

30

DECEMBRE 2012

Série jaune

LITRA

Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
Service d'information pour les transports publics
Servizio d'informazione per i trasporti pubblici
Survetsch d'informaziun per il traffic public

Les transports publics au cœur du conflit entre les intérêts économiques et sociaux

L'auteur

Prof. Dr. Hans Peter Fagagnini



Professeur titulaire émérite de sciences politiques à l'Université de Saint-Gall. Il a exercé durant de nombreuses années des fonctions de direction importantes. Entre autres, il a assumé celle de vice-directeur de l'Office fédéral des transports, puis de directeur général des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Il a été nommé plus tard CEO de la maison de transports internationaux Hangartner AG. Le professeur Fagagnini a publié de nombreux articles spécialisés, des monographies, des textes de conférences, etc.

Sommaire

Introduction	4
Avant-propos : une brève rétrospective	5
1. Horizons et facteurs déterminants	7
2. Les tâches des transports publics face à la structure interactive de la politique des transports	10
3. Les domaines d'engagement des transports publics	12
4. Les objectifs et leur coordination	14
5. Qu'en est-il de la résonance et de la pertinence des transports publics ?	20
6. Bilan	24
7. Conclusion	26
Annexe	27

Introduction

La mobilité est comme l'eau : elle se fraie partout un chemin et se moque même des obstacles qui voudraient contrarier son écoulement. Cela résulte du fait que, de nos jours, presque chacun peut se déplacer à son gré d'un endroit de la planète à un autre. Mais surtout, la division nationale et internationale du travail ne cesse de s'accroître. Cette évolution est un moteur économique important de la mobilité. Cependant, celle-ci implique des interventions au niveau des paysages, des domaines vitaux et matériels. Le trafic évolue au cœur d'un milieu très diversifié et est confronté aux intérêts économiques et sociaux; en partie, il sert les intérêts économiques et sociaux et souligne même leur importance. Mais, en partie, il peut aussi se révéler être un véritable antipode.

Les considérations suivantes porteront sur un élément qu'il importe d'examiner de près : Le rayon d'activité des transports publics en tant que moyen de transport collectif des voyageurs et des marchandises comparativement aux déplacements individuels. Leur rayon d'activité se situe dans un réseau de forces et de relations qui, en partie le soutient, mais aussi lui érige parfois des barrières. Les objectifs de l'aménagement du territoire, les restrictions financières, les besoins spécifiques de la durabilité, les priorités d'autres domaines politiques et bien d'autres éléments laissent penser que les milieux politiques ne savent pas trop quelle valeur apporter aux transports publics. C'est pourquoi il faut donner réponse aux trois questions suivantes :

- 1. Quels sont les objectifs assignés aux transports publics et quels sont ceux qui sont simplement considérés comme évidents ? Comment ceux-ci s'accordent-ils avec ceux d'autres domaines politiques et les orientations qui les guident ?**
- 2. Comment le domaine de la politique des transports est-il structuré et quelles sont les forces qui l'animent ?**
- 3. Quels sont les enseignements que les transports publics doivent tirer de ces considérations ?**

Les réponses à ces questions devraient mettre en lumière les domaines compatibles, ceux dans lesquels existe une concurrence au niveau des tâches et ceux où d'autres tâches dévolues aux transports publics dominent. Des conflits d'intérêts paraissent inévitables, vu que les forces en présence divergent profondément. Le résultat doit fournir un bilan sur l'état de développement.

Avant-propos : Une brève rétrospective

Le développement du trafic et celui du territoire sont interdépendants et pourtant leur histoire n'offre aucun point commun. Même lorsque quelques prémisses paraissaient les rapprocher, ils n'ont pas suivi la même voie.

Dans le domaine de la planification du territoire, le rapport de 1987 la concernant fit ressortir un besoin impérieux d'agir, comme l'avaient déjà démontré les travaux menés pour la préparation de l'aménagement national suisse CK 73. Au plan national, aucune mesure importante n'a été engagée et donc aucun succès n'a été enregistré mises à part des décisions relatives à des restrictions imposées aux étrangers pour l'achat d'immobiliers. Durant l'époque du développement économique fulgurant des années 60, la politique ne pouvait plus suivre. Les intérêts économiques étaient trop importants, les cantons et les communes étaient trop soucieux de leurs propres prérogatives. La loi fédérale sur l'aménagement du territoire a été rejetée une première fois par le peuple et les cantons en 1974. Des années plus tard, en l'an 2000, fut créé l'Office fédéral du développement territorial (ARE). Il se substitua à l'Office fédéral pour l'aménagement du territoire et au service chargé de la conception globale des transports attaché au DETEC.

Le trafic, au contraire, a été marqué durant des années par la construction des autoroutes ; les chemins de fer semblaient n'avoir plus du tout le vent en poupe. Mais au cours des années 80 les travaux relatifs à la conception générale des transports entraînèrent des impulsions en faveur des transports publics. Mais le peuple et les cantons rejetèrent en 1988 la proposition qui en découlât. Ce qui suivit parut trop pragmatique aux planificateurs convaincus. Néanmoins, c'est à ce moment que débuta l'ère des projets concrets, en premier lieu Rail 2000 et la conception des NLFA.

Ainsi s'opéra une véritable correction du cours des événements en faveur des transports publics. Plébiscitées par les intérêts inhérents à la protection de l'environnement, les idées relatives au transfert du trafic de la route au rail et celles d'un habitat plus concentré prirent place dans les programmes politiques. Rail 2000 se révéla une véritable « Big Picture ». Dans ce concept s'inscrivirent des initiatives très pertinentes telles que l'introduction de l'horaire cadencé, le réseau express régional de Zurich et un certain nombre de communautés tarifaires.

Depuis cette époque, une concurrence intensive règne entre la route et le rail dans le domaine de l'utilisation des moyens financiers. Il y a lieu de relever que, dans ce cadre, les transports publics ont pour la première fois obtenu une base financière axée sur le long terme grâce à la création du fonds FTP. Néanmoins, le financement du rail n'est pas le même que celui de la route. Cette dernière finance ses projets d'envergure nationale directement par le budget fédéral, alors que les transports publics doivent passer par l'obtention d'un crédit pour chaque objet.

La forte urbanisation et les raccordements de trafic qui lui sont liés ont laissé des traces indélébiles dans le paysage et dans l'environnement. Alors que les transports publics font

toujours l'objet de discussions au sujet de leurs coûts, l'extension de l'habitat ne suscite pas de débats analogues. En principe, seule la surface nécessitée par cette extension est comptabilisée et la direction prise par le développement des agglomérations. Les milieux critiques parlent d'une « bouillie d'agglomération » qui se déverse sur la Suisse.

Le rapport du Conseil fédéral 2011 sur les infrastructures et le changement à la tête du département de l'infrastructure DETEC ont suscité une nouvelle discussion au sujet des objectifs multidisciplinaires. Plus ou moins au nom de l'ensemble de la politique, le DETEC a formulé des objectifs relevant de la durabilité écologique, économique et sociale. Il entend ainsi souligner que la politique des transports doit entraîner le minimum possible de conséquences pour l'environnement, qu'elle doit être la plus économique possible et qu'elle doit être orientée vers une solution intégrale.

1. Horizons et facteurs déterminants

Quelle doit être l'orientation du trafic, si ce n'est celle de la durabilité ? Remplissant une tâche classique transversale, le trafic concerne de nombreux domaines d'activité où il touche des intérêts multiples. Mais quelle est sa fonction dans tous ces domaines ?

Situation de base : une mobilité inébranlable ?

S'agit-il d'une croissance infinie ou d'une croissance dirigée ? Est-ce que la durabilité signifie que nous pouvons édifier des barrières autour de nous, et devons-nous nous attendre à des frontières inamovibles ? La croissance des sociétés humaines est le résultat de la manière dont les hommes développent et gèrent leurs propres conceptions, leurs intérêts et leurs capacités. À cet effet, ils utilisent les ressources disponibles. Il n'existe pas de recette valable pour la croissance, des conceptions applicables d'une manière générale font défaut. Malheureusement, l'histoire montre que les limites de la croissance ont souvent été reconnues trop tard.

Dans le domaine de la croissance, le thème du trafic occupe une position particulière. En effet, la croissance du trafic semble se poursuivre inéluctablement, et cela en plusieurs dimensions :

- par le franchissement toujours plus rapide des distances ;
- par le raccordement d'un nombre toujours plus élevé d'endroits ;
- par les améliorations apportées aux voies de trafic et aux véhicules ;
- par la liberté de choix du moyen de transport proposé ;
- par la division intensive du travail dans la société et dans l'économie ;
- par la sécurité améliorée des installations et des véhicules.

Cette croissance dans le domaine du trafic doit-elle pouvoir se poursuivre de manière débridée ou faut-il la canaliser ? Existe-t-il une sorte de croissance organique dans le secteur du trafic ? Et à quoi pourrait correspondre le contraire, à savoir une croissance anorganique ? Les réponses à ces questions nécessitent des décisions politiques qui, de leur côté, doivent faire l'objet d'un consensus ou, pour le moins, d'une majorité pour ce qui est des données de base. Depuis le rejet de la conception globale des transports en 1988, la politique suisse des transports poursuit une voie légitimée par les divers scrutins populaires favorables aux propositions du Conseil fédéral et du Parlement.¹ Les objectifs qui en découlent ne sont pas très concrets et doivent plutôt être considérés comme des principes généraux.

¹ À savoir les projets suivants: Rail 2000 (1987), NLFA (1992), augmentation de l'impôt sur les huiles minérales (1993), prolongation de l'imposition de la taxe sur les transports lourds et la vignette (1994), FTP (1998), accord bilatéral avec l'UE (2000) et introduction de la RPLP (2001). L'initiative des Alpes n'était pas un projet gouvernemental (1993).

Le principe central est la liberté fondamentale de la mobilité. À l'instar de toutes les libertés, celle-ci n'est pas illimitée. Des restrictions et des défis la restreignent au moins de quatre façons différentes : Premièrement, les limites apparaissent là où la mobilité pourrait gêner l'essence même des autres droits fondamentaux. Deuxièmement, la mobilité est répartie de façon inégale, si bien que des régions entières ou des groupes particuliers de participants au trafic s'estiment désavantagés dans l'exercice de leur droit à la mobilité. Troisièmement, le trafic est lié à des infrastructures, ce qui requiert des moyens financiers. Des limites s'imposent aussi du fait que le trafic se heurte à la concurrence d'autres tâches qui, elles aussi, requièrent des moyens financiers. Quatrièmement, le trafic doit administrer la preuve qu'il est un secteur efficient et économique. Dans ce contexte, la mobilité reste inébranlable, mais les éléments décrits lui imposent certaines limites.

Le trafic, partie de la société et de l'économie

Sur la base d'une mobilité en principe libre, mais axée sur la durabilité, les objectifs du trafic se heurtent aux attentes des groupes sociaux et économiques. Vu que le trafic assume une fonction transversale, de très nombreux groupes demandeurs doivent s'occuper des questions relatives au trafic. La plupart d'entre-eux manifeste une préférence pour l'un ou l'autre mode de transport. Mais du point de vue économique et pratique, il est plus judicieux de faire appel au mode de transport le mieux adapté à une prestation donnée, c'est-à-dire le mode qui est en mesure de faire valoir le mieux ses avantages comparatifs. Ces avantages sont différents et confèrent à chaque mode de transport une certaine puissance sur le marché. C'est pourquoi le principe suivant doit être appliqué : Si tous les opérateurs sont engagés de manière telle que chacun peut tirer entièrement parti de ses propres forces, l'offre de transport est organisée de façon optimale.

Malheureusement cette harmonie, en soi logique, ne coule pas de source. Des dérogations sont considérables, bien qu'elles ne puissent pas être critiquées comme preuve que le marché ne fonctionne pas. Il s'agit plutôt de développements qui étaient antérieurement voulus, mais aussi qui sont survenus de manière incontrôlée. Les exemples suivants peuvent être cités :

- nettes surcharges du trafic voyageurs privé, accompagnées de problèmes de saturation très diversifiés ;
- forte mise à contribution de la route par le trafic marchandises, considérée comme entrepôt privé roulant ;
- trafic aérien international peu coordonné ;
- infrastructures de trafic équipées de manière très inégale ;
- déficits dans quelques secteurs des transports publics ;
- limites de la mobilité à peine discernables ; les prévisions se révèlent rapidement comme étant trop basses.

Il ressort de la liste que beaucoup de participants au trafic utilisent intensivement les divers modes de transport et même acceptent de graves entraves à la circulation, par exemple sous forme de bouchons. Le trafic compte parmi les éléments sociaux et économiques auxquels il n'est pas possible de renoncer. Sans utilisation intensive des moyens de transport et des infrastructures, la division du travail si importante pour l'économie et le bien-être ne rime à rien. Ce n'est pas par hasard que le trafic fait partie des branches économiques qui génèrent une forte valeur ajoutée. C'est pourquoi la politique est appelée à renforcer ce secteur économiquement rentable.

2. Les tâches des transports publics face à la structure interactive de la politique des transports

Décrit d'une manière simplifiée, le trafic peut être classé en deux catégories : le trafic individuel ou privé et le trafic public, mais qui peut aussi contenir des éléments privés. La décision de se mouvoir à un moment donné est, de toute façon, une affaire privée. Le choix du moyen de transport est aussi libre. Il n'appartient pas à la politique d'intervenir dans ces opérations qui ressortent en principe à l'économie de marché. À moins qu'il ne s'agisse d'une intervention indirecte ayant pour but de créer un certain attrait en faveur d'un comportement souhaitable, ou dans le but de développer l'infrastructure. La politique n'est jamais restée à l'écart dans le domaine de l'infrastructure ; les voies de trafic ayant toujours influencé très fortement le développement du pays. Vus sous cet angle, tant le trafic routier que ferroviaire comportent des éléments qui relèvent du domaine public.

Contrairement au trafic individuel, les transports publics définissent leur vocation et leurs tâches en fonction de la masse critique des besoins de mobilité dans une région déterminée, qui doit être suffisante pour justifier, économiquement parlant, la mise en place d'un transport collectif. Celle-ci dépend de l'intensité des relations, des conditions topographiques et des avantages et inconvénients du trafic individuel sur les relations considérées. Les facteurs indiquent quel potentiel pourrait être attendu pour les transports publics et si les déplacements individuels des voyageurs pourraient être bien canalisés. Des problèmes se posent aussi lorsqu'il apparaît difficile de réaliser une telle concentration des flux de voyageurs, comme par exemple dans les régions rurales à faible densité de population. Des désavantages pourraient en résulter pour les habitants concernés qui n'auraient pas de compensation. Selon la terminologie de l'Union européenne, il pourrait éventuellement en résulter des obligations de service public, étant donné que l'absence de mesures compensatoires peut induire des désavantages.

Le potentiel en faveur des transports publics se trouve en premier lieu dans les localités de grande et de moyenne importance ou dans des régions dont la structure de l'habitat est compacte et où il s'avère judicieux de grouper les flux de trafic. Ici, ils peuvent être rentables économiquement. Les pouvoirs publics doivent toutefois pénétrer sur le marché en assumant souvent deux missions : Tout d'abord en tant que constructeurs et généralement propriétaires des infrastructures ; et ensuite en tant que demandeurs de prestations auprès des opérateurs. De cette manière, ils sont en mesure de garantir une offre de base, réaliser des transferts du trafic privé sur les transports publics ou encore assumer certaines tâches de nature sociale ou économique dans des régions faiblement peuplées. L'envergure de ces tâches dépend finalement de la bonne volonté de la politique quant à son financement vu que, en règle générale, il n'existe pas d'exigence légale ferme à une aide financière.

Le trafic public peut être défini comme suit :

Sont considérées comme trafic public les prestations de transport régulières et groupées, accessibles selon un horaire, qui permettent de transporter des personnes et des marchandises à l'aide de moyens de transport construits à cet effet. Ces prestations sont fournies soit de manière commerciale, soit elles sont soutenues par des mesures de promotion des collectivités publiques afin de garantir un certain approvisionnement de base ou d'engendrer un transfert de transports privés sur un mode utilisé collectivement ou simplement pour accomplir une tâche de service public.

Les transports publics sont souvent associés au seul trafic des voyageurs, mais ils concernent tout autant le trafic des marchandises. Ce dernier doit, en principe, obéir aux critères de l'économie de marché. Exceptionnellement, des transports de marchandises peuvent aussi être subventionnés pour autant qu'il s'agisse d'une tâche relevant clairement de l'approvisionnement de base ou qu'ils aient pour but d'appuyer les mesures de transfert du trafic.²

² La définition proposée par l'OFS correspond largement à celle qui est décrite ci-dessus, mais elle ne contient pas le critère important du regroupement du plus grand nombre possible de courses isolées sous forme de transports collectifs.

3. Domaines d'engagement des transports publics

Vu leur fonction transversale, les transports publics ont des domaines d'engagement très divers. Ils doivent donc satisfaire à des exigences variées. Divers domaines sociaux et professionnels bénéficient des prestations fournies par les transports publics.

Le tableau 1 ci-après se réfère aux principaux domaines d'engagement. D'autres domaines, dans lesquels les TP pourraient également jouer un rôle, sont envisageables. Cette liste est cependant représentative, car elle montre les diverses exigences auxquelles les TP doivent satisfaire.

Les fonctions des transports publics s'étendent des plus importants raccordements, qui contribuent à accroître l'attractivité des sites concernés, jusqu'à la compensation sociale, en passant par l'association de la mobilité et de la politique relative au climat et à l'énergie. C'est ce qui provoque l'attente d'offres étoffées et complètes, ainsi que le vœu que tout désavantage soit évité. La mise en œuvre est tout aussi complexe, car elle nécessite la mise au diapason de divers acteurs.

Quels sont les domaines potentiellement intéressants pour les TP ? Il s'agit tout d'abord certainement des raccordements. Comme l'ont démontré les expériences du passé, les attentes de la société et de l'économie se modifient continuellement. À l'époque, pouvoir bénéficier de l'horaire cadencé était considéré comme le but à atteindre. Aujourd'hui, l'offre s'est étoffée et a passé en partie à la cadence du quart d'heure. Indépendamment de cela, des ambivalences apparaissent du point de vue financier. Même si des avantages économiques intéressants découlent des investissements dans les infrastructures de transport, la disponibilité de la politique à les financer varie très fortement. C'est pour cette raison qu'il importe de faire en sorte que les fonds créés (FTP et fonds d'infrastructure) contribuent véritablement à consolider durablement le flux des moyens financiers.

Tableau 1: Domaines d'engagement des transports publics

Domaines	Tâches	Attentes	Conditions-cadres
Développement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Raccorder les espaces habitables Rendre les lieux attractifs 	<ul style="list-style-type: none"> Garantir une bonne offre de transport, aussi bien dans les centres que dans les régions rurales 	<ul style="list-style-type: none"> Ménager le paysage et l'environnement Adéquation avec l'aménagement du territoire
Economie	<ul style="list-style-type: none"> Transport du personnel et distribution de matières premières et de marchandises La mobilité, fondement de l'économie 	<ul style="list-style-type: none"> Garantir l'accès rapide aux lieux de travail Rendre possible la livraison ponctuelle et efficace de marchandises 	<ul style="list-style-type: none"> Le coût du transport des personnes et de la logistique doit être supportable
Formation	<ul style="list-style-type: none"> Rendre possible l'accès aux écoles et le faciliter 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place une offre de transport large et avantageuse pour les participants à des cours 	<ul style="list-style-type: none"> Obligation de transporter Réductions tarifaires
Culture, sport et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> Lois de grandes manifestations, offrir des possibilités de transport permettant d'éviter des encombrements du trafic Rendre écologique le trafic des loisirs 	<ul style="list-style-type: none"> Combiner la prestation des TP avec la manifestation Présenter des offres spéciales axées sur les loisirs 	<ul style="list-style-type: none"> Collaboration fructueuse avec les responsables de l'organisation de manifestations sportives et culturelles
Domaine social	<ul style="list-style-type: none"> Rendre la mobilité possible 	<ul style="list-style-type: none"> Garantir une offre de transport avantageuse pour les groupes sociaux défavorisés 	<ul style="list-style-type: none"> Obligation de transporter Réductions tarifaires
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> Contribuer à réduire les émissions de CO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> Equilibrer le besoin de mobilité et l'indispensable réduction des nuisances atmosphériques 	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer ce domaine dans la politique nationale de l'environnement (loi sur le CO₂ et protocole de Kyoto)
Energie	<ul style="list-style-type: none"> Réduire la consommation de ressources d'énergie non renouvelables Mettre en œuvre des programmes permettant de mieux utiliser l'énergie et de l'économiser 	<ul style="list-style-type: none"> Equilibrer le besoin de mobilité et la réduction de la consommation d'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer ce domaine dans la stratégie nationale de l'énergie 2050
Santé	<ul style="list-style-type: none"> Délester la mobilité individuelle Garantir la sécurité du trafic 	<ul style="list-style-type: none"> Moins d'accidents, de bruit et de nuisances 	<ul style="list-style-type: none"> Coordination dans le domaine des secours Intégrer ce domaine dans les programmes nationaux de sécurité
Défense	<ul style="list-style-type: none"> Transport des militaires 	<ul style="list-style-type: none"> Mettre à disposition des capacités suffisantes aussi en temps de crise 	<ul style="list-style-type: none"> Les transports publics, partie de l'ordre de bataille
Finances	<ul style="list-style-type: none"> La mobilité en tant que facteur permettant de générer des recettes fiscales 	<ul style="list-style-type: none"> Utilisation efficiente des deniers publics mis à disposition 	<ul style="list-style-type: none"> Situation des comptes et volonté des autorités à mettre des moyens financiers à disposition

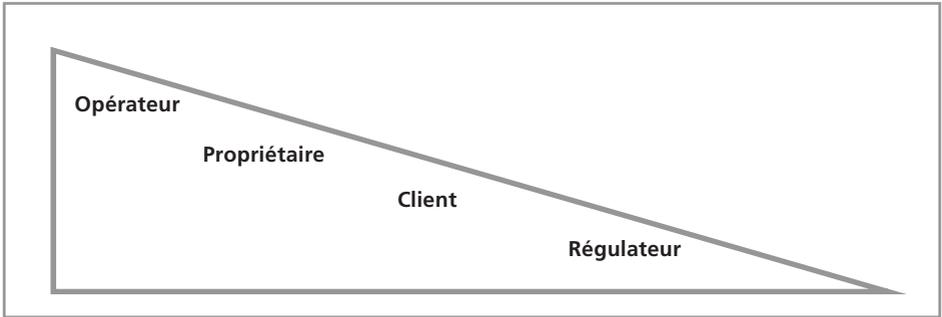
4. Objectifs et leur coordination

Les domaines d'engagement figurant dans le tableau 1 découlent d'objectifs. Dans certains cas, ceux-ci émanent du marché. Dans d'autres, c'est la politique qui fixe les jalons et les conditions-cadres ou encore qui, en offrant des bases attrayantes, tentent d'atteindre un objectif visé.

Rôles des pouvoirs publics

Les ressources financières ne sont pas moins importantes, de même que l'organisation structurelle dont dispose l'organisme en charge des transports publics. L'Etat peut lui-même être l'opérateur. Dans bien des domaines, il est le propriétaire. Il est actif également en tant que client par le biais d'aides financières et d'indemnités. Mais, en premier lieu, il est le régulateur.

Tableau 1: Echelle d'intervention des instances publiques et des autorités



Même lorsque la répartition des tâches est bien déterminée, des problèmes de coordination entre les potentiels de développement supposés et les intérêts des propriétaires se posent. Cela est constaté surtout au niveau de la Confédération vu que, en raison de la conduite des affaires nationales (Governance), la politique de promotion et les intérêts du propriétaire ne doivent pas être placés sous la même responsabilité.

Tableau 2 : Objectifs et sources de conflits entre les domaines d'engagement

Domaines	Objectifs fixés aux TP	Implications financières	Intérêts des entreprises de transport – propriétaires	Harmonisation des objectifs et conflits d'intérêts
Développement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> Raccorder des espaces Rendre des lieux attractifs Pas de morcellement de l'habitat et simultanément maintien de l'habitat décentralisé Coordination de l'évolution de logement et de transport (programmes d'agglomération) 	<ul style="list-style-type: none"> Coûteux développement de l'infrastructure sans fixation d'un ordre de priorités Large financement du transport régional de voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> Plus haut degré possible de couverture des coûts de l'entretien et du transport régional de voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> Résolution des conflits dans le cadre de la procédure d'approbation des plans Les intérêts des CFF (Confédération) et ceux des ETC (cantons) peuvent varier Possibilité de conflit entre le rôle de propriétaire et celui de client des pouvoirs publics Intérêts différents des communes, des cantons et de la Confédération en matière de planification du territoire
Economie	<ul style="list-style-type: none"> Libre ordonnancement du trafic Flux de pendulaires et de marchandises fonctionnant tous les jours Concurrence entre les cantons 	<ul style="list-style-type: none"> Cofinancement du raccordement au moyen de voies industrielles, terminaux, voies d'accès, etc. Promotion du trafic combiné 	<ul style="list-style-type: none"> Collaboration au lieu de concurrence Autonomie des entreprises de transport de marchandises Approche commerciale en matière tarifaire 	<ul style="list-style-type: none"> Conflit d'intérêts au sein de la Confédération au sujet de l'évolution des prix: Le propriétaire contre le surveillant des prix Critiques de l'économie surtout au sujet du trafic marchandises La modification des structures pénalise le trafic marchandises
Formation	<ul style="list-style-type: none"> Il est admis que les lieux de formation soient bien raccordés et que les communes fassent le nécessaire pour qu'il en soit ainsi 	<ul style="list-style-type: none"> Organisation des horaires et des offres en fonction des lieux de formation. Ce domaine est un service public. 	<ul style="list-style-type: none"> Prise en charge différenciée des diverses catégories de personnes en formation L'équité sociale n'est pas une fonction commerciale mais une tâche politique 	<ul style="list-style-type: none"> Les TP reçoivent des directives, mais pas d'indemnisation pour leurs prestations
Culture, sport et loisirs	<ul style="list-style-type: none"> Décongestionnement de l'infrastructure de transport Remplacement du transport privé lors de grandes manifestations et structures de loisirs reconnais-sables 	<ul style="list-style-type: none"> Offres de transports modulées en fonction du prix 	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'obligation de transporter Les offres doivent être rentables pour les entreprises de transport 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de conflit de base, à l'exception de manifestations violentes et de débordements
Domaine social	<ul style="list-style-type: none"> Accès pour les personnes handicapées 	<ul style="list-style-type: none"> Les mesures de la Confédération se limitent la plupart du temps à des directives 	<ul style="list-style-type: none"> L'équité sociale n'est pas une tâche commerciale, mais une tâche politique 	<ul style="list-style-type: none"> La politique des prix et l'accès en tant que problèmes

Domaines	Objectifs fixés aux TP	Implications financières	Intérêts des entreprises de transport – propriétaires	Harmonisation des objectifs et conflits d'objectifs intéressés
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> Le trafic en tant que pollueur mais en premier lieu en tant que partie de la solution au problème Transfert du trafic marchandises et du trafic voyageurs 	<ul style="list-style-type: none"> Financement au moyen de redevances Fonction d'incitation au moyen de la taxe CO₂, les impôts sur les carburants, la vignette et la RLP 	<ul style="list-style-type: none"> Egalité de traitement entre les entreprises de transport et l'économie privée Les tâches spéciales doivent être indemnisées 	<ul style="list-style-type: none"> Les TP doivent fournir plus de prestations vu que les trafics groupés utilisent moins de ressources et produisent moins de nuisances
Energie	<ul style="list-style-type: none"> Grouper encore plus les flux de trafic, utiliser davantage les énergies renouvelables, renforcer l'efficacité 		<ul style="list-style-type: none"> Devoir du propriétaire (Confédération, cantons) de se soumettre dans la propre entreprise aux règles en vigueur 	<ul style="list-style-type: none"> Les TP font partie de la stratégie à long terme relative à l'énergie
Santé	<ul style="list-style-type: none"> Réduction du stress et sécurité du trafic améliorée Lutte contre les nuisances sonores 		<ul style="list-style-type: none"> Les entreprises sont soumises aux prescriptions générales et à celles qui sont spécifiques aux chemins de fer 	<ul style="list-style-type: none"> Les TP doivent être intéressés directement aux questions relatives à la santé étant donné qu'ils sont le moyen de transport présentant le moins de risques
Finances	<ul style="list-style-type: none"> Investissements en faveur du trafic apportant des avantages 	<ul style="list-style-type: none"> Important apport de moyens financiers coordonné avec les autres besoins 	<ul style="list-style-type: none"> Un système de TP suisses le plus efficace possible 	<ul style="list-style-type: none"> Lutte pour l'obtention des deniers publics

Conflits d'objectifs

Le tableau 2 montre les domaines concrets d'engagement des TP, les objectifs admis et ceux qui sont fixés. Il les met en parallèle à d'autres tâches publiques et aux intérêts des propriétaires. Des conflits d'intérêts apparaissent clairement dans les domaines centraux :

- Les plans de la Confédération et des cantons recèlent des zones de conflits et des limites; les oppositions sont souvent inévitables. Les plans directeurs ne permettent pas de les éliminer; ils ne deviennent de toute façon virulents qu'au moment où les projets d'infrastructures se concrétisent. Les procédures d'approbation des plans permettent de régler les conflits. De plus, la politique et sa disponibilité pour accorder des moyens financiers limitent généralement la poursuite des extensions. Mais il ne s'agit pas d'un ordre prioritaire fixé à l'avance pour déterminer les investissements ni en faveur du rail, ni de la route. Il est indéniable toutefois que la Confédération et les cantons s'engagent fortement en faveur du trafic régional des voyageurs.
- Vu que même les travaux d'extension de faible envergure peuvent s'avérer complexes, l'organisation de la planification doit être parfaitement claire. Celle-ci est responsable de la planification de l'infrastructure et de la préparation des décisions politiques.
- La règle du jeu déterminante pour les entreprises de transport devrait être la concurrence – c'est du moins ce que voulait la réforme des chemins de fer. En réalité, la plupart des réalisations enregistrées jusqu'ici sont dues à une large coopération entre les entreprises de transport. Ceci ressort de la communauté tarifaire « service direct » qui gère l'abonnement demi-prix et l'abonnement général ou dans les RER et communautés tarifaires. Ces coopérations très fructueuses doivent être poursuivies.
- Tout le secteur du trafic est en proie à une concurrence latente de la part des autres secteurs d'activité relevant des pouvoirs publics. Dans l'échelle des dépenses de la Confédération, le trafic figure, avec 8 milliards de francs, en deuxième position, après les dépenses d'ordre social. Cette position du trafic est contestée. Le montant des dépenses n'est toutefois pas le seul critère déterminant pour classer une tâche publique.
- Les rapports avec l'économie sont particuliers. Pour elle, il est évident que les collaboratrices et collaborateurs arrivent chaque jour à l'heure au travail, que les flux des pendulaires soient cadencés de manière judicieuse et que, simultanément, les transports des marchandises ne soient pas interrompus. Vu que le trafic constitue lui-même une branche de l'économie, il doit en tant que prestataire de services satisfaire à des exigences claires concernant les prestations et aux attentes relatives à la formation des prix tant pour le transport des voyageurs que des marchandises. Aussi longtemps que l'offre et la demande se forment librement, l'économie n'est pas contrainte d'utiliser les transports publics. Inversement, les chemins de fer ne sont pas obligés à faire des concessions dans le domaine des prix. Et cependant, les deux partenaires ne peuvent trouver un terrain d'entente que s'ils acceptent de collaborer.
- Etant donné l'attractivité incontestable du transport des voyageurs, le trafic des marchandises risque d'être mis à l'écart aussi à l'intérieur des chemins de fer. Pourtant il est

déjà en proie à des défis dus aux changements structurels de l'économie et au développement d'une société de services. Ceci ne modifie en rien le fort engagement des pouvoirs publics, qui sous forme de mesures de promotion, militent en faveur du report du trafic en misant sur le trafic combiné.

- Dans le domaine des mesures sociales et de la formation, les engagements sont différents. Contrairement à la situation qui régnait dans le passé, les pouvoirs publics ont une obligation, toutefois juridiquement non exécutoire, de verser une indemnité aux entreprises de transport s'ils les contraignent à fournir des prestations qui dépassent le cadre de leurs tâches essentielles. Ceci est notamment le cas pour le domaine social, où les entreprises pourraient solliciter une indemnité si elles devaient participer à l'équité sociale en accordant des réductions de prix. Il en va de même pour des mesures éventuelles qui pourraient être prises afin que les lieux de formation puissent être atteints plus aisément. Ces deux domaines font partie communément des obligations de service public. Il faudra voir de quelle manière les TP réagiront au cas par cas face aux nouveaux horaires scolaires fixes, et ce que feront les écoles pour déplacer l'heure du début des cours de façon à éviter les heures de trafic de pointe.
- Par contre, le domaine de la culture, du sport et des loisirs présente un large éventail d'offres de toutes sortes. Les entreprises de transport agissent dans ce secteur en tant qu'entrepreneurs. Le fait qu'elles se manifestent notamment lors de grandes manifestations et incitent les participants par des offres spéciales à renoncer à utiliser leur propre véhicule, devrait montrer la marche à suivre. Inversement, les transports publics sont aussi victimes des actes de violence auxquels se livrent les supporters lors de manifestations sportives. Seule une collaboration étroite avec les organes de police locaux peut porter remède à cette situation, ainsi qu'un assouplissement de l'obligation de transporter, qui permettrait d'exclure les supporters violents du transport public.
- Pour les TP, la protection de l'environnement est en soi un thème ambigu. D'une part, le transport public et le transport privé comptent parmi les pollueurs, d'autre part ils sont en mesure de contribuer à trouver des solutions aux problèmes. La solution du problème comprend le groupement de transports au lieu de transports individuels, ainsi que le transport assuré à l'aide d'énergies renouvelables. Si l'on met ces éléments en balance, on constate que l'option « solution du problème » est de loin supérieure.
- Les TP ont également un rôle à jouer dans le domaine de la santé, en ce sens qu'ils démontrent qu'ils sont un moyen de transport sûr. En outre, ils offrent la possibilité de se libérer du stress qui résulte du fait de conduire soi-même un véhicule. Par ailleurs, ils font partie du groupe des aides qui interviennent lorsque des problèmes de santé empêchent une personne d'utiliser son propre véhicule. Il faut souligner notamment le transport de personnes handicapées qui, sans les TP, ne pourraient pas être assez mobiles.
- En ce qui concerne les finances, les TP demandent de la part de l'Etat et de la politique une volonté significative de mettre des moyens financiers à disposition pour des investissements et pour l'exploitation relative à la fourniture de prestations de service public.

Cela induit une tension latente. L'engagement public peut se maintenir à un niveau raisonnable seulement à la condition que les TP fournissent des avantages économiques plus importants que les inconvénients au niveau de la gestion.

Ce passage en revue permet de tirer quelques premières conclusions : Comme le montrent les domaines d'engagement, la réalité des TP est un peu plus complexe que ne le laisse supposer la question de savoir si le profit ou le service doit dominer. Les transports publics semblent être bien inspirés s'ils coordonnent les objectifs en vue d'accroître leur propre efficacité en observant les éléments suivants :

- Le développement de l'offre doit en priorité être fondé sur les potentiels de trafic attendus en fonction des structures des régions et des zones habitées, et sur les nécessités dictées par l'économie. Les offres qui dépassent ce cadre doivent être discutées à l'avance avec les instances publiques.
- En trafic voyageurs, il est nécessaire de trouver des solutions intelligentes pour permettre aux personnes concernées d'atteindre les lieux de formation et de travail.
- En trafic marchandises, il y a lieu de garantir la distribution efficace des marchandises produites et des prestations de service. Pour atteindre ce but, il faut faire appel à des partenaires privés appropriés ;
- Dans le domaine de la protection de l'environnement, il y a lieu de rechercher des solutions pragmatiques.
- La propre capacité concurrentielle doit être renforcée au moins dans la même mesure que les conditions environnantes, qui sont dynamiques ;
- La sécurité du trafic demeure une condition de base sine qua non de tout le système ;
- Les conflits inhérents aux divers rôles des pouvoirs publics, à savoir celui de propriétaire, de client et de régulateur doivent être clarifiés. Les objectifs qui en résultent pour les entreprises de transport doivent être cohérents.

5. Qu'en est-il de la résonance et de la pertinence des TP?

Le trafic – y compris le trafic public – est fortement connecté à la société et à l'économie. L'illustration 2 montre ce réseau sous une forme simplifiée.

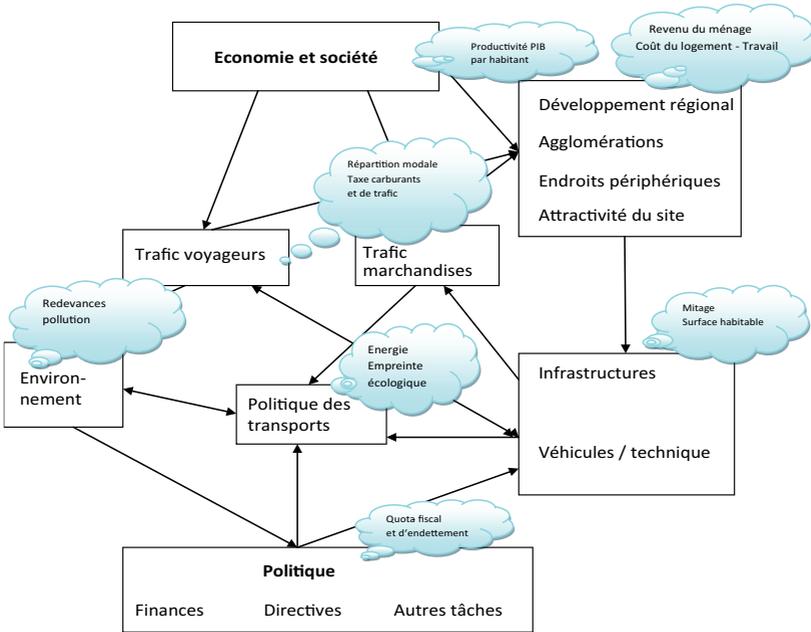


Illustration 2: Le trafic, partie de la société et de l'économie, est durablement sollicité.

L'entrelacement est caractérisé par une série de corrélations et de dépendances. On peut déduire de cette concomitance les possibilités d'atteindre les objectifs et savoir jusqu'à quel point ce pourrait être le cas. Il montre aussi dans quel contexte ces objectifs doivent être évalués. Si l'on prenait comme étalon les indicateurs officiels de durabilité (stratégie développement durable, plan d'action 2012–2015, publié par l'Office fédéral de la statistique), on devrait se reporter à environ 25 des 80 indicateurs (voir l'annexe). Pour simplifier, les liens suivants devraient fournir les bases d'une évaluation des TP; ils forment un condensé des indicateurs mentionnés. Le tableau se présente comme suit :

Croissance (voir aussi l'annexe « données relatives aux TP »)

- Le lien entre la croissance et la mobilité est manifeste. Mais il n'est pas linéaire. L'économie s'est développée tant du point de vue réel que nominal. Aussi n'est-il pas étonnant que le trafic a fourni plus de prestations. La croissance s'est manifestée en

trafic voyageurs et en trafic routier de marchandises, mais pas en trafic marchandises public. Ce dernier a stagné au niveau de l'an 2000. Dans l'ensemble, le trafic a suivi une voie située entre la croissance réelle et nominale de l'économie suisse.

- Le trafic public des voyageurs s'est toute particulièrement accru, sa part de marché ayant dépassé 25 pour cent. Dans ce domaine, l'énorme accroissement du parc automobile des transports publics ne passe pas inaperçu. Le nombre des véhicules a augmenté dans une plus forte proportion que les kilomètres parcourus. On peut en déduire qu'un effort a probablement été fait pour améliorer l'offre et le confort. Inversement, cela peut démontrer que le trafic est resté un facteur économique positif en temps de crise. Depuis les turbulences enregistrées depuis 2005, il s'est montré très résistant.

Attractivité des lieux et desserte de base

En général, on attend de bonnes liaisons et de points d'arrêt bien choisis une attractivité accrue des sites concernés. C'est dans cet esprit que les offres des transports publics ont été sensiblement étoffées et élargies. Cette forte progression s'est manifestée surtout dans le trafic régional. En sa qualité de client, le secteur public a eu la plupart du temps la main heureuse. Grâce aux améliorations réalisées par les transports publics, toute une série de localités ont pu enregistrer un accroissement de leur attractivité.

Etant donné que les cantons, dans leur ensemble, se sont beaucoup plus engagés en faveur du trafic régional, on peut admettre que leur attractivité a augmenté plus ou moins dans la même proportion : on se rejoint ainsi à un niveau un peu supérieur. Conjointement au trafic longue distance, l'offre complète constitue indéniablement un atout pour notre pays par rapport aux autres Etats.

Cependant, les dessertes ne sont pas réparties de la même manière dans toutes les régions et pour toutes les localités. Au contraire, les offres peuvent fortement varier. Par exemple, le canton des Grisons dépense 1427 francs par habitant, alors que Obwald se contente de 385 CHF.³ Ces chiffres découlent d'offres très différentes, mais aussi de situations de base très diversifiées du point de vue du raccordement aux réseaux de transport. Ce n'est pas un hasard si les deux cantons encadrent tous les autres. Le canton des Grisons est, du fait de sa grandeur et de sa structure, beaucoup plus sollicité que celui d'Obwald, dont la surface est bien plus réduite et les possibilités de raccordement bien plus simples.

Planification du territoire et mobilité

Dans quelle mesure le trafic conditionne-t-il les agglomérations ? Le trafic évolue en général en fonction de l'augmentation de la population et des nombreux lieux de formation et de travail. La politique des transports doit encore une réponse en ce qui concerne le développement des agglomérations. Les critiques estiment que c'est en raison des infrastructures de transport que les agglomérations continuent à s'agrandir de façon arbitraire et aléatoire. Les salariés peuvent résider dans des lieux toujours plus éloignés, sans devoir

³ BADAC, base de données interactive, Les dépenses des BADANC en faveur du trafic par habitant, état au 10 février 2012

renoncer à leur place de travail ou sans devoir accepter de longs parcours pour s'y rendre.⁴ Mais ceci est une constatation à courte vue. Les TP ont une chance seulement si leurs offres fondées sur un groupement fiable et bien organisé des flux de trafic sont en mesure de convaincre l'économie qui compte sur les collaborateurs flexibles et sur des lieux de travail bien connectés. Il en va de même des lieux de formation.

Aujourd'hui, la Confédération fait des efforts pour promouvoir le trafic d'agglomération en investissant des moyens financiers contenus dans le fonds d'infrastructure. Pour ce faire, elle se fonde sur des projets des cantons et des communes, et participe à leur financement. Ce n'est pas la Confédération qui voulait elle-même mettre l'accent sur ce secteur; elle attend plutôt des cantons et des communes qu'ils prennent des initiatives allant dans ce sens. Un programme d'agglomération fournit aujourd'hui la base de ce travail sous forme d'un instrument de planification axé sur le long terme et pouvant être périodiquement renouvelé. Il contient des projets coordonnés, classés par ordre de priorité et destinés à aiguiller le développement harmonieux de l'habitat. Les divers modes de transport (rail et route) de tout le rayon d'une agglomération sont pris en compte, tant pour l'aspect infrastructure qu'exploitation.

Ainsi, tout cela laisse supposer que la croissance des agglomérations, à la base peu planifiée, n'émane guère d'une politique de transports active, mais bien plus de facteurs économiques et sociaux.

Financement

Une forte gestion politique s'exerce sur le trafic, dont le but est d'obtenir des effets d'incitation et de transfert. Durant les dernières années, le transfert du trafic de la route au rail a dominé les discussions relatives à la politique des transports, il est même devenu son objectif principal. Le Parlement fédéral a donné l'impulsion en intervenant directement dans le domaine de la politique des prix des transports publics et a réduit le prix de l'abonnement demi-tarif au moyen de subventions. Un pas complémentaire a ensuite été accompli avec la promotion du trafic combiné (TC), et cela tant pour le trafic accompagné (chaussée roulante) que pour le trafic non accompagné. Délester les axes transalpins de trafic, tel était l'objectif visé. L'initiative des Alpes a renforcé ce régime. Des objectifs chiffrés concernant le report du trafic ont été définis et sont dès lors utilisés pour mesurer les résultats obtenus.

Les résultats obtenus jusqu'à ce jour divergent. Le transport voyageurs a enregistré un véritable renouveau, qui se traduit non seulement par un supplément de trafic, mais aussi par un transfert de la route sur le rail. Les chiffres reflètent un vrai succès. Il n'en va pas de même du trafic des marchandises. Il n'a pas évolué comme prévu. Grâce aux mesures prises, telles que la RPLP et les subventions accordées au trafic marchandises par rail, ce dernier a pu maintenir sa part de marché, mais les objectifs fixés en matière de report du trafic n'ont pas été atteints.

⁴ Tiré de : *Verkehr: Un plaidoyer pour une politique durable des transports*, publié par Avenir Suisse, 2010 ; auteurs Rico Maggi et Angelo Geninazzi

La réforme des chemins de fer n'a pas provoqué un recul général de l'influence des pouvoirs publics. Au contraire, en particulier les cantons ont mis l'accent sur le trafic régional et sur le développement des infrastructures, ce qui ne paraissait pas possible auparavant.

En définitive, il faut se demander jusqu'à quel point les pouvoirs publics doivent s'engager dans le financement et aussi dans quelle mesure il faudra demander aux usagers de participer aux coûts (financement par les usagers). Il ne faut pas oublier que durant les dix dernières années, non seulement l'offre, mais aussi la contribution des pouvoirs publics se sont fortement accrus. Ainsi, il y a lieu de rechercher un équilibre entre les chances et les risques en jeu.

Le développement de l'infrastructure dépend largement de la volonté des pouvoirs publics de le financer. Mais cela n'est pas tout : Pour faire suite au projet Rail 2000, il a été indiqué que d'autres étapes de développement de l'infrastructure suivraient. Le projet FAIF concrétise la poursuite des grands travaux induits par Rail 2000. Ce qui sera déterminant est de savoir dans quelle mesure les pertes des entreprises, inévitables et prévisibles, pourront être compensées par des avantages économiques. Dans ce contexte, il sera aussi important de savoir combien de redevances l'infrastructure ferroviaire pourra demander de la part des opérateurs pour l'utilisation des sillons.

L'engagement des pouvoirs publics en faveur du trafic et spécialement du trafic public est un facteur de croissance. Cela découle de la généreuse mise à disposition, comme décrit ci-dessus, de capacités de transport garantissant l'accès aux lieux de travail, et à la contribution du transport public de marchandises à la distribution des marchandises et des prestations. De l'autre côté, on peut faire valoir que toutes ces prestations sont en bonne partie rendues possibles du fait que le secteur public soutient fortement les offres à l'aide d'indemnités et de moyens financiers, ce qui permet d'éviter des augmentations de prix massives.

6. Bilan

Les évaluations figurant dans le chapitre précédent permettent de dresser un bilan qui reflète aussi bien l'optique des pouvoirs publics que celle des transports publics.

Tableau 3 Bilan de la position des TP

Domaines d'engagement	Actifs	Passifs
Développement du territoire	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation de la part de marché en trafic voyageurs • Horaire cadencé attractif 	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte des régions peu peuplées • Morcellement et mitage du territoire
Economie	<ul style="list-style-type: none"> • Haute attractivité pour beaucoup de régions et de localités grâce à l'offre qualitative des TP • Gros volume de commandes pour l'économie suisse 	<ul style="list-style-type: none"> • Besoin de surfaces • Bruit et autres coûts externes
Formation	<ul style="list-style-type: none"> • La plupart du temps, les lieux de travail et de formation sont bien reliés 	<ul style="list-style-type: none"> • Une source importante de coûts pour les TP
Culture, sport, loisirs	<ul style="list-style-type: none"> • Parfaite maîtrise des transports occasionnés par les grandes manifestations 	<ul style="list-style-type: none"> • Emeutes et manifestations violentes
Domaine social	<ul style="list-style-type: none"> • Les TP sont prêts à adopter des mesures compensatoires • Prestations respectables en faveur des handicapés 	<ul style="list-style-type: none"> • La répartition des coûts n'est pas résolue
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Les TP en tant qu'instrument pour lutter contre le changement climatique 	<ul style="list-style-type: none"> • Le potentiel des TP n'est pas encore estimé à sa juste valeur
Energie	<ul style="list-style-type: none"> • Les TP sont un mode de transport permettant d'économiser l'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> • L'accroissement de la demande nécessite plus d'énergie
Santé	<ul style="list-style-type: none"> • Basse statistique des accidents 	<ul style="list-style-type: none"> • Encore beaucoup de passages à niveau non gardés • Espaces restreints sur les voies de trafic dans les villes et les agglomérations
Défense	<ul style="list-style-type: none"> • La collaboration avec les instances chargées de la sécurité ne pose pas de problème 	
Finances	<ul style="list-style-type: none"> • Valeur ajoutée et attente d'un renforcement économique 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence entre les diverses tâches • Hauts coûts d'investissement, recettes insuffisantes

Le bilan des modifications est nettement en faveur des TP: C'est ce qui ressort du dernier micro-recensement. La part modale des TP s'est accrue et a atteint 23,5 pour cent. Mais le système des transports vit de subventions et de dépenses publiques croissantes. Ceci le rend vulnérable. Des mesures compensatoires dans le sens d'un dédommagement pour des pres-

tations de service public ont été peu versées. Néanmoins, les TP ont pu prouver à plusieurs reprises leur efficacité lors de grandes manifestations.

En général, on peut constater que les efforts des dix dernières années n'ont pas été vains. Le développement futur des offres est nécessaire et aussi fondé. Après coup, les dimensions de Rail 2000 semblent avoir été suffisantes, mais l'évaluation des potentiels trace la voie pour l'avenir. Avec le projet FAIF, la question des dimensions revient sur le tapis. Les TP sont bien inspirés s'ils préparent les pas judicieux en prévision de l'avenir.

Cela est valable tout particulièrement pour le trafic marchandises. Dans ce domaine, les pendules n'avancent pas au même rythme que dans le trafic voyageurs. L'érosion des parts de marché résulte fortement de la modification des structures économiques et des restructurations dans les domaines de l'armée et de l'agriculture. Il faut dès lors développer des nouveaux concepts qui tendent plus à collaborer avec des partenaires.

7. Conclusion

En conclusion, il y a lieu de répondre aux questions soulevées en préface :

Quels sont les objectifs assignés aux transports publics et quels sont ceux qui sont simplement considérés comme évidents ? Comment ceux-ci s'accordent-ils avec ceux d'autres domaines politiques et les orientations qui les guident ?

L'objectif des transports publics est de grouper de manière optimale les besoins individuels de transport. Leur but semble plus être supposé que fixé, il n'est dans tous les cas pas assigné de façon précise. Le trafic marchandises est en quelque sorte une exception qui devrait suivre des modèles régis par les lois du marché.

Le trafic public des voyageurs, qui offre un transport régulier, fondé sur un horaire toujours plus étoffé et qualitativement de haut niveau, est un facteur essentiel dans l'échelle des éléments renforçant l'attractivité de régions entières et de localités. Il compte aussi parmi les facteurs qui favorisent la croissance économique. Son domaine d'engagement s'étend sur de nombreux secteurs en connectant les fonctions essentielles. Mises à part quelques remarques critiques, il n'offre guère de prétextes à des attaques. Cela est d'autant plus étonnant que les TP remplissent des fonctions très diversifiées et qu'ils s'acquittent de cette tâche de manière très judicieuse.

Comment le domaine de la politique des transports est-il structuré et quelles sont les forces qui l'animent ?

Les domaines d'engagement des TP sont très diversifiés en raison de leur fonction transversale; pour l'illustrer, les plus importants sont le développement du territoire, l'économie, la formation, le secteur social, la culture et les loisirs, l'environnement et l'énergie, la sécurité et la santé, ainsi que les finances. Des tâches spécifiques doivent être exécutées dans chaque domaine. Il faut toutefois tenir compte du fait que les entreprises de transport doivent en principe être jugées en fonction de leurs tâches fondamentales. Pour celles qui ne le sont pas, elles doivent donc être indemnisées. Les éléments qui agissent en premier lieu sur le domaine des transports sont certainement l'essor économique, la productivité du travail et, ce qui est nouveau, de plus en plus la protection de l'environnement et l'énergie. En ce sens, les TP sont au premier plan car on attend d'eux qu'ils fournissent une large contribution à l'amélioration du bilan écologique.

Quels sont les enseignements que les transports publics peuvent tirer de ces considérations ?

Pour faire bref : Faire preuve d'encore plus de dynamisme dans le trafic voyageurs, rechercher des partenaires pour le transport des marchandises et procéder avec mesure à des investissements d'intérêt national apportant des avantages sur le plan économique. Tout cela dans l'esprit d'une coordination permanente avec les autres politiques afin d'éviter d'interminables conflits d'intérêts.

Annexe

Vue d'ensemble des critères de durabilité ayant un fort impact sur le trafic

		Domaine politique	Orientation
Conditions de vie	Revenu des ménages	Stratégie du propriétaire CFF Politique des transports	Pendulaires
Conditions de vie	Coûts du logement	Planification du territoire	Attractivité du site
Système économique	Productivité du travail	Approvisionnement de base	OAT, construction des routes
Système économique	Impôts écologiques	Environnement/Politique financière	Taxe CO ₂
Mobilité et transport	Utilisation finale de l'énergie	Politique de recherche	Augmentation de l'efficacité
Mobilité et transport	Partage du trafic Voyageurs	Politique de transfert	Participation des pendulaires
Mobilité et transport	CO ₂ du trafic routier individuel	Promotion des TP	OAT, construction des routes
Mobilité et transport	Partage du trafic marchandises	Politique de transfert	Paquet trafic marchandises
Mobilité et transport	Intensité du transport marchandises	Gestion du trafic	Exploitation Infrastructure
Mobilité et transport	Atterrissages et décollages	Politique aéronautique	Difficultés avec Allemagne, taxes
Energie et climat	Utilisation finale de l'énergie	Politique sur l'impôt sur les carburants	Taxe CO ₂
Energie et climat	Intensité de l'énergie	Politique énergétique	Augmentations de l'efficacité
Energie et climat	Dépendance énergétique	Politique étrangère	Trafic bilatéral
Energie et climat	Energie renouvelable	Nouvelle politique énergétique	Sortie du nucléaire
Energie et climat	Effet de serre	Politique climatique	Taxe CO ₂ , certificats
Energie et climat	Emissions de CO ₂	Politique climatique	Taxe CO ₂
Ressources naturelles	Empreinte écologique	Politique des transports	Critères de durabilité
Ressources naturelles	Surface habitable	Planification du territoire	Développement de l'infrastructure
Ressources naturelles	Surface habitable par tête	Planification du territoire	
Ressources naturelles	Morcellement du paysage	Planification du territoire	Critères de durabilité
Ressources naturelles	Concentration d'ozone	Politique climatique	Dispositif de secours

Moyen impact et résonance

Système économique	Niveau de l'endettement	Politique financière	Budget
Système économique	Niveau de la fiscalité	Politique financière	FTP
Système économique	Impôts écologiques	Politique environnementale	Politique fiscale
Mobilité et transport	Personnes incommodées par le bruit	Politique environnementale	Parois anti-bruit

Données relatives aux transports publics

Critère / secteur	Situation de départ 2000	Etat 2010	Modification
Produit national brut (Mio. CHF)	422'063	550'571	30.4%
Dépenses pour les transports publics (Mio. CHF) – dont part de la Confédération	13'067 7'401	16'614 Mio. CHF (2009) 8'648 Mio. CHF Conf.	12.7% 16.8%
Parts de marché Prestations du trafic voyageurs [Mio. kmV] Prestations du trafic marchandises [Mio. kmM]	16'419/16.5% 11'080/44.3%	23'612/20.7% 11'074/38.9%	
Véhicules Total des véhicules routiers - dont les véhicules destinés au transport de choses Véhicules ferroviaires Véhicules routiers des TP	4'870'940 278'518 8'101 3'351	5'729'451 335'200 9'230 4'724	17.6% 20.3% 13.9% 41%
Capital Infrastructure – Valeur TP [Mio. CHF] – Valeur résiduelle route [Mio. CHF]	20'748 55'265	32'778 68'739	+12'030/58% + 3'474/24%

(Source: Statistiques OFS)

