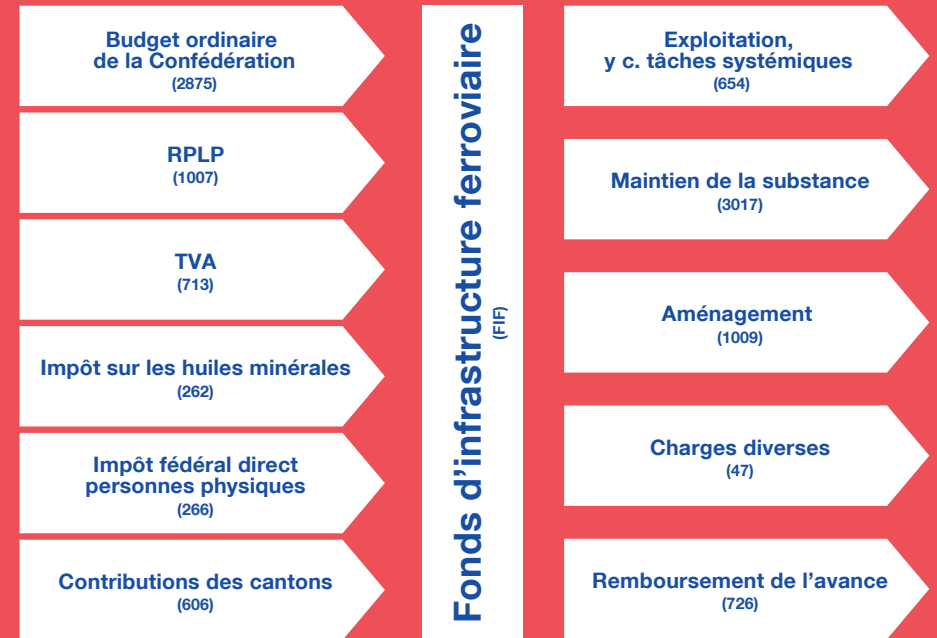
Tous les coûts d'exploitation, d'entretien et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire sont financés par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), qui est notamment alimenté par des moyens ordinaires de la Confédération, une part de la redevance sur les poids-lourds liée aux prestations (RPLP) et une contribution forfaitaire des cantons. Au total, le FIF alimente à peu près la moitié des investissements des pouvoirs publics dans les transports publics.

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.

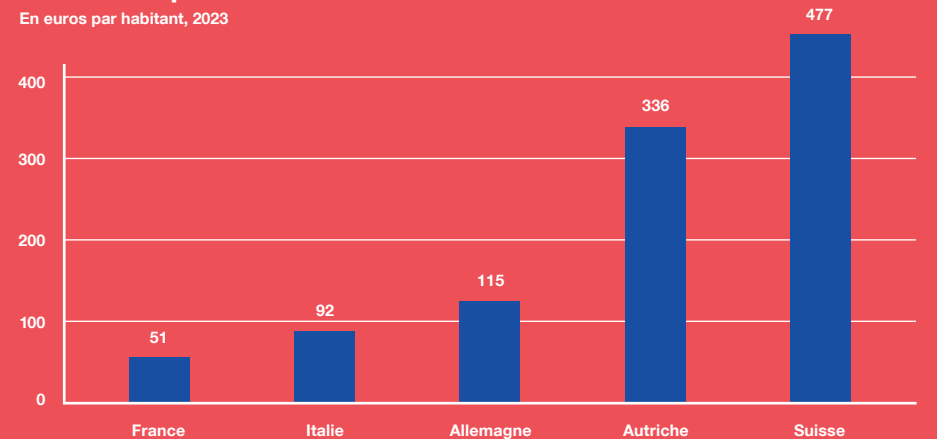
Les transports publics routiers profitent eux aussi d'un financement garanti et à durée illimitée depuis la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA). Les projets d'agglomération permettent de réaliser des infrastructures de trams et de bus.

Fonds d'infrastructure ferroviaire en mio. de francs, 2023



Investissements dans l'infrastructure ferroviaire par tête

En euros par habitant, 2023



Source du haut: Administration fédérale des finances (AFF) / Source du bas: Allianz pro Schiene

The image features a white background with several large, overlapping geometric shapes in a deep blue color. One prominent shape is a large 'Z' or zig-zag pattern. The top-right arm of this 'Z' contains the text 'Les perspectives des transports publics pour la Suisse de demain'. The bottom-right arm of the 'Z' is filled with a pattern of thin, horizontal, light blue and white stripes. The top-left arm of the 'Z' is solid blue and ends in a dashed blue line. The overall composition is modern and minimalist.

Les perspectives des
transports publics pour
la Suisse de demain

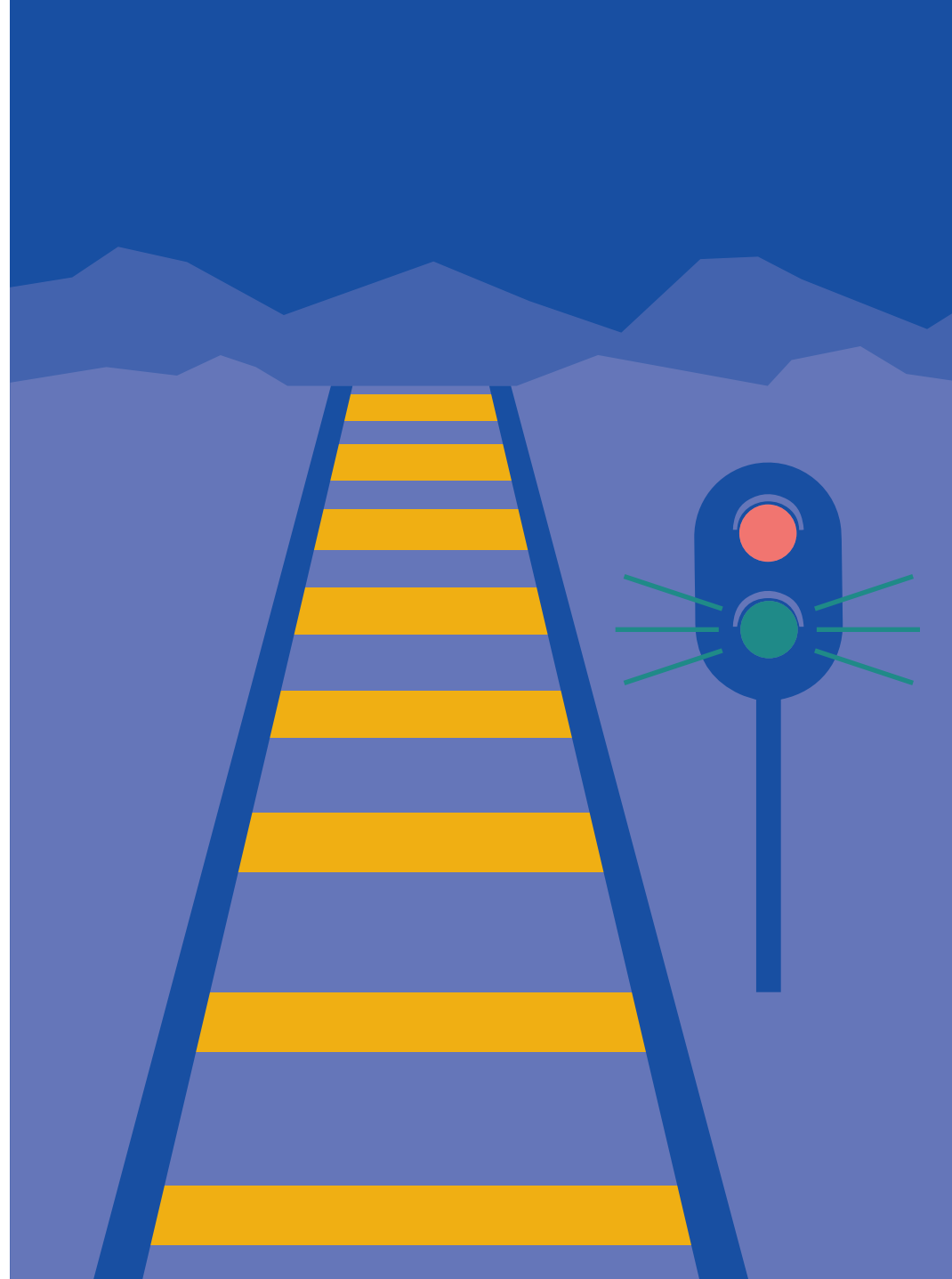
Perspectives des transports publics pour la Suisse de demain

À l'avenir également, les transports publics joueront un rôle important pour la Suisse et feront partie de la solution à toute une série de défis. Du fait de la forte croissance de la population et de l'économie, la Suisse a besoin de capacités de transports supplémentaires, en particulier lors des pics de trafic, afin de pouvoir transporter les personnes supplémentaires. Simultanément, il s'agit d'atteindre les objectifs climatiques de l'Accord de Paris, de lutter contre la surcharge de l'espace dans les villes et les agglomérations, de garantir un approvisionnement suffisant du pays en électricité et de maintenir la qualité de vie de la population.

Les réseaux de transport existants sont de plus en plus sous pression, et les transports publics du pays doivent au moins suivre la croissance de la population et de l'économie. Sans cela, l'infrastructure routière souffrira encore davantage d'embouteillages et de suroccupation, ce qui nuira non seulement à l'environnement à cause des émissions, mais aussi à l'économie, du fait du temps de travail perdu et de coûts de transport plus élevés. Une croissance des transports publics supérieure à la croissance générale serait cependant encore plus souhaitable, car ceux-ci sont clairement plus performants que le trafic individuel motorisé dans de nombreux domaines: ils sont plus propres, plus économes en énergie et nécessitent moins de place.

Le monde politique est du même avis et s'est donné le mandat d'augmenter la part des transports publics sur le total du trafic à travers des motions et des interventions parlementaires. Une étude publiée par l'UTP au printemps 2020 a démontré qu'une hausse substantielle de la part modale était possible. La branche des transports publics est résolument décidée à agir elle-même et à promouvoir systématiquement les nombreuses mesures définies.

Les transports publics donnent accès à une mobilité fiable, efficace et accessible, indépendamment du revenu ou du statut social, et endossent un rôle-clé en vue de permettre à la Suisse d'atteindre ses objectifs climatiques et énergétiques. De plus, la prospérité et la qualité de vie élevée que connaissent le pays sont grandement influencées par l'offre attrayante proposée par la branche.



Davantage de transports publics pour l'environnement

La Suisse fait face à de grands défis environnementaux. Dans le domaine de la mobilité, l'empreinte écologique du trafic individuel motorisé (TIM) est particulièrement élevée. Les transports publics offrent un fort effet de levier en vue d'atteindre les objectifs climatiques de la Confédération.

En 2019, les transports publics étaient responsables de 10% seulement des coûts externes de la mobilité, à savoir les coûts dus aux dommages causés à l'environnement et à la santé, qui sont assumés par des tiers, par la collectivité ou par les générations futures, alors que plus de 70% étaient dus au trafic voyageurs et marchandises sur la route et 11% au trafic aérien.

Les transports publics jouent un rôle capital en vue d'atteindre les objectifs climatiques relatifs aux émissions de gaz à effet de serre. En 2021, les transports suisses ont généré 31% du total des émissions indigènes. Un peu moins des trois quarts de celles-ci incombent aux voitures de tourisme, mais les poids-lourds et les véhicules de livraison pèsent eux aussi lourdement dans la facture. Ne représentant que 0,2% des émissions de CO₂, la contribution des chemins de fer est quasi nulle.

La principale condition sur la voie des objectifs climatiques est de passer à des entraînements propres dans le TIM et les transports publics routiers afin de réduire les émissions de CO₂ (voir double-page suivante).

En sus, augmenter la part modale, c'est-à-dire la part des transports publics dans la mobilité face aux autres modes de transport, constitue le levier principal lorsqu'il est question de concevoir un trafic plus respectueux de l'environnement et de réduire les coûts externes.

L'UTP soutient également une redevance dissuasive sur le CO₂. L'avion, en particulier, est actuellement trop peu taxé et est trop bon marché. Cet avantage concurrentiel face au rail doit être rééquilibré afin de permettre le transfert du trafic aérien de courte distance vers le train. En effet, un kilomètre en avion nuit environ trente fois plus au climat qu'un kilomètre en train.



Se déplacer en économisant l'énergie

La mobilité est énergivore. Aujourd'hui, environ un tiers de la consommation énergétique totale de la Suisse lui est due. Du fait de l'électrification, la consommation de carburants fossiles baisse et les besoins de courant électrique augmentent. Dans le même temps, il y a lieu de garantir l'approvisionnement en électricité, en particulier issue de sources propres.

Les transports publics sont largement meilleurs que le trafic individuel motorisé quant à la consommation énergétique. La représentation ci-contre le montre. Les raisons principales de la supériorité des transports publics sont la moindre résistance au roulement des rails, le taux d'occupation et le meilleur rapport du poids des véhicules par personne transportée. Le train, le trolleybus et le tram sont les meilleurs sur ces aspects, et le SUV est nettement le moins bon.

Le train est imbattable pour ce qui est de la consommation d'énergie par personne-kilomètre, également en comparaison entre les moyens de transport des TP. De plus, des entreprises ferroviaires suisses disposent de leurs propres centrales hydroélectriques, qui leur permettent de couvrir leurs besoins en courant de traction à plus de 90 %, et même à 100 % pour les Chemins de fer rhétiques (RhB) et le Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS).

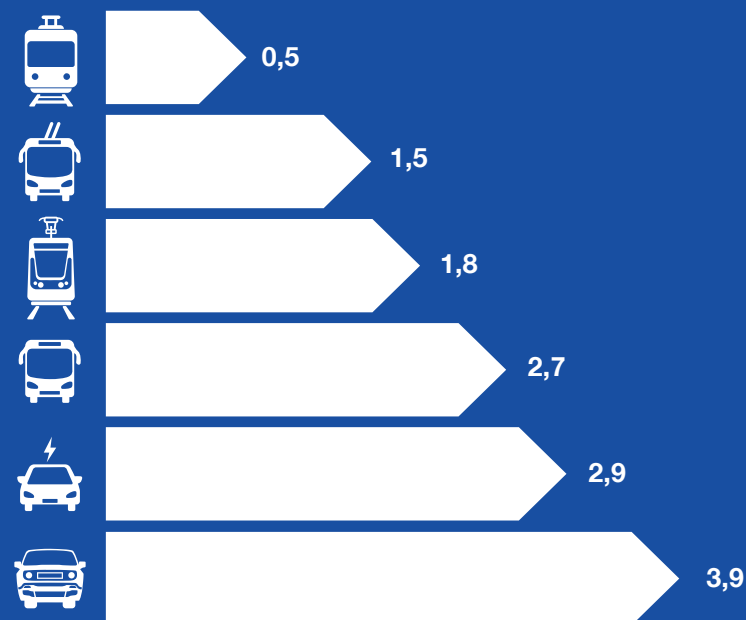
Le trafic marchandises ferroviaire présente lui aussi un bon bilan énergétique. Un poids-lourd consomme six fois plus d'énergie que le chemin de fer pour transporter la même quantité de marchandises. Le plus grand poids que le train peut transporter se reflète dans le bilan.

Les entreprises de transport mettent tout en œuvre pour continuer d'augmenter leur efficacité énergétique. L'objectif de la stratégie énergétique de l'UTP est d'augmenter l'efficacité énergétique des transports publics de 30 % d'ici 2050. Elles comptent y parvenir notamment grâce à du matériel roulant plus efficace, à des optimisations de l'exploitation à l'aide d'horaires affinés, à des systèmes d'assistance à la conduite et à une meilleure efficacité énergétique dans l'exploitation des infrastructures.

La branche des transports publics s'engage pour 2040 déjà à couvrir l'entier de ses besoins énergétiques par des sources d'énergie renouvelables et durables, tout en rehaussant son niveau d'auto-alimentation, améliorant ainsi la sécurité d'approvisionnement de la Suisse. Seuls les véhicules historiques et la navigation sont exclus de ces mesures.

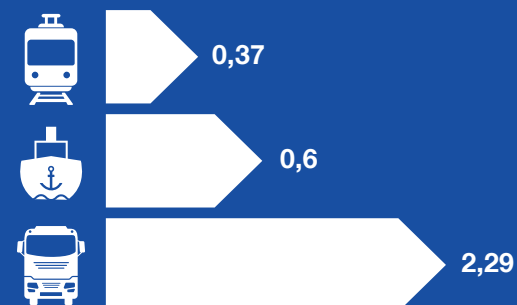
Consommation énergétique du trafic voyageurs suisse

Valeurs moyennes en équivalents mégajoules par personne-kilomètre, 2020



Consommation énergétique du trafic marchandises suisse

Valeurs moyennes en équivalents mégajoules par tonne-kilomètre, 2020



Source: mobitool

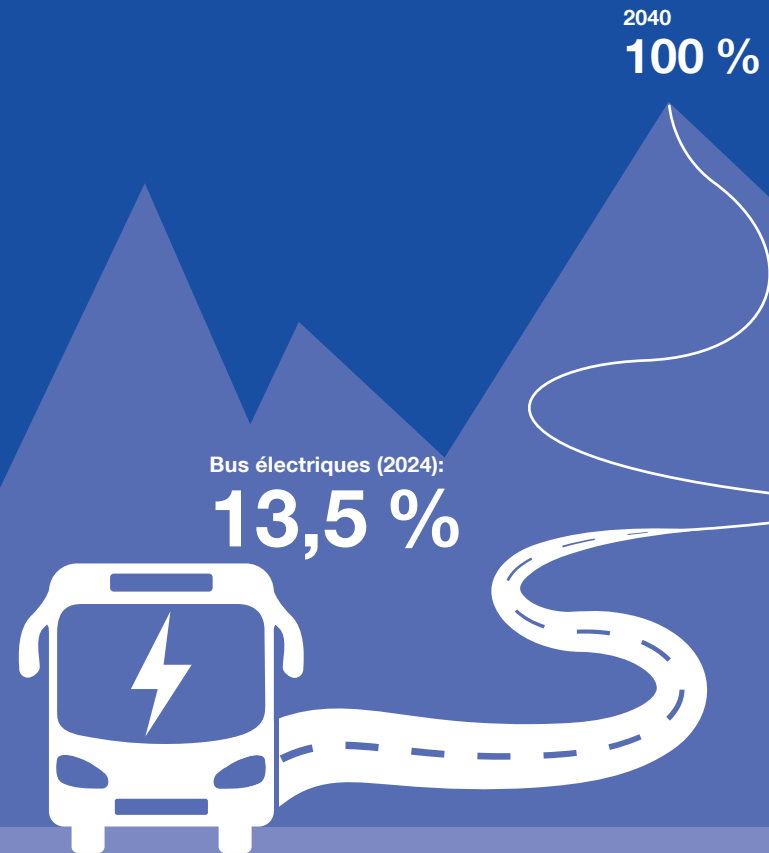
Entraînements propres dans les transports publics routiers

Les transports publics présentent un bilan environnemental nettement meilleur que le trafic individuel motorisé. Toutefois, en 2022, 3 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic suisse provenaient des bus des transports publics. La branche est décidée à apporter sa contribution à la lutte contre le changement climatique en faisant passer l'ensemble des flottes de bus à des technologies d'entraînement propres.

Sur les quelque 7500 bus qui circulaient en Suisse début 2024, un millier étaient équipés d'une motorisation purement électrique (bus à batteries ou trolleybus), soit une part de 13 % environ. Les entreprises fournissent d'importants efforts pour faire passer rapidement leurs flottes de bus à des techniques d'entraînement respectueuses de l'environnement. La technologie pour ce faire est mûre. Cependant, d'importants changements allant bien au-delà de l'achat de nouveaux véhicules sont nécessaires. Des infrastructures (dépôts, ateliers, etc.) doivent être transformées, des installations de recharge doivent être créées et le personnel des ateliers doit être instruit. Cela prend du temps, et nécessite surtout des moyens financiers suffisants, car déjà à l'achat, les bus propres sont nettement plus chers que les bus diesel ordinaires.

L'UTP s'engage résolument pour des conditions-cadres permettant d'accélérer cette transition. Le financement de soutien de la Confédération accordé jusqu'en 2030 pour chaque nouveau bus propre acheté et l'échelonnement de la suppression de l'exonération des transports publics de l'impôt sur les huiles minérales prévu dans la loi sur le CO₂ révisée sont d'importants éléments à cette fin. Cela permettra d'éviter que les entreprises de transport ne doivent compenser des montants supplémentaires en sus des investissements déjà élevés pour les bus respectueux de l'environnement.

Des différences importantes existent entre les régions au sujet de l'électrification des flottes de bus, car les défis ne sont pas les mêmes en zone urbaine et en campagne, notamment pour des raisons topographiques. De nombreuses villes travaillent d'arrache-pied à la transition et certaines sont tout près de l'achever. Les Verkehrsbetriebe Schaffhausen (VBSH) et les Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) emploient ainsi déjà une majorité de bus électriques, et l'achèvement de l'électrification est déjà prévu respectivement pour 2027 à Bâle et 2028 à Schaffhouse.



Les marchandises sur le rail

Face au transport routier, par tonne transportée, le trafic marchandises ferroviaire suisse se distingue par une utilisation du sol cinq fois moindre, une efficacité énergétique environ six fois meilleure et des émissions plus de dix fois inférieures grâce à un mix électrique renouvelable et sans émissions de CO₂.

Il tombe donc sous le sens de transférer la plus grande part possible du trafic marchandises de la route sur le rail. En comparaison avec la part moyenne européenne, qui représentait environ 17 % en 2021, la part des marchandises transportées sur le rail est certes élevée en Suisse avec 38 %, mais ce transfert reste un défi.

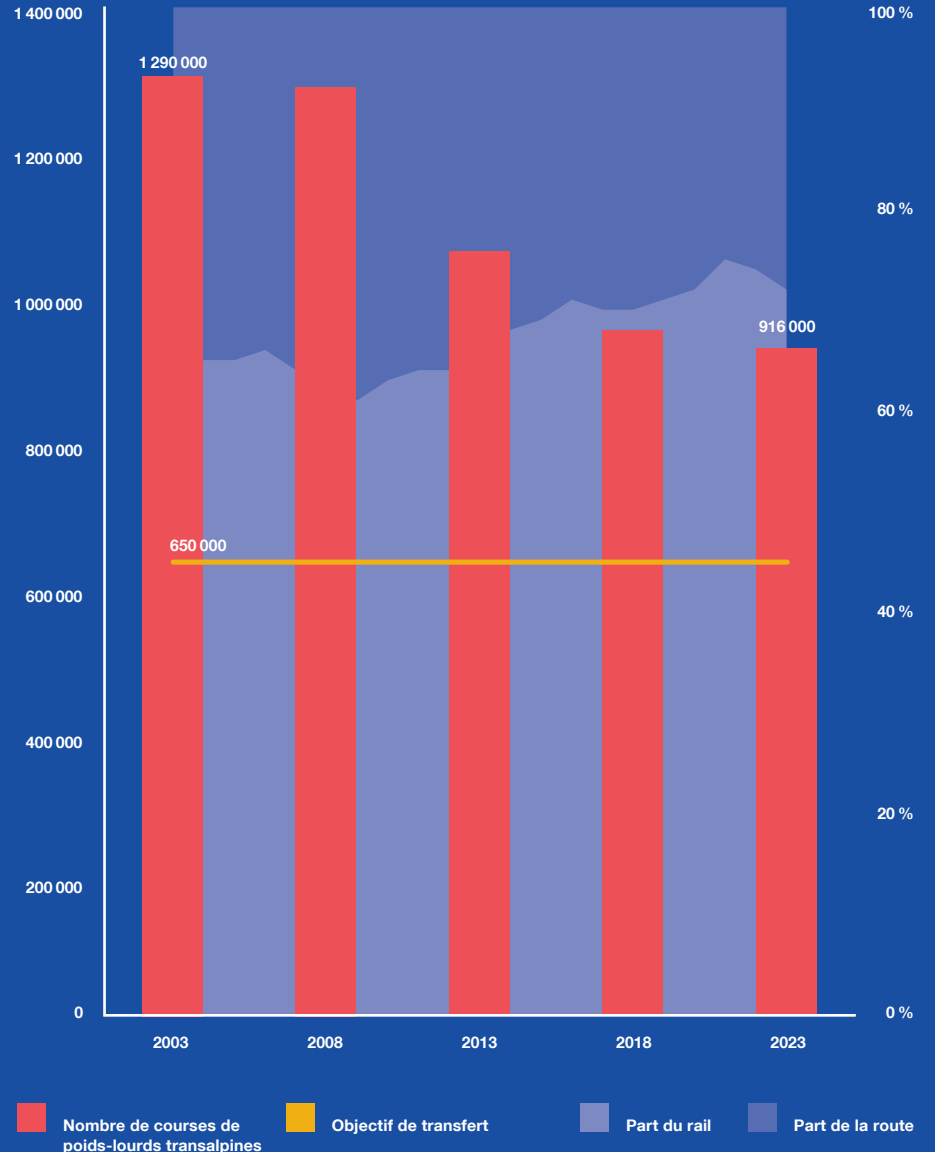
Depuis trente ans, un objectif de transfert de la route au rail est fixé dans la Constitution pour le trafic marchandises à travers les Alpes. Depuis 2018, au maximum 650 000 courses annuelles devraient emprunter les routes de transit des Alpes. Cet objectif n'a pas été atteint jusqu'à aujourd'hui, mais la part du rail a continuellement augmenté et se montait à 72,0 % en 2023.

La situation est plus difficile dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation, dit «trafic marchandises sur le territoire». Dans ce secteur, la part du rail face à la route était en 2022 de 17 % dans le trafic intérieur, de 24 % dans le trafic d'importation et de 22 % dans le trafic d'exportation.

L'UTP s'engage en faveur du trafic marchandises ferroviaire sur le territoire pour lui permettre de continuer à mettre à profit ses avantages et à augmenter sa part de marché. Cela nécessite un encouragement financier en faveur des automatisations et de la numérisation. L'introduction de l'attelage numérique automatique, notamment, rendra le trafic marchandises ferroviaire plus efficace, simple et rapide. Il y a lieu de créer en sus des incitations favorisant des transports de marchandises supplémentaires sur le rail et de mettre en place un soutien financier de durée limitée pour le trafic par wagons complets isolés (TPWCI), car celui-ci ne peut actuellement pas être exploité de façon rentable sans soutien étatique. Une suppression de cette offre entraînerait 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



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 63300 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 73000 hectares, soit 1,8 % de la superficie totale du pays.

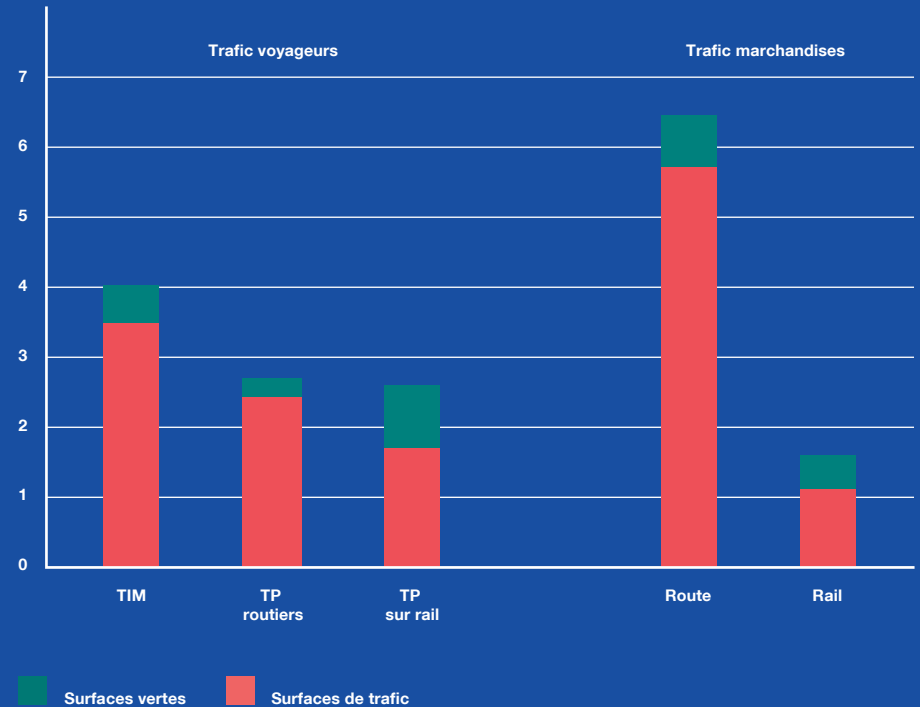
La répartition de ces surfaces entre le rail et la route et la distinction au sein du trafic routier entre le trafic individuel et les transports publics voyageurs indiquent que le trafic individuel motorisé utilise environ 1,5 fois plus de surface que les transports publics routiers et 1,5 à 2 fois 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



Impressum

Éditeur

Union des transports publics, Dählhölzliweg 12, CH-3005 Berne
info@utp.ch, www.utp.ch

Rédaction et contenu

UTP: Orfeo Beldi, Manuela Häusermann, Bernhard Adamek et Ueli Stückelberger

Mise en page et graphisme

UTP: Marion Aland et Philipp Lädach en collaboration avec heyday.ch

Traduction

UTP: Valentin Abbet et Bruno Galliker

Druck

VÖGELI AG, Langnau i.E.
Cradle to Cradle®

Tirage

Français: 300 exemplaires, allemand: 1500 exemplaires

Pour commander la version imprimée:

www.utp.ch/commander

©UTP, 2024



Les produits d'impression
certifiés Cradle to Cradle®
produits par Vögel AG.
À l'exception des reliures.



Dählhölzliweg 12
CH-3005 Berne
www.utp.ch
info@utp.ch