



Les transports publics en Suisse

Chiffres et faits

La Suisse dispose d'un système de transports publics très développé. Son épine dorsale est le train qui représente le principal moyen de transport public en termes de voyageurs-kilomètres. Il existe des trains du transport grandes lignes ainsi que des liaisons ferroviaires régionales. Le tram et le bus jouent un rôle important dans les agglomérations, le bus également dans les régions rurales non desservies par le rail. S'y ajoutent des moyens de transport à vocation essentiellement touristique (installations à câbles et navigation).



Les réseaux de transport public (2020) :

Réseau ferré	5317 km	
Chemin de fer à crémaillère	126 km	
Lignes de tram	316 km	:
Installations à câbles	1037 km	
Lignes de navigation	514 km	
Lignes de bus	20 869 km	=====

Voyageurs-kilomètres parcourus (en 2021, en millions) :

Réseau ferré	14 308	
Chemin de fer à crémaillère	40	
Lignes de tram	814	=
Installations à câbles	309	
Lignes de navigation	116	
Lignes de bus	2800	====

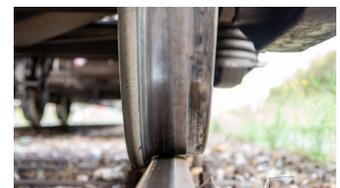
Le chemin de fer en comparaison internationale

Il n'y a guère de pays où l'on emprunte le train aussi souvent et aussi volontiers qu'en Suisse. En moyenne, les Suisses prennent le train plus de 70 fois par an, parcourant ainsi plus de 2400 kilomètres. C'est un record par rapport à l'ensemble de l'Europe.



Répartition modale en transport de marchandises et transport de voyageurs

Le rail est particulièrement important pour le fret transalpin. En 2022, environ 73 % de toutes les marchandises traversaient les Alpes suisses via le rail, 27 % via la route. Le rail assume une part de 38 % de l'ensemble du transport de marchandises en Suisse. Sa part est plus faible dans le transport de voyageurs : environ 16 % des tous les voyageurs-kilomètres en Suisse sont effectués par le rail. Avec les transports publics routiers, la part des transports publics s'élève à environ 20 %.



Collaboration internationale

De nombreuses liaisons de train, de bus, de bateau et de tramway traversent les frontières nationales. Une grande partie du transport de marchandises est également transfrontalier. En tant que petit pays situé au centre de l'Europe, la Suisse a tout intérêt à coordonner sa politique des transports avec les pays voisins et l'UE. Elle peut ainsi garantir que le trafic transfrontalier se déroule harmonieusement et que ses acquis sont préservés.



Service direct et horaire cadencé

Le « service direct national » est unique en Europe. Un seul billet suffit, peu importe le nombre et le type d'entrepris de transport auxquelles on recourt pour un voyage. Le service direct permet également de proposer des abonnements comme l'AG ou le demi-tarif, qui couvrent pratiquement l'ensemble du réseau suisse des transports publics. L'horaire cadencé est un autre élément important : les liaisons de TP circulent à intervalles réguliers (par ex. toutes les 30 minutes) et les nœuds de correspondance offrent de bonnes liaisons.



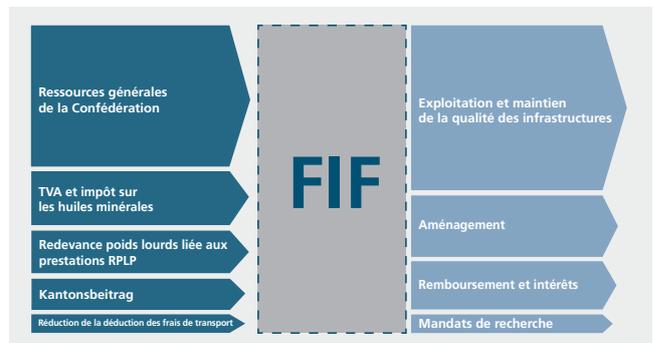
Financement

Les pouvoirs publics financent les transports publics (TP) et le fret ferroviaire. La Confédération, les cantons et les communes assument environ la moitié des coûts des TP. L'autre moitié est couverte par les recettes provenant de la vente de billets et d'abonnements ainsi que par d'autres sources.

Au total, la Confédération verse chaque année 7 milliards de francs aux TP et au fret ferroviaire. Près de 6 milliards sont utilisés pour l'infrastructure ferroviaire, environ 1 milliard est versé au transport régional de voyageurs sous forme d'indemnités et environ 200 millions servent à encourager le fret ferroviaire.

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)

En 2014, le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) à affectation obligatoire a été créé pour une durée indéterminée afin de moderniser continuellement le réseau ferré suisse. Les fonds proviennent de différentes sources. Le FIF permet de financer l'exploitation et le maintien de la qualité de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire ainsi que son aménagement. Chaque année, le FIF verse environ 6 milliards de francs au titre de l'infrastructure ferroviaire.



La NLFA

La Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) comprend trois nouveaux tunnels de base transalpins et des aménagements sur leurs lignes d'accès. Elle permet de réduire les temps de parcours entre le Nord et le Sud et contribue au transfert du transport de marchandises de la route au rail, l'un des principaux objectifs de la politique des transports suisse. Le tunnel de base du Loetschberg a été ouvert en 2007, celui du Saint-Gothard, le plus long tunnel ferroviaire du monde (57 km), en 2016. En 2020, la NLFA a été complétée par l'ouverture du tunnel de base du Ceneri. La NLFA constitue la pièce maîtresse du corridor européen de fret ferroviaire entre Rotterdam et Gênes.



Le rôle de l'OFT

L'Office fédéral des transports (OFT) est responsable des transports publics et du transport de marchandises. Ses tâches principales sont les suivantes :
Politique : préparer et mettre en œuvre les décisions politiques du Conseil fédéral, du Parlement et des électeurs.
Sécurité : atteindre des standards de sécurité élevés mais financables pour les chemins de fer, les bus, les bateaux et les installations à câbles.
Financement : proposer des offres de transport de haut niveau grâce à une utilisation efficace des ressources.
Infrastructure : veiller à ce que les infrastructures nécessaires soient construites à temps et conformément aux prescriptions.
www.bav.admin.ch

