

## Transports terrestres : faits et chiffres

### Résumé du rapport d'étape 2006 de l'ARE

Au regard du nombre de projets prévus dans le domaine des transports (futur développement de l'infrastructure ferroviaire, par exemple), des priorités doivent être fixées dans l'attribution des ressources financières afin de garantir l'utilisation efficiente des moyens disponibles. À cet effet, il est nécessaire de disposer d'informations de base transparentes et consolidées sur les flux de trafic, les capacités disponibles et le taux d'utilisation de ces capacités, sur la répartition des ressources financière et la rentabilité. Elaboré sur demande d'economiesuisse, du TCS et de la LITRA, le présent rapport d'étape de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) est un premier pas important vers une transparence accrue en matière de financement des transports. Si l'on souhaite garantir une transparence totale et la comparabilité des différents modes de transports, certains points devront encore être éclaircis concernant les transports publics et l'évaluation de leur rentabilité. Le DETEC envisage de combler ces lacunes importantes.

### Position d'economiesuisse

L'étude de l'ARE constitue un premier pas vers la fixation de priorités dans l'affectation des ressources, ceci dans l'intérêt général et en dehors de toutes revendications régionales. Il importe de procéder rapidement à des éclaircissements complémentaires en vue de fournir les données de base exhaustives et transparentes qui faciliteront le processus politique de décision.

23 avril 2007    Numéro 9

# dossierpolitique



# Transports : premier pas vers la transparence

Résumé du rapport intermédiaire de l'ARE « Données de base du trafic terrestre »

## 1. Objet de l'étude

La situation financière reste tendue : il faut fixer des priorités pour la répartition des moyens financiers

La situation financière de la Confédération et des cantons est tendue et elle devrait le rester dans les années à venir. Toutes les tâches de l'Etat sont touchées. Au regard du nombre de projets prévus dans le domaine des transports, des priorités doivent donc être définies dans l'attribution des ressources afin de garantir l'utilisation efficiente des moyens financiers disponibles. À cet effet, il faut disposer de bases décisionnelles transparentes et consolidées sur les flux de trafic, les capacités disponibles et leur utilisation, sur la répartition des ressources financières et sur la rentabilité.

Les informations nécessaires font défaut

Dans un pays fédéraliste, la collecte de ce type d'informations est un véritable défi. Les données en question existent en effet presque toutes quelque part, mais elles ne sont souvent que partiellement accessibles. Des bases décisionnelles consolidées sont aujourd'hui pratiquement inexistantes. Or elles sont indispensables pour utiliser rationnellement les deniers publics.

Préoccupation commune d'économiesuisse, du TCS et de la LITRA

Partant de ce constat, economiesuisse, le TCS et la LITRA ont proposé au printemps 2005 au chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) d'établir les données de base faisant encore défaut. Un groupe d'experts ad hoc dirigé par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) a vu le jour au cours de l'automne 2005, avec pour objectif de créer des bases décisionnelles consolidées et transparentes destinées à garantir une utilisation optimale des ressources et de formuler des recommandations en la matière. Les résultats provisoires publiés dans ce rapport intermédiaire sont résumés ci-dessous.

## 2. Evolution du trafic 1970–2000

Rôle prépondérant des transports terrestres

Le transport terrestre est de loin le domaine majeur de la période examinée. Le trafic fluvial et le trafic aérien (intérieur) n'ont en effet représenté que 2 % de l'ensemble.

Au cours des 30 dernières années, le transport routier individuel motorisé a presque doublé en trafic voyageurs et triplé en trafic marchandises. Malgré le rôle important du transport ferroviaire dans les zones urbaines, le trafic ferroviaire voyageurs est huit fois moins important que le trafic individuel routier motorisé.

La situation est complètement différente dans le domaine du trafic marchandises. Jusqu'à l'inversion de tendance intervenue en 1981, les marchandises étaient transportées en premier lieu par rail. Les années suivantes ont été marquées par une forte progression des transports routiers. Ces dernières années, le trafic ferroviaire marchandises a regagné de l'importance, en particulier depuis 1996 dans le segment longues distances.

## 3. Taux de charge des axes de transport

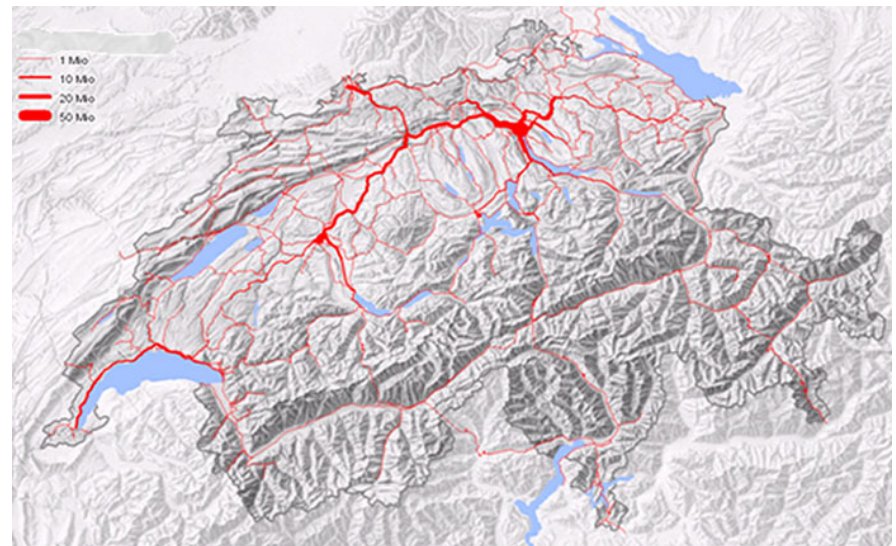
La charge de trafic actuelle est visible, mais on ne sait rien du taux de charge des infrastructures de transport

La charge du trafic ferroviaire voyageurs (figure 1, page 2) et du trafic routier voyageurs (figure 2, page 2) en 2000 a été calculée à l'aide du modèle national bimodal développé par l'ARE en collaboration avec l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ), l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral des routes (OFROU). Ce modèle ne livre toutefois aucune information sur le taux de charge des infrastructures.

Les charges du trafic ferroviaire voyageurs les plus fortes se situent dans les agglomérations, sur l'axe est-ouest du Plateau et dans l'Arc lémanique. Elles sont nettement inférieures sur l'axe nord-sud. La situation du trafic routier voyageurs est comparable à celle du trafic ferroviaire. Ici aussi, les plus gros volumes de trafic reviennent aux agglomérations sur l'axe est-ouest du Plateau suisse, à l'Arc lémanique ainsi qu'aux régions de Bâle et de Lugano-Mendrisiotto. En ce qui concerne le transit alpin, les charges de trafic sont peu marquées sur l'ensemble de l'année, ce qui ne donne aucune indication sur les pics de trafic observés les jours fériés, les fins de semaine ou durant les vacances d'été.

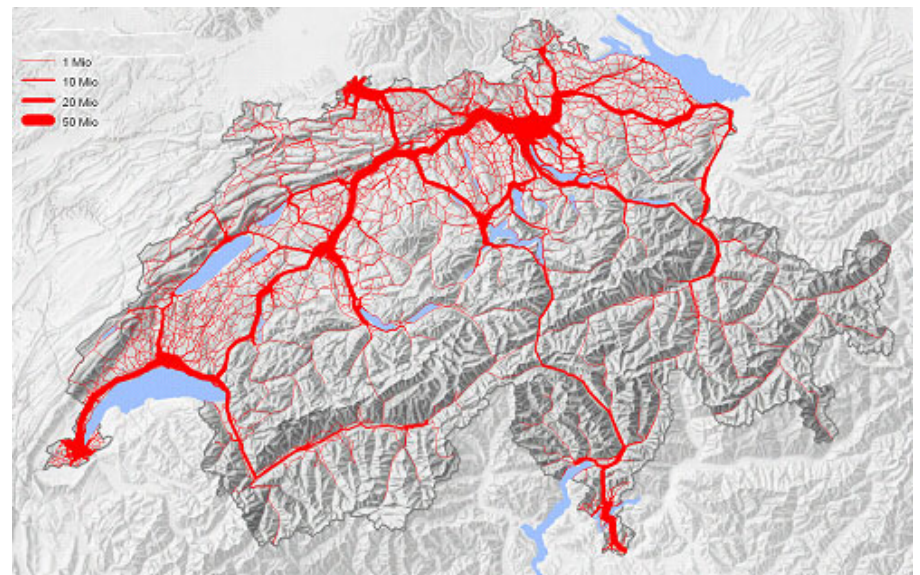
Modèle bimodal du trafic ferroviaire voyageurs : la comparaison des figures 1 et 2 montre clairement l'importance relative du rail et de la route pour le trafic voyageurs. La figure 1 met en évidence la charge très élevée de trafic du rail dans les agglomérations, sur l'axe ouest-est via le Plateau suisse ainsi que dans la région lémanique.

**Figure 1 : Trafic ferroviaire voyageurs 2000, en millions de personnes par an**



Modèle bimodal du trafic routier voyageurs : la comparaison des figures 1 et 2 montre clairement l'importance relative du rail et de la route pour le trafic de voyageurs. La figure 2 montre que le trafic routier est très élevé dans les agglomérations, sur l'axe ouest-est via le Plateau, dans l'Arc lémanique et dans les régions de Bâle et de Lugano-Mendrisiotto.

**Figure 2 : Trafic routier voyageurs 2000, en millions de personnes par an**



Le modèle national de base du trafic marchandises par route et par rail, qui doit prendre en considération tous les transports de marchandises sur les réseaux routier et ferroviaire de Suisse, est actuellement en voie de réalisation. Les cartographies présentées ont donc été établies à l'aide des relevés des volumes de trafic actuels, qui sont exprimés en tonnes. Pour le trafic marchandises par route, ces relevés se limitent aux flux de transport suprarégionaux du trafic lourd (poids total >3,5 t). Le volume des marchandises transportées en 2000, en tonnes nettes, est présenté aux figures 3 (rail) et 4 (route).

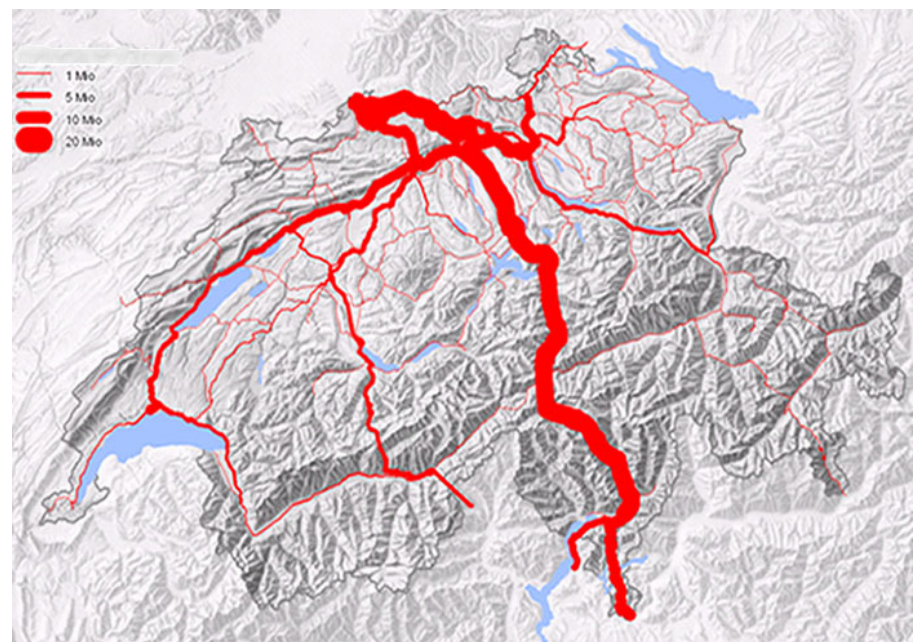
S'agissant du volume de marchandises (tonnes nettes) transportées annuellement sur le réseau des CFF et des principaux chemins de fer privés, la part du lion revient à l'axe nord-sud. Deux tiers des marchandises franchissant l'Arc alpin en Suisse sont transportés par rail. Dans le trafic intérieur, les plus gros volumes sont transportés entre Bâle et Zurich et sur

l'axe est-ouest du Plateau suisse. Le plus gros volume de marchandises en trafic routier lourd concerne les autoroutes formant l'axe est-ouest, mais l'axe nord-sud n'est pas en reste, surtout l'A2.

En 2004, 110,2 millions de tonnes de marchandises ont franchi les Alpes entre le Mont-Cenis/Fréjus et le Brenner, soit une progression de 117 % depuis 1980. La part du rail à l'ensemble du trafic marchandises franchissant l'arc alpin dans sa partie centrale s'est élevée à 36,2 % en moyenne, soit 22,1 % en France, 64,7 % en Suisse et 23,2 % en Autriche.

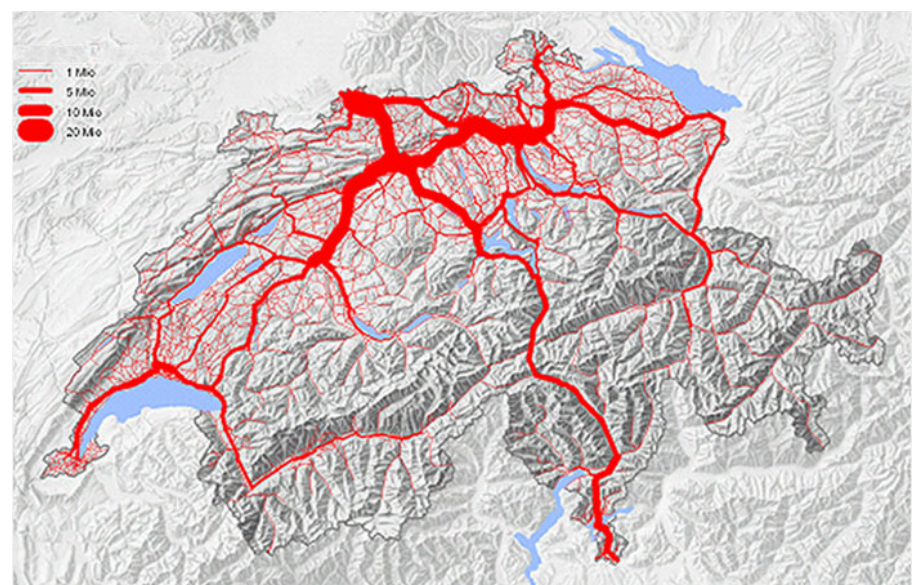
Trafic ferroviaire de marchandises : la comparaison des figures 3 et 4 montre clairement l'importance relative du rail et de la route pour le trafic de marchandises et la « spécialisation » des axes. La majeure partie des marchandises transportées (tonnes nettes) via le réseau CFF et les principales lignes privées emprunte l'axe nord-sud. Le rail est utilisé pour les deux tiers des marchandises franchissant les Alpes.

Figure 3 : Trafic ferroviaires de marchandises 2000, en millions de tonnes par an



Trafic routier de marchandises : la comparaison des figures 3 et 4 montre clairement l'importance relative du rail et de la route pour le trafic de marchandises et la « spécialisation » des axes. La majorité du trafic poids lourds transite par les autoroutes de l'axe ouest-est et dans une moindre mesure par celles de l'axe nord-sud.

Figure 4 : Trafic routier de marchandises 2000, en millions de tonnes par an



**4. Perspectives d'évolution du trafic voyageurs 2000-2030**

Le trafic voyageurs continuera d'augmenter

Les auteurs du rapport « Perspectives d'évolution du trafic voyageurs en Suisse à l'horizon 2030 » pronostiquent une hausse du trafic voyageurs par route et par rail de 15 % à 29 % d'ici 2030, suivant les scénarios. Les transports publics vont connaître une croissance sensiblement plus rapide et pourraient accroître leur part de marché jusqu'à sept points de pourcentage aux dépens de la route. L'automobile conservera toutefois sa position dominante. La part du trafic individuel motorisé dans la répartition modale du trafic voyageurs fléchira ainsi de 78 % actuellement à 70 % en 2030, dans le meilleur des cas.

Trafic ferroviaire : aucune transparence en ce qui concerne l'utilisation des différentes lignes

La charge du réseau en 2030 peut être calculée à l'aide du modèle de transport national. Les matrices départ-arrivée définies pour l'horizon 2030 (scénario de base) sont alors transposées sur le réseau de transport 2000. Dans le trafic ferroviaire, les plus forts taux de croissance (figures 5 et 6, en annexe page 10) reviennent aux corridors principaux : Zurich-Berne, Zurich-Bâle-Berne, Lausanne-Genève, Zurich-Zoug-Lucerne et Zurich-Winterthour-St-Gall. La croissance sera supérieure à la moyenne dans l'agglomération zurichoise et dans le corridor Zurich-Berne. Une régression est pronostiquée pour certaines régions de montagne, de l'Arc jurassien et du Plateau. En l'absence de données sur les capacités par ligne et par tronçon, rien ne peut être dit sur la charge du réseau ferroviaire à ce niveau.

Trafic individuel motorisé : transparence garantie pour l'utilisation des routes nationales aux heures de pointe

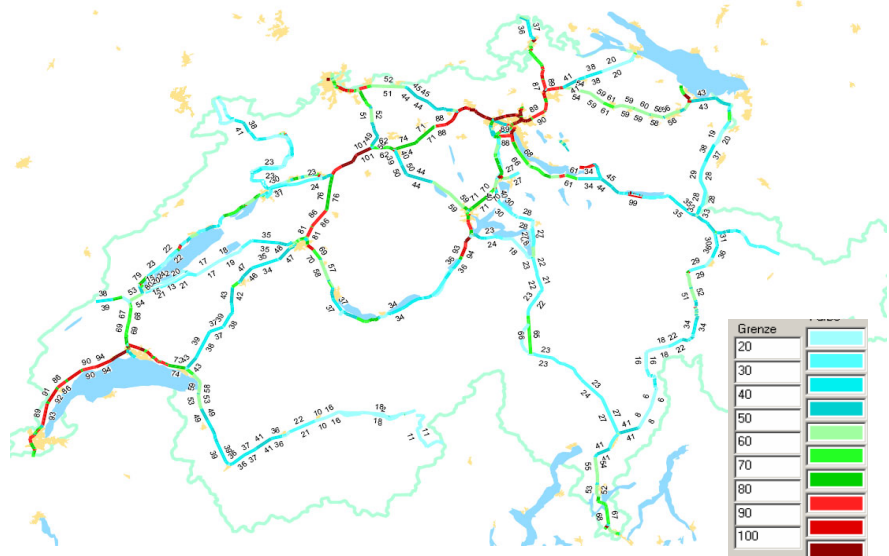
Il est possible d'analyser le trafic individuel motorisé – contrairement au trafic ferroviaire – en fonction de l'utilisation des capacités des différents tronçons aux heures de pointe (figure 7, ci-dessous). A l'instar du rail, le trafic individuel motorisé croîtra davantage dans les corridors principaux que sur le reste du réseau routier (figures 8 et 9, en annexe page 11) entrant sur les axes principaux est toutefois moins marquée dans le trafic individuel motorisé que dans le trafic ferroviaire, ce qui s'explique en partie par les capacités limitées du réseau existant, qui induit le transfert d'une partie du trafic sur des itinéraires alternatifs. Il faut aussi relever qu'à la suite de la mise en service des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA), le trafic individuel motorisé croîtra sensiblement moins vite que le rail sur l'axe nord-sud (Bâle-Lucerne-Tessin).

D'ici à 2030 : réserves de capacité importantes et goulets d'étranglement ponctuels

La plupart des situations d'engorgement du trafic du réseau des routes nationales sont signalées dans les grandes villes et agglomérations, où le trafic de transit et le trafic local se superposent. Quelques tronçons situés en dehors des villes et agglomérations connaissent aussi des problèmes de surcharge chronique, notamment sur l'axe est-ouest entre Berne et Zurich, sur l'Arc lémanique et dans les cantons de Soleure et d'Argovie.

Les experts prévoient que les routes nationales des régions de Zurich, Bâle, Berne, Lucerne et de l'Arc lémanique sont ponctuellement utilisées à près de 100 % aux heures de pointes à l'horizon 2030. Les autres régions possèdent de grandes réserves de capacité.

**Figure 7 : Taux de charge des routes nationales aux heures de pointe en 2030, en %** (Scénario de base, heure de pointe = 10 % du trafic journalier moyen des jours ouvrables)



Source : Modèle de transport, DETEC (ARE)

Trafic de marchandises : il n'est pas encore possible de déterminer le taux d'utilisation des réseaux routier et ferroviaire

**5. Perspectives d'évolution du trafic marchandises 2000-2030**

Si l'on se réfère au rapport d'experts « Perspectives d'évolution du trafic marchandises à l'horizon 2030 », l'ensemble des prestations du trafic marchandises sur la route et sur le rail, actuellement de 24 milliards de tonnes-kilomètres environ, devrait atteindre 31 à 42 milliards de tonnes-kilomètres d'ici 2030, selon le scénario (augmentation de 32 % à 78 %). Le rail devrait se développer de manière particulièrement dynamique et, suite à une inversion de tendance, sa part de marché devrait augmenter considérablement par rapport à la route. Mais le trafic marchandises par route continuera de jouer un rôle majeur. Le trafic de transit des marchandises continuera quant à lui de gagner en importance.

Les charges futures du réseau peuvent uniquement être calculées à l'aide d'un modèle prospectif. Les travaux de réalisation d'un modèle national bimodal du trafic marchandises ont été lancés au milieu de 2006 et les premiers résultats ne sont pas attendus avant début 2008. Dans ces conditions, il est prématuré de répondre à la question des limites de capacité des réseaux routier et ferroviaire ou de l'utilisation des différents tronçons.

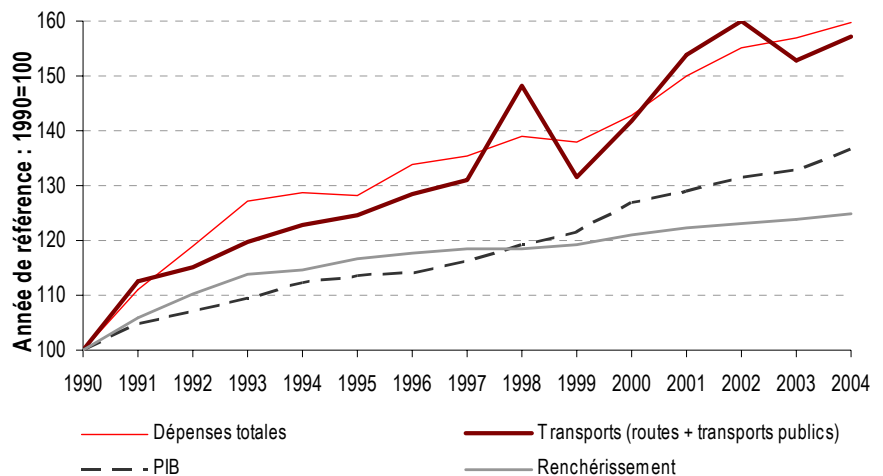
Hausse des dépenses de transport supérieure à la moyenne. Pas d'économies jusqu'ici

**6. Dépenses publiques de transport**

De 1990 à 2004, les dépenses publiques de transport ont suivi la même tendance que l'ensemble des dépenses. Durant la période examinée, leur part a légèrement reculé, passant de 10,6 % à 10,4 %. Tant le total des dépenses que les dépenses de transport ont progressé à un rythme supérieur à la croissance économique et au renchérissement (figure 10, ci-dessous). Les dépenses de transport ont donc aussi augmenté en termes réels. Sur la période examinée, les dépenses au titre des routes et des transports publics ont augmenté annuellement de 3,1 % en moyenne, passant de 8,8 mrd fr. à 13,5 mrd fr. Une comparaison entre les modes de transport met en évidence une baisse de la part de la route, de 61 % environ à 51 %. Cette évolution s'explique, d'une part, par la forte progression des dépenses consenties au titre des infrastructures ferroviaires (fonds FTP) depuis 1997 et, d'autre part, par la croissance modérée des dépenses pour la route à partir de 1992.

En comparaison avec la croissance économique et le renchérissement, les dépenses de transport, à l'instar de l'ensemble des dépenses de l'Etat, ont augmenté dans une proportion supérieure à la moyenne depuis 1990. Cette évolution s'explique principalement par la forte hausse des dépenses en faveur des infrastructures ferroviaires. Les dépenses pour les routes ont, en revanche, connu une évolution modérée pendant cette période.

**Figure 10 : Evolution des dépenses de transport par rapport au renchérissement et au PIB entre 1990 et 2004**



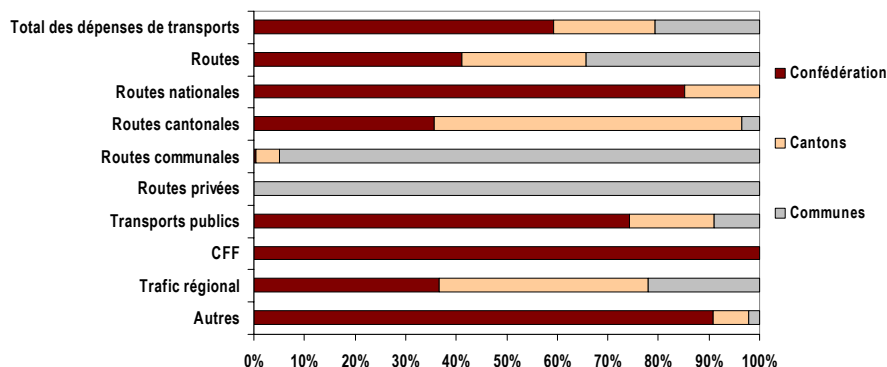
Source : Administration fédérale des finances, Finances publiques en Suisse

Chaque niveau institutionnel de l'État participe aux dépenses de transport dans une mesure différente (figure 11, ci-dessous). La part de la Confédération dans le financement des dépenses de transport se situe globalement aux alentours de 60 %. La contribution des cantons et des communes est de 20 % chacun. Dans le domaine routier, la part de la Confédération est de 41 % environ, celle des cantons de 25 % et celle des communes de 34 %. Le financement des transports publics est essentiellement à la charge de la Confédération, qui en assume les trois quarts.

La comparaison des dépenses de transport aux différents niveaux institutionnels de l'État montre que la Confédération en supporte la plus grande partie. En 1990 elle a ainsi dépensé 4,4 mrd fr. à ce titre, soit 13,9 % de l'ensemble des dépenses. En 2004, les dépenses de transport atteignaient déjà 7,7 mrd fr. ou 14,7 % du total. La part de la Confédération dans le financement de la totalité des dépenses de transport est passée d'environ 50 % en 1990 à 60 % environ. Cette progression est due en premier lieu à l'engagement accru de la Confédération dans le financement des transports publics, qui a augmenté de 13 % pour atteindre 75 % durant la période considérée. Dans le même temps, la part de la Confédération dans les dépenses routières a fléchi, passant de 42 % à 41 %.

La Confédération supporte la plus grande partie des dépenses de transports, principalement en raison de son engagement accru dans le financement des transports publics et des routes nationales

Figure 11 : Financement des dépenses de transport en 2004



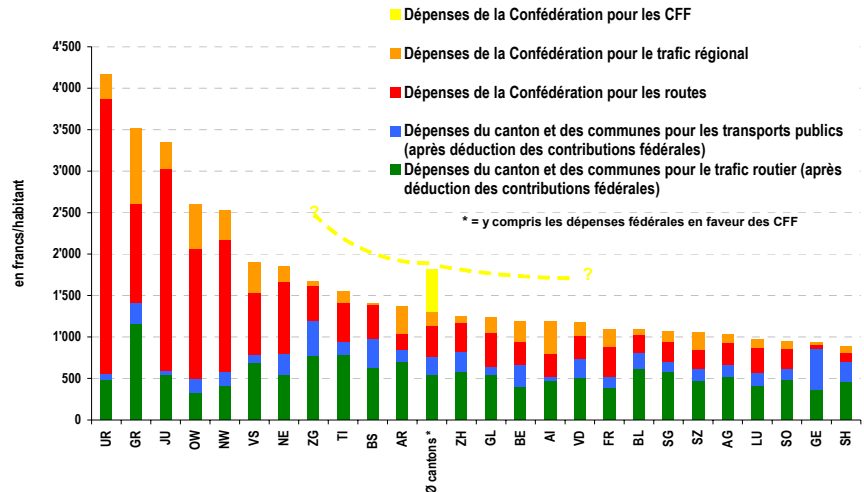
Source : Administration fédérale des finances, Finances publiques en Suisse

Quant aux éventuelles différences entre cantons, on observe des disparités parfois significatives entre, d'une part, les cantons périphériques ou de montagne et, de l'autre, les cantons de plaine (figure 12, page 7). La part des dépenses consenties pour les transports varie ainsi du simple au quadruple. Ces divergences s'expliquent par des priorités cantonales, par des charges naturelles et par des programmes de construction d'intérêt national. La part de la Confédération dans le financement représente en moyenne 60 % de l'ensemble des dépenses de transport de tous les cantons. Ici aussi, il existe de très importantes différences entre cantons périphériques ou de montagne et cantons de plaine dans le recours aux fonds fédéraux (figure 13, page 7). Actuellement, les dépenses de la Confédération consenties à travers les CFF ne peuvent être ventilées par cantons, ce qui entraîne une distorsion dans le classement des cantons par ordre d'utilisation des ressources financières de la Confédération.



Au chapitre de la « propension cantonale aux dépenses », on constate des différences considérables entre les cantons des régions montagneuses ou périphériques et les cantons de plaine. Pour obtenir une interprétation valable des dépenses par habitant, il faudrait ventiler les dépenses de la Confédération en faveur des CFF entre les différents cantons. Cela n'est pas encore possible.

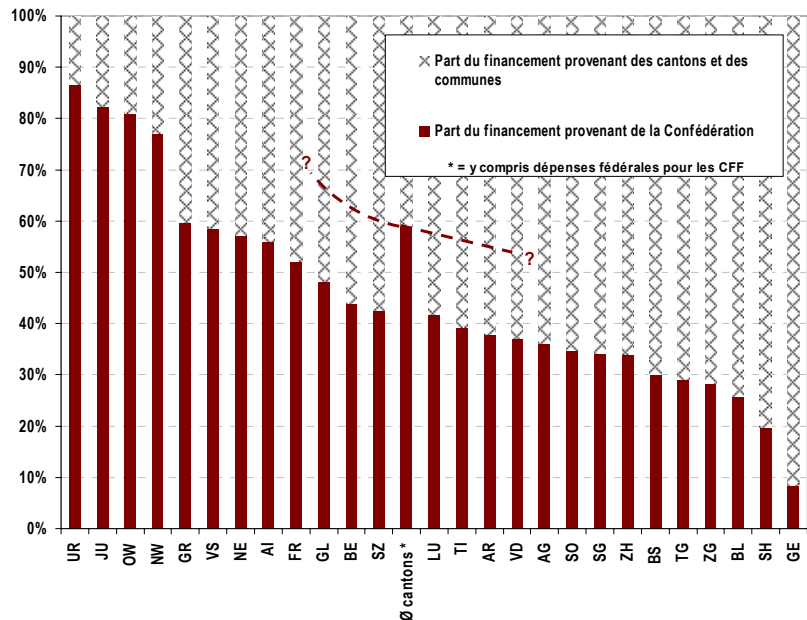
**Figure 12 : Dépenses totales de transport sans les CFF par canton**  
(moyenne des années 2002-2004 en francs par habitant)



Enfin, les dépenses de transport ont aussi pu être déterminées séparément, d'une part, pour la Confédération et, d'autre part, pour les cantons et les communes. S'agissant des projections, les chiffres du plan financier 2008-2010 ont pu être utilisés pour la Confédération. En revanche, aucune projection consolidée n'a pu être établie pour les cantons.

Il existe des différences importantes en ce qui concerne les demandes des cantons relatives au financement de projets : tandis que certains cantons financent les dépenses de transport presque exclusivement grâce à la Confédération, quelques-uns ne reçoivent que des subventions partielles. La part de la Confédération représente 60 % en moyenne de l'ensemble des dépenses de transport. Pour obtenir un tableau valable de la dépendance financière des cantons, il faudrait ventiler les dépenses de la Confédération en faveur des CFF entre les différents cantons. Cela n'est pas encore possible.

**Figure 13 : Source de financement des cantons**



Evaluation de la rentabilité économique du trafic : la Suisse présente des lacunes importantes par rapport à ses voisins

### 7. Rentabilité des transports

Quelques pays européens voisins disposent déjà d'instruments pour mesurer la rentabilité des axes de transport, des projets et des offres dans les domaines routier et ferroviaire. Ces instruments sont un facteur de transparence. Ils donnent aussi des indications sur la manière la plus efficace d'utiliser les deniers publics. Vu les lacunes et l'éparpillement des données en Suisse, il est impossible d'envisager la mise en œuvre de telles approches dans notre pays, à quelques exceptions près. L'ARE prépare actuellement l'attribution d'un mandat à un consultant externe qui consistera à approfondir cette problématique à laquelle le groupe d'experts accorde une importance cruciale.

Les routes couvrent 90 % de leurs coûts et le rail 64 % seulement, sans tenir compte des subventions

### 8. Coût économique des transports

Une comptabilité des coûts des transports a été développée dans le cadre d'un projet pilote portant sur l'année 2003. Cette comptabilité inclut tous les coûts significatifs des transports et les recettes correspondantes. Les modes de transport considérés sont la route (trafic individuel motorisé et transports publics) et le rail (à l'exclusion des chemins de fer à vocation essentiellement touristique).

Cette comptabilité pilote 2003 a débouché sur des coûts annuels globaux de 65,1 mrd fr. pour le trafic routier et de 10,3 mrd fr. pour le trafic ferroviaire. Les moyens de transport (acquisition et exploitation) sont le principal facteur de coûts. Ils représentent 65 % du total dans le domaine routier et 53 % dans le domaine ferroviaire. La part des coûts d'infrastructure se situe aux alentours de 11 % pour la route et de 41 % pour le rail. La situation est inverse pour les coûts imputables aux accidents et à l'environnement, dont la part est d'environ 23 % pour les transports routiers et 5 % pour les transports ferroviaires.

La mise en parallèle des coûts totaux et des recettes affectées montre que la couverture des coûts totaux atteint 92 % pour la route. Le trafic ferroviaire couvre ses coûts à hauteur de 93 % si les subventions sont incluses dans les revenus. En excluant les subventions, la couverture des coûts est de 90 % dans le domaine routier et de 64 % pour le rail.

Les coûts externes imputables aux accidents et à l'environnement se montent à 5,8 mrd fr. pour la route et 0,5 mrd fr. pour le rail.

Il y a lieu de prendre en compte non seulement les coûts externes, mais aussi l'avantage externe procuré

### 9. Avantage économique des transports

Les auteurs de cette étude se sont aussi attachés à déterminer le poids économique du domaine des transports. Ils arrivent à la conclusion qu'il s'agit d'une branche économique importante : en 2001, les prestations de transport routier ou ferroviaire ont généré directement ou indirectement 52,4 mrd fr., soit un peu plus de 12 % du PIB. L'impact du secteur sur le marché de l'emploi est également significatif puisque 263 000 personnes ou 7,8 % de l'ensemble sont actives dans ce secteur. Enfin, la contribution des transports à la croissance du PIB est estimée à environ 2,6 mrd fr. par an. A noter que le transport aérien n'est pas pris en compte dans ces chiffres.

L'étude conclut que les avantages des transports sont supérieurs à leurs coûts. Pour la politique des transports, les aspects déterminants ne sont cependant pas le coût total et l'utilité totale, mais la comparaison entre l'utilité additionnelle et le coût additionnel d'un projet (pour les décisions d'investissement) ou la détermination de l'utilité marginale et du coût marginal dans la fixation des prix d'utilisation (pour les questions de financement, de subventions et de formation des prix).

D'autres éclaircissements s'imposent : améliorer la transparence, identifier les lacunes

### 10. Remarques finales

Dans le dernier chapitre, les auteurs relèvent que, malgré l'abondance des données sur le trafic terrestre, il reste des lacunes à combler. Outre la disponibilité variable de séries chronologiques actualisées pour le rail et la route, ils déplorent l'absence d'instruments adéquats pour l'analyse axe par axe des problématiques liées à l'intermodalité. Le groupe d'experts propose ainsi de poursuivre les travaux avec le concours de représentants des offices en charge des transports, à savoir l'OFROU et l'OFT, et d'examiner la pertinence d'un rapprochement avec le groupe d'experts de l'Office fédéral de la statistique (OFS) sur la statistique des transports.

**Position d'economiesuisse**

Le rapport de l'ARE dresse le premier bilan consolidé de l'affectation des deniers publics

economiesuisse salue le rapport de l'Office fédéral du développement territorial ARE, qui pose les bases d'une transparence accrue dans le domaine du financement des transports. Dans ce domaine en effet, les mécanismes de financement forment un écheveau particulièrement inextricable. Le rapport le montre clairement : en comparaison avec la croissance économique et le renchérissement, les dépenses de transport, à l'instar de l'ensemble des dépenses de l'Etat, ont augmenté dans une proportion supérieure à la moyenne depuis 1990. Cette évolution s'explique principalement par la forte hausse des dépenses en faveur des infrastructures ferroviaires. Les dépenses pour les routes ont, en revanche, connu une évolution modérée pendant cette période. Le rapport de l'ARE ne permet toutefois pas de garantir une transparence totale ni de comparer les sources de financement. D'autres éclaircissements sont encore attendus : à l'heure actuelle, ce sont principalement des données sur l'utilisation des transports publics et la répartition régionale des ressources fédérales affectées aux CFF qui font défaut. Il n'existe pas non plus de normes uniformes, applicables à tous les modes de transports qui permettraient d'évaluer la rentabilité d'axes de trafic et de l'offre de transport. Le DETEC s'est déclaré prêt à combler ces lacunes. Dans l'intérêt d'une affectation aussi efficiente que possible des deniers publics, le DETEC est invité à élaborer rapidement les outils nécessaires. Ce n'est qu'à cette condition qu'il sera possible de les intégrer dans le processus de décision politique. Cela vaut en particulier pour les futurs programmes d'infrastructure massifs annoncés, comme le « futur développement de l'infrastructure ferroviaire ».

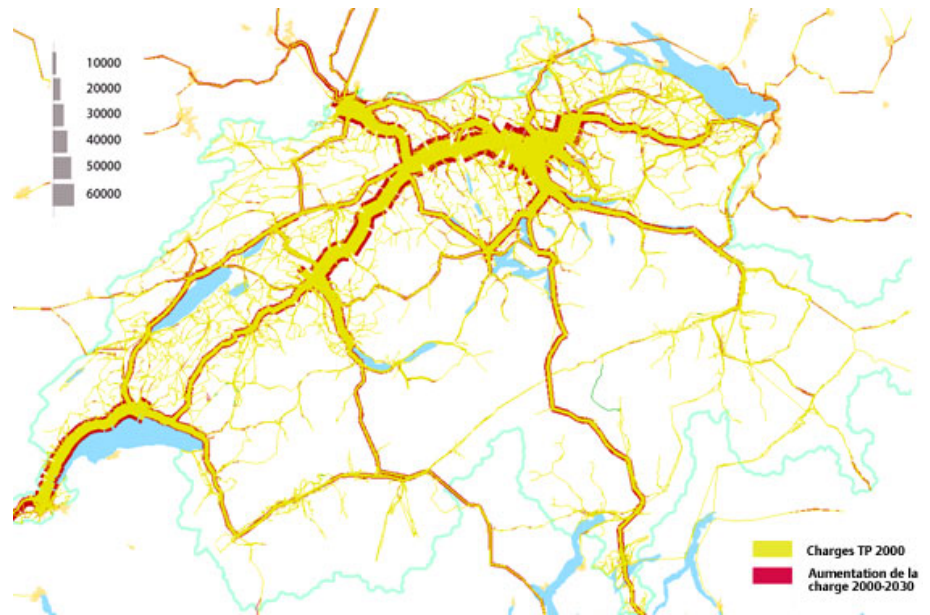
A l'occasion de la présentation commune de leurs préoccupations, economiesuisse, le TCS et la Litra ont souligné la nécessité pour la Suisse de disposer de données transparentes et consolidées sur les flux du trafic, les capacités, le degré d'utilisation, la répartition des ressources financières et la rentabilité. Ces données sont indispensables pour garantir, compte tenu du nombre de projets à venir, une utilisation aussi efficiente que possible des ressources disponibles. Elles permettront, dans l'intérêt général et hors de toute revendications régionales, de fixer des priorités dans l'affectation de moyens. Aujourd'hui ces données font largement défaut, bien qu'elles soient indispensables pour l'utilisation efficiente des ressources.

**Pour toute question :** [pascal.gentinetta@economiesuisse.ch](mailto:pascal.gentinetta@economiesuisse.ch)

Annexe : Perspective pour le transport de personnes 2000-2030

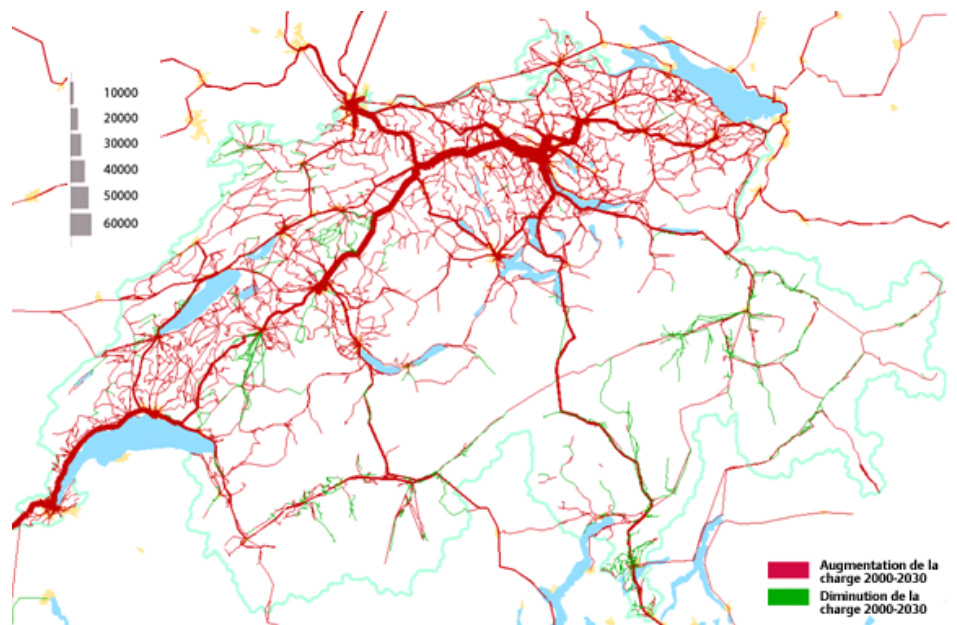
Trafic ferroviaire : l'augmentation la plus forte concernera les corridors principaux, à savoir les trajets Zurich-Berne, Zurich-Bâle-Berne, Lausanne-Genève, Zurich-Zoug-Lucerne et Zurich-Winterthur-St-Gall.  
 Un recul de l'utilisation est attendu pour certaines régions de montagne, du Jura et du Plateau.

Figure 5 : Charges du réseau des transports publics (TP) en 2030 (avec offre de transport 2000) et changements par rapport aux charges de l'an 2000 en personnes (scénario de base), en nombre de personnes par jour ouvrable



Source : Modèle de transport, DETEC (ARE)

Figure 6 : Evolution des charges du réseau de transports publics entre 2000 et 2030 en personnes, en nombre de personnes par jour ouvrable



Source : Modèle de transport, DETEC (ARE)

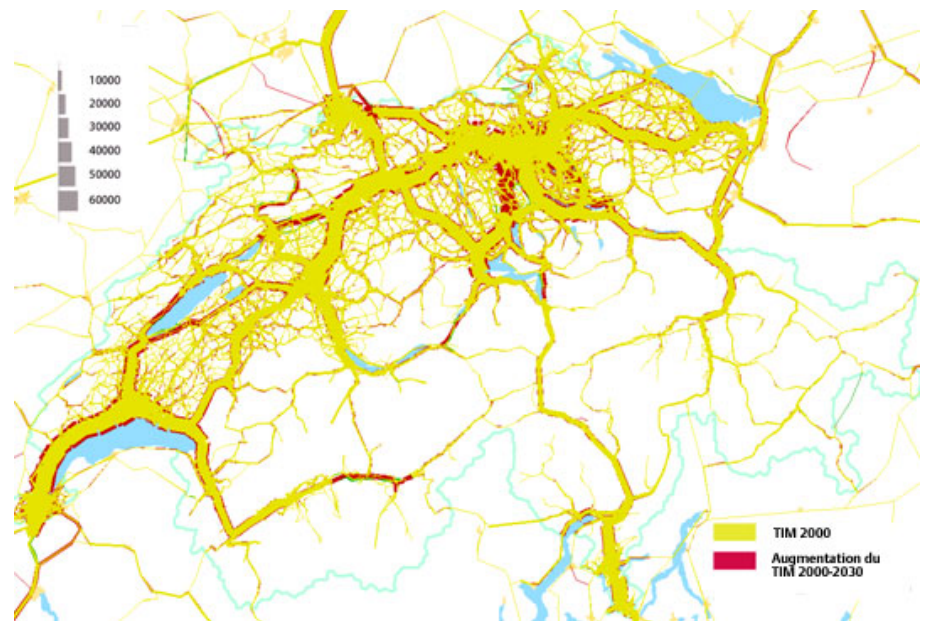
Trafic individuel motorisé (TIM) : la demande augmente davantage pour les corridors principaux que sur le reste du réseau. La concentration sur les axes principaux est moins marquée que pour le rail. La majorité des goulets d'étranglement se situent dans les grandes villes et agglomérations.

**Figure 8 : Taux de croissance (en %) sur les tronçons des routes nationales 2000-2030 (scénario de base)**



Source : Modèle de transport, DETEC (ARE)

**Figure 9 : Charges du réseau correspondant au trafic individuel motorisé 2030 et évolution par rapport à 2000 en nombre de véhicules (scénario de base), en nombre de véhicules par jour ouvrable**



Source : Modèle de transport, DETEC (ARE)