



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

DATE

EMBARGO

Date

RENSEIGNEMENTS

Office fédéral des transports, Communication, 031 322 36 43 Bundesamt für Verkehr, Kommunikation, 031 322 36 43

Un franc sur 13 est lié aux transports publics

Avec une part de 33 milliards de francs, les transports publics représentent 7,8 pour cent du produit intérieur brut (PIB) suisse. En tout, 303'000 postes à plein temps sont liés aux prestations des transports publics de notre pays. Par rapport à la valeur ajoutée des cantons, la part des cantons d'Uri, de Berne et des Grisons est la plus importante. Selon l'étude que l'OFT, l'UTP, les CFF et le BLS ont commandée auprès d'Infras, les chemins de fer produisent 70% de l'impact macroéconomique des transports publics. En Suisse, la plus-value générée par les chemins de fer est plus élevée que celle des autres modes de transports. Max Friedli, directeur de l'OFT, Peter Vollmer, directeur de l'UTP et Markus Maibach, de l'entreprise Infras, ont présenté cette nouvelle étude aujourd'hui lors d'une conférence de presse commune à Berne.

..... 1 (ca. 60 Caractères / Ligne)

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

....

Pour la première fois, la nouvelle étude présente l'impact économique des transports publics en Suisse et les compare aux autres modes de transport. Infras Zurich, l'entreprise chargée de rédiger l'étude, a examiné les répercussions sur l'économie nationale des transports publics en ce qui concerne la plus-value (PIB) et l'occupation sur quatre niveaux d'effet :

..... 15

- *Effet direct:* plus-value et occupation des entreprises de transport sans sous-traitance de tiers.
- *Effet indirect:* plus-value et occupation

..... 20

..... 21

(ca. 60 Caractères / Ligne)

d'entreprises tierces qui effectuent des sous-traitances pour les entreprises de transport et les entreprises installées dans les gares.	.....
• <i>Effet induit</i> : effets macroéconomiques lorsque les recettes issues des deux premiers niveaux d'effet sont réinvesties ou dépensées à des fins de consommation.	.....
• <i>Effet catalytique</i> : il s'agit de l'effet qui résulte d'activités économiques et de prestations supplémentaires que peuvent fournir les ménages privés et les entreprises avec l'aide du système des transports publics – par exemple la première étape de RAIL 2000.	.....	25
La somme de la croissance <i>directe et indirecte</i> des valeurs des transports publics se chiffrait à 10,9 milliards de francs en 2002, ce qui correspond à 2,5% du PIB. Avec l'effet <i>induit</i> , le secteur des transports publics a enregistré, la même année, une croissance de 33 milliards, soit 7,8% du PIB. Les services de transports publics et leurs fournisseurs offrent 93'000 postes de travail à plein temps. Si on y ajoute l'effet induit, ce chiffre monte à 303'000. Environ 70 pour cent de l'impact macroéconomique est dû aux chemins de fer, 20 pour cent à l'exploitation d'autobus et les 10 pour cent restants aux installations de transport spéciales ainsi qu'à la navigation publique. Globalement, un franc sur 13 est lié à la plus-value nationale et un poste de travail sur 10 est lié aux transports publics.	.....	30
Importante plus-value nationale	.....
En comparaison à d'autres modes de transport, les chemins de fer génèrent la valeur ajoutée la plus forte à l'intérieur du pays, et cela malgré un chiffre d'affaires plus faible que celui du trafic motorisé individuel. Il y a plusieurs raisons à cela : un taux d'occupation assez élevé et le fait que l'électricité nécessaire à l'exploitation ferroviaire provienne en grande partie de Suisse, tandis qu'il faut importer le carburant (huile minérale). Un quota d'importation faible explique également la contribution supérieure à la moyenne des chemins de fer à l'économie	.....	45
	.....	50
	.....	51
	(ca. 60 Caractères / Ligne)	

nationale. Les coûts qui découlent d'accidents ou de dégradations écologiques sont aussi nettement plus faibles que dans le trafic routier.

L'utilité des transports publics s'étend sur toute la Suisse. Considérée en fonction de la plus-value cantonale, leur importance est la plus forte dans les cantons d'Uri, de Berne et des Grisons et la plus faible dans les cantons de Nidwald, de Zoug et de Glaris. D'une manière générale, les transports publics contribuent à améliorer l'attrait des différentes régions de Suisse. Dans l'absolu, les transports publics zurichois et bernois sont les plus importants.

La rude concurrence dans le domaine des transports a forcé les entreprises de transports publics à augmenter constamment leur productivité afin de rester compétitives. Par rapport à 1990, les chemins de fer ont transporté en 2001 16% de voyageurs de plus avec 22% de personnel en moins. Vu la prestation de transport par personne employée à temps complet, la productivité a augmenté de 55% durant cette période, et même de 80% chez les CFF. Cette évolution montre que les entreprises de transports publics mettent tout en œuvre afin de pouvoir offrir, à l'aide des indemnités que leur donnent les autorités pour maintenir la qualité infrastructurelle et pour le trafic régional, encore plus et de meilleures prestations sous forme d'aménagements, d'améliorations de la qualité et de prix attrayants.

Contribution à l'économie nationale du grand projet RAIL 2000

Avec RAIL 2000, 1^{re} étape, les CFF investissent, entre 1996 et 2006, 6 milliards de francs dans l'aménagement du réseau ferroviaire. Cela génère de manière directe, indirecte et induite une plus-value de 16 milliards de francs au total et du travail pour 151'000 années-personnes. 21 pour cent des mandats externes ont été donnés à des entreprises actives sur le plan national et 57 pour cent à des entreprises locales.

