

Öffentlicher Verkehr schafft Arbeitsplätze 7'000 bis 14'000 neue Stellen durch Umlagerung der Treibstoffzölle

Die vom Beratungsbüro econcept erstellte Studie «Arbeitsplätze durch Umlagerung von Treibstoffzollgeldern» untersucht, wie sich die Verlagerung eines Drittels der Treibstoffzölle hin zum Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr auf die Beschäftigung im Jahre 2025 auswirkt. Das Fazit der an einer Medienkonferenz in Bern vorgestellten Studie ist erfreulich: Dank der Umlagerung können unter dem Strich rund 7'000 bis 14'000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Hier finden Sie die Zusammenfassung der Studie. (Sprache:de und fr)

Weitere Informationen:
umverkehrR

<http://www.umverkehr.ch>

Les Transports publics génèrent de nouveaux emplois 7'000 à 14'000 emplois créés grâce au transfert des impôts sur les carburants

Mandaté par actif-trafiC, le bureau d'ingénieurs econcept a élaboré une étude sur le thème « Transfert des impôts sur les carburants et emploi ». L'étude s'intéresse aux effets sur l'emploi, à l'horizon 2025, du transfert d'un tiers des impôts sur les carburants du trafic routier aux transports publics et à la mobilité douce. Les résultats présentés lors d'une conférence médias à Berne sont très encourageants : 7'000 à 14'000 nouveaux emplois pourront être créés grâce à ce transfert. Vous trouverez, ci-après, le résumé de l'étude. (langue : allemand et français)

Pour plus d'informations:
actif-trafiC

<http://www.umverkehr.ch>

16.01.2006

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



Medienmitteilung zur umverkehR-Studie «Arbeitsplätze durch Umlagerung von Treibstoffzollgeldern»

Förderung ÖV schafft bis 14'000 neue Arbeitsplätze

Bern, 9. Januar 2006. Im Auftrag von umverkehR erstellte das Beratungsbüro econcept die Studie «Arbeitsplätze durch Umlagerung von Treibstoffzollgeldern». Darin wird untersucht, wie sich die Verlagerung eines Drittels der Treibstoffzölle hin zum Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr auf die Beschäftigung im Jahre 2025 auswirkt. Das Fazit der an einer Medienkonferenz in Bern vorgestellten Studie ist erfreulich: Dank der Umlagerung können unter dem Strich rund 7000 bis 14'000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. In einer Aktion visualisierte umverkehR die neu geschaffenen Stellen und hängte auf dem Waisenhausplatz in Bern Tausende von Arbeitsverträgen auf.

Christian Harb, Präsident von umverkehR, kommentiert die Ergebnisse der Studie «Arbeitsplätze durch Umlagerung von Treibstoffzollgeldern» an einer **Medienkonferenz in Bern** als dreifache Chance für die Schweiz: «Die Umlagerung eines Drittels der Treibstoffzölle hin zum ÖV ist eine Chance für die Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt zugleich. Wirtschaftswachstum und Arbeitslosigkeit galten bisher als Killerargument für Umwelthanliegen – zu unrecht.» Auch Adrian Wüthrich, Sachbearbeiter Verkehrspolitik beim Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband (SEV), begrüsst die Studie: «Die Arbeitsplätze in der ÖV-Branche sind gute Arbeitsplätze. Mit der umverkehR-Idee könnten für viele Tausend Beschäftigte bessere Arbeitsbedingungen geschaffen werden.»

Mit der von umverkehR vorgeschlagenen Umlagerung von der Strasse auf die Schiene können laut der Studie bis ins Jahr 2025 rund **7000 bis 14'000 zusätzliche Stellen** entstehen, ohne dass dabei in einer Branche Arbeitsplätze verloren gehen. Langfristig findet so immerhin jeder zehnte Arbeitslose wieder einen Job. umverkehR nahm das positive Fazit zum Anlass auf dem Waisenhausplatz, Mitten im Zentrum von Bern, die neu geschaffenen Arbeitsplätze mit einer **Aktion** darzustellen: An Wäscheleinen wurden Tausende von Arbeitsverträgen aufgehängt.



Wie die Studie weiter aufzeigt, gibt die von umverkehR propagierte verkehrspolitische Kehrtwende auch einen **gesellschaftlichen Nutzen**. Statt für das verhältnismässig teure Autofahren werden künftig günstigere Verkehrsmittel wie Bahn, Bus oder das Velo benutzt. Die eingesparten Gelder werden für andere Konsumbedürfnisse ausgegeben: So profitieren schlussendlich auch die Beizerin um die Ecke, der Coiffeur oder der Spielwarenladen.

Zu guter Letzt profitiert die **Umwelt**: die CO₂-Emissionen werden reduziert und die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen vermindert. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Infrastrukturfonds dagegen – eine Neuauflage von Avanti ohne Gotthard – widerspricht dem Volkswillen. Der unaufhörliche Ausbau der Nationalstrassen verschlingt nicht nur Milliarden von Franken, er bringt auch Mehrverkehr und damit mehr Probleme. umverkehR fordert deshalb, dass die Agglomerationsprogramme konsequent auf Bahn und Bus, Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden müssen und auf einen Ausbau des Nationalstrassennetzes in Städten und Agglomerationen verzichtet wird.

www.umverkehr.ch

www.öfanschieben.ch



Communiqué de presse sur l'étude d'actif-trafiC «Transfert des impôts sur les carburants et emploi »

Les transports publics génèrent jusqu'à 14'000 nouveaux emplois

Berne, le 9 janvier 2006. Mandaté par actif-trafiC, le bureau d'ingénieurs econcept a élaboré une étude « Transfert des impôts sur les carburants et emploi ». L'étude s'intéresse aux effets sur l'emploi en 2025 du transfert d'un tiers des impôts sur les carburants du trafic routier aux transports publics et à la mobilité douce. Les résultats présentés lors d'une conférence médias à Berne sont très encourageants : 7'000 à 14'000 nouveaux emplois pourront être créés grâce à ce transfert. actif-trafiC a illustré ces nouveaux emplois dans une action en suspendant des milliers de contrats de travail sur la Waisenhausplatz à Berne.

Christian Harb, le président d'actif-trafiC, a estimé lors d'une **conférence médias à Berne** que les résultats de l'étude « Transfert des impôts sur les carburants et emploi » présentent une triple opportunité pour la Suisse : « Le transfert d'un tiers des impôts sur les carburants sont une opportunité pour l'économie dans son ensemble, pour la société et pour l'environnement. Le manque de croissance économique et le chômage servaient jusqu'à présent d'arguments pour s'opposer à toute mesure environnementale - mais à tort. » Adrian Wüthrich, expert en politique des transports auprès du Syndicat du personnel des transports (SEV) l'a secondé. « Les emplois dans les TP sont de bons emplois avec des conditions de travail et des salaires relativement corrects. Si l'idée d'actif-trafiC était réalisée, les conditions de travail de milliers de personnes seraient améliorées. »

Grâce au transfert proposé par actif-trafiC, environ **7'000 à 14'000 nouveaux emplois** pourront être créés d'ici l'an 2025 – ce alors qu'aucune branche ne perdra d'emplois. Cet effet bénéfique s'explique par l'intensité d'emploi des transports publics plus élevée que la moyenne de tous les secteurs économiques. A long terme, un chômeur sur dix pourra retrouver un emploi – grâce au transfert de la route au rail. actif-trafiC a illustré par



une action ces retombées bienvenues en suspendant des milliers de contrats de travail sur la Waisenhausplatz à Berne.

En recourant davantage à des moyens de transport moins onéreux que la voiture tels le train, le bus, le vélo ou la marche, **la société dans son ensemble** gagnera en bien-être. L'argent ainsi économisé pourra être dépensé pour couvrir d'autres besoins : la cafetière, la coiffeuse ou le magasin de jouets en profiteront directement.

L'environnement sortira grand gagnant du transfert proposé d'un tiers des impôts de la route au rail. Les émissions de CO2 seront abaissées et les problèmes d'embouteillages dans les agglomérations réduits. Le fonds d'infrastructures proposé par le Conseil fédéral ressemble quant à lui à s'y méprendre à une réédition d'Avanti (sans le deuxième tube au Gothard). Il ne correspond nullement à la volonté populaire. L'extension du réseau national engloutit non seulement des milliards, mais occasionne du trafic supplémentaire et donc davantage de problèmes. actif-traffic exige par conséquent que les projets d'agglomération ciblent une amélioration des transports publics et de la mobilité douce (mobilité piétonne et cycliste) et renoncent à une extension du réseau de routes nationales dans les villes et agglomérations.

Pour plus d'informations, veuillez-vous adresser à:

Andrea von Maltitz, actif-traffic, 079 424 41 62

Pour vous procurer des illustrations :

Nous vous fournissons volontiers des photos de l'action par email ou poste.

Sites pour télécharger l'étude (résumé en français) :

www.umverkehr.ch et www.actif-traffic.ch

www.öfanschieben.ch et www.tp-prioritaires.ch



ÖV schafft Arbeitsplätze

Im Auftrag von umverkehR erstellte das Beratungsbüro econcept eine Studie „Arbeitsplätze durch Umlagerung von Treibstoffzollgeldern“. In der Studie wird untersucht, wie sich die Verlagerung eines Drittels der Treibstoffzölle hin zum Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr gesamtwirtschaftlich auf die Beschäftigung im Jahre 2025 auswirkt. Das Fazit ist erfreulich: Dank der Umlagerung können rund 7'000 bis 14'000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. Die grossen Gewinner sind der Personen-ÖV und der Güter-ÖV; selbst im Strassenbau gehen keine Stellen verloren.

Hintergrund

Im Jahre 2004 erstellte das Ingenieurbüro Metron im Auftrag des Verkehrsverbands umverkehR eine Liste der anfallenden Kosten für sinnvolle Infrastrukturinvestitionen im öffentlichen Verkehr zusätzlich zu den bereits finanzierten Projekten. Dabei wurden auch die zusätzlich entstehenden Unterhalts- und Betriebskosten mitberücksichtigt. Die Infrastrukturprojekte, die den Zeitraum von 2005-2025 betreffen, umfassten 17,6 Mia. Zusätzlich wären noch 7,4 Mia. Fr. für Unterhalt- und Betrieb notwendig. Dies ergibt einen jährlichen Finanzbedarf von 1,25 Milliarden oder rund einem Drittel der 3,7 Milliarden der heute jährlich von der Eidgenossenschaft eingenommenen Treibstoffzölle. umverkehR schlägt daher vor, ein Drittel der zweckgebundenen Einnahmen aus den Treibstoffzöllen dem Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr zukommen zu lassen. Nur mit dieser Umlagerung lassen sich die Verkehrsprobleme der Agglomerationen lösen und die Verbindungen in den Ballungszentren verbessern.

Fragestellung

Die von umverkehR in Auftrag gegebene und von econcept ausgeführte Studie untersucht, wie sich die Verlagerung eines Drittels der Treibstoffzölle hin zum öffentlichen Verkehr und Velo- und Fussverkehr gesamtwirtschaftlich auf die Beschäftigung auswirkt. Im Zentrum der Untersuchung stehen folgende Fragen:

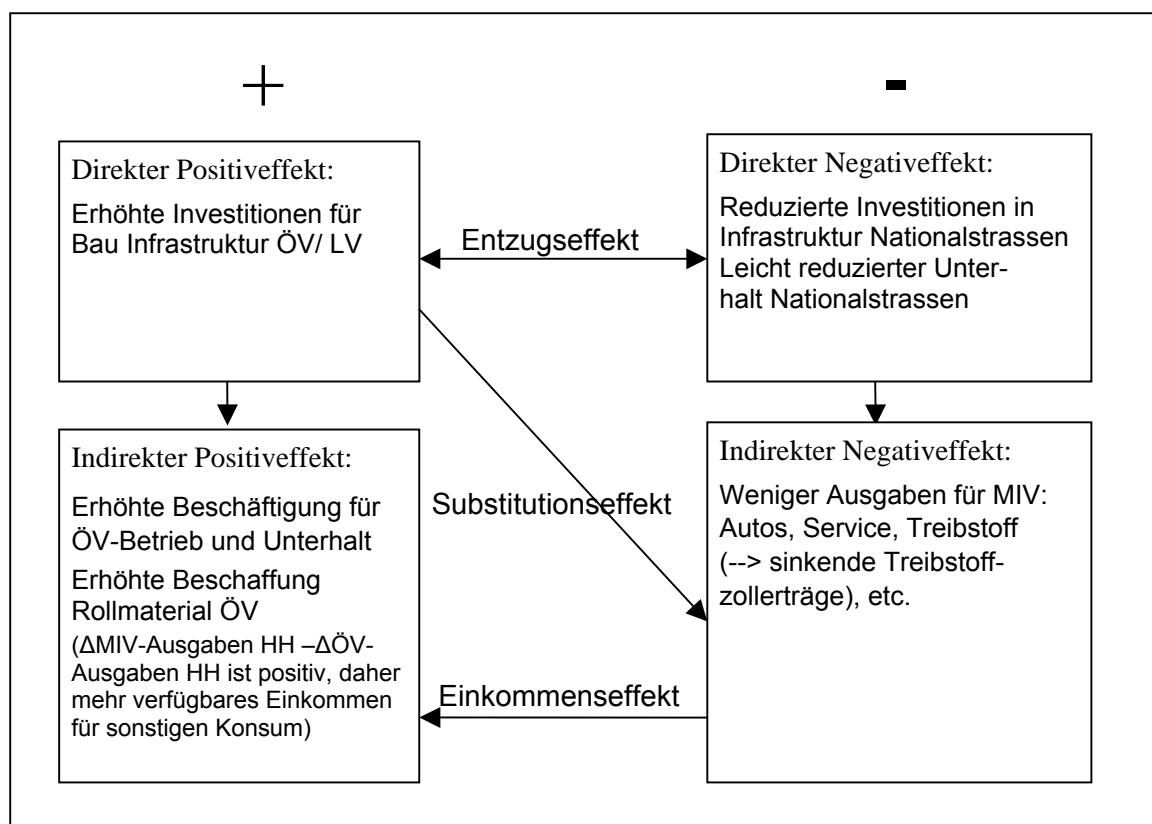
- Welches sind die Beschäftigungswirkungen dieser Umverteilung?
- Welche Branchen sind von der Umverteilung hauptsächlich betroffen? Wo werden Arbeitsplätze geschaffen bzw. nicht realisiert?
- Wo liegen die Chancen und Risiken dieser Umverteilung?

Methodik

Im Rahmen zweier Szenarien wird aufgezeigt, welche Bereiche im Strassenverkehr von Kürzungen betroffen wären und wofür die zusätzlichen Mittel im öffentlichen Verkehr und im Velo- und Fussverkehr eingesetzt werden könnten. Die Daten wurden aus statistischen Grundlagen des Bundesamts für Statistik (BFS), aktuellen Studien verschiedener Büros sowie Informationen des Bundesamts für Strassen (ASTRA), des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Bundesamts für Verkehr (BAV) entnommen; der Zeithorizont geht von 2005 bis 2025.

Szenario „umverkehrR“: Die gesamte Zunahme der Mobilität wird vom öffentlichen Verkehr (+ 6 % pro Jahr Schiene, + 6 % pro Jahr Strasse) und vom Fuss- und Veloverkehr aufgefangen. Der Privatverkehr auf der Strasse bleibt gegenüber heute also stabil (+/- 0 %).

Szenario „Trend“: Die Annahmen des Referenzszenarios Trend gehen davon aus, dass sich das bisherige Verkehrswachstum sowohl im privaten Strassenverkehr (+ 1,3 % pro Jahr Fahrzeugkilometer MIV, resp. + 1,5 % pro Jahr Fahrzeugkilometer Güter) als auch im öffentlichen Verkehr (+ 1 % pro Jahr Strasse und + 2 % pro Jahr Schiene) in Zukunft verstärken wird.



(Infras 1997: Beschäftigungswirkungen der Ressortaktivitäten von Energie 2000 und der erneuerbaren Energien in der Schweiz, im Auftrag des Bundesamtes für Energie BfE). (Δ = Differenz, HH = Haushalte)

Auswirkungen auf die Beschäftigung

Die Verlagerung der Treibstoffzölle zugunsten des ÖVs würde sich bis 2025 wie folgt auf die verschiedenen Branchen auswirken:

- **Betriebe des öffentlichen Verkehrs:** Bei den Bahn-, Bus- und Trambetrieben entstehen bis ins Jahr 2025 mehr als 27'000 neue Arbeitsplätze beim Personentransport, davon 17'500 schienen- und 10'200 strassenbezogene. Dies würde eine Zunahme um 50 Prozent des heutigen Personalbestandes bedeuten.
- **Einkommenseffekt:** Durch das höhere freie verfügbare Einkommen profitiert die Wirtschaft allgemein durch erhöhten Konsum. Auf alle Branchen verteilt ergibt sich bis 2025 ein Wachstum von über 10'000 Arbeitsplätzen.
- **MIV:** Die Stagnation des MIV wird sich negativ bei der Branche Handel und Reparatur von Autos sowie bei den Tankstellen auswirken. Es werden keine Arbeitsplätze verloren gehen gegenüber der Jetztlage, doch werden 17'000 bis 24'000 Arbeitsplätze nicht realisiert werden (je nachdem, welcher Anteil der Vorleistungen in der Schweiz anfällt).
- **Tiefbau:** Die Investitionen werden vom Strassenverkehr auf die Scheine verlagert und somit beschäftigungsneutral sein. Kritisch könnten sich hier die Mindererträge bei den Treibstoffzolleinnahmen auswirken.
- **Güterverkehr Schiene:** Durch die Leistungsverlagerung im Güterverkehr von der Strasse hin zur Schiene werden bei der Bahn fast 30'000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Bei den Tonnenkilometern ist mit einer Zunahme von 165 % innert 15 Jahren zu rechnen.
- **Güterverkehr Strasse:** Durch die Stagnation des Strassengüterverkehrs verschärft sich der Wettbewerb unter den Anbietern. Die Beschäftigung würde auf dem heutigen Niveau eingefroren. Rund 37'000 Arbeitsplätze würden gegenüber dem Szenario Trend nicht realisiert.

Fazit: Deutlicher Nettogewinn an Arbeitsplätzen durch umverkehrR-Szenario

In den Verkehrsbranchen, die direkt an der Leistungserstellung beteiligt sind, überwiegt der positive Effekt der Verkehrsverlagerung die Verluste bei weitem. Dies erklärt sich durch die überdurchschnittliche Beschäftigungsintensität des öffentlichen Verkehrs. Der MIV weist praktisch keine Beschäftigung auf, da alle ihr Fahrzeug selbst lenken. **Es resultiert ein positiver Nettoeffekt zugunsten des Szenarios umverkehrR in Höhe von rund 7'000 bis 14'000 neuen, dauerhaft geschaffenen Arbeitsplätzen.**

Das umverkehrR-Szenario ist ein effektiver Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme in den Agglomerationen. Beim Szenario Trend wäre durch das Wachstum des Verkehrs mit einer bedeutenden Zunahme der Staukosten zu rechnen. Das Szenario umverkehrR bietet hingegen die Möglichkeit, auch in Zukunft die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Auch die Unfallkosten und die unfallbedingten Arbeitsausfälle werden durch den erhöhten ÖV-Anteil im Szenario umverkehrR tiefer liegen als im Szenario Trend. Umweltpolitisch wirkt sich die Massnahme doppelt positiv aus: Die CO₂-Emissionen werden reduziert und die vom Volk beschlossene Umlagerung von der Strasse auf die Schiene wird wirksam vorangetrieben.

Ein kritischer Punkt ist die verzögerte Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Jahre 2030 bis 2035 statt im Jahre 2020 (unter der Annahme, dass das Szenario umverkehrR ab dem Jahr 2010 zum Tragen kommt). Die von der Umverteilung negativ betroffenen Branchen (Zulieferbetriebe des MIV, Unternehmen im Strassengüterverkehr) werden Strukturpassungsprobleme zu bewältigen haben, doch insgesamt überwiegt der positive Beschäftigungseffekt mit der Schaffung von rund 7'000 bis 14'000 Arbeitsplätzen bei weitem.

Nettoeffekte 2025: Szenario umverkehrR gegenüber Trend	Arbeitsplätze
ÖV Personen Schiene	+17'500
ÖV Personen Strasse	+ 10'200
MIV Personen	- 17'200 bis - 24'500
ÖV Güter	+ 29'900
Strassen Güter	- 36'900
Einkommenseffekt	+ 10'700
Beschäftigungseffekt netto	+ 6'900 bis + 14'200



Les transports publics génèrent des emplois

Mandaté par actif-trafiC, le bureau d'ingénieurs econcept a élaboré une étude « Transfert des impôts sur les carburants et emploi ». L'étude s'intéresse aux effets sur l'emploi en 2025 du transfert d'un tiers des impôts sur les carburants du trafic routier aux transports publics et à la mobilité douce. Les résultats sont très encourageants : 7'000 à 14'000 nouveaux emplois pourront être créés grâce à ce transfert. Les branches qui pourront profiter le plus de cette impulsion sont les transports publics (de personnes et de marchandises). Aucune branche ne perdra d'emplois par rapport à 2005.

Informations de base

Le bureau d'ingénieurs Metron, mandaté par l'organisation de transports actif-trafiC, a publié en 2004 une liste de projets d'infrastructures concentrées sur les principaux axes et des coûts y relatifs afin de pouvoir améliorer sensiblement les transports en commun. Les frais encourus par la maintenance et la gestion des nouvelles infrastructures ont également été pris en compte. Les coûts pour les projets d'infrastructure se montent à 17,6 milliards pour les années de 2005 à 2025, les frais pour la gestion et la maintenance à 7,4 milliards, soit un 1,25 milliards par an. Cette somme de 1,25 milliards correspond à un tiers des recettes sur les impôts sur les carburants de la Confédération. actif-trafiC propose par conséquent d'affecter un tiers des recettes des impôts sur les carburants aux transports publics et à la mobilité douce. Ce transfert permet de résoudre efficacement les problèmes du trafic d'agglomération.

Thématique de l'étude

L'étude mandatée par actif-trafiC et réalisée par econcept s'intéresse aux effets sur l'emploi du transfert d'un tiers des impôts sur les carburants en faveur des transports publics et de la mobilité douce (mobilité piétonne et cycliste). Elle répond aux questions suivantes :

- Quel est l'effet net sur l'emploi de ce transfert ?
- Quelles branches sont particulièrement touchées par ce transfert ? Où de nouveaux emplois sont-ils créés, resp. pas réalisés ?
- Quels sont les risques et les opportunités de ce transfert ?

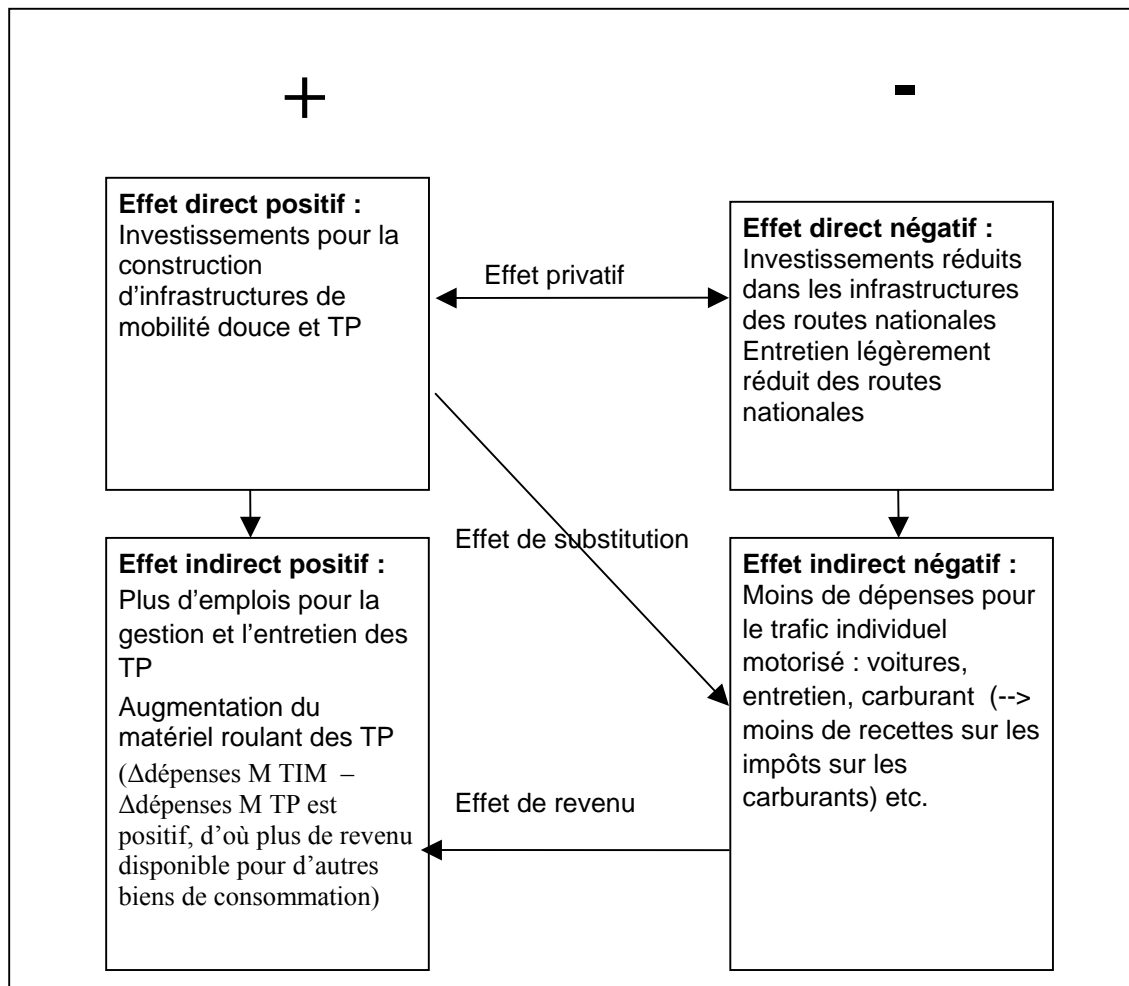
Méthode utilisée

A l'aide de deux scénarios, il est démontré quels secteurs du trafic motorisé individuel seront affectés par les coupes et comment les moyens supplémentaires pourront être affectés aux transports en

commun et à la mobilité douce. Les données de base proviennent de l'Office de la statistique (OFS), d'études d'autres bureaux, de l'Office fédéral des routes (OFROU), de l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et de l'Office fédéral des transports (OFT). L'étude décrit les effets de 2005 à 2025.

Scénario « actif-trafiC » : L'accroissement de la mobilité est absorbé dans sa totalité par les transports en commun (+ 6 % par an pour le rail, + 6 % par an pour la route) et la mobilité douce. Le trafic individuel motorisé sur la route stagne (+/- 0 %).

Scénario « tendance » : le scénario se base sur l'idée que la croissance actuelle tant du trafic individuel motorisé sur la route (+ 1,3 % par an), des marchandises transportées sur la route (+ 1,5 % par an) que des transports publics (+ 1% par an sur la route et 2% par an sur le rail) se poursuivra à l'avenir.



(Infras 1997 : Beschäftigungswirkungen der Ressortaktivitäten von Energie 2000 und der erneuerbaren Energien in der Schweiz, mandaté par l'Office fédéral de l'énergie) (Δ =différence, M= ménages, TIM= trafic individuel motorisé, TP= transports publics)

Effets sur l'emploi

Le transfert des impôts en faveur des TP aurait les conséquences suivantes jusqu'en 2025 sur les diverses branches :

- **Entreprises des transports publics** : d'ici l'an 2025, plus de 27'000 emplois seront créés au sein des compagnies exploitant les lignes de train, de bus et de trams, dont 17'500 pour le rail et 10'200 pour la route. Cela signifierait une augmentation de 50 % par rapport aux effectifs actuels.
- **Effet de revenu** : l'économie en général profitera d'une consommation accrue due à une part plus importante librement disponible du revenu (les TP étant meilleurs marché que le TIM). Il s'ensuivra une augmentation de 10'000 emplois, répartie sur toutes les branches.
- **Transport motorisé individuel** : la stagnation de ce secteur se répercute négativement sur la vente et l'entretien de voitures ainsi que les stations d'essence. Il n'y aura pas de perte d'emplois, mais 17'000 à 24'000 nouveaux emplois (suivant la proportion de prestations antérieures produites en Suisse même) ne seront pas réalisés.
- **Génie civil** : les investissements seront transférés de la route au rail et n'auront donc pas d'incidences sur l'emploi. Par contre, une diminution des recettes sur les carburants pourra s'avérer critique pour l'emploi.
- **Transport de marchandises par le rail** : grâce au transfert de la route au rail, près de 30'000 emplois pourront être créés. Les kilomètres-tonne croîtront de 165 % dans les 15 ans à venir.
- **Transport de marchandises par la route** : la concurrence entre les prestataires deviendra plus ardue. L'emploi sera gelé au niveau actuel. Près de 37'000 nouveaux emplois ne seront pas réalisés par rapport au scénario « tendance ».

Effets nets en 2025: Scénario „actif-trafiC“ par rapport au scénario „tendance“	Emplois
TP personnes par rail	+17'500
TP personnes par route	+ 10'200
TIM personnes	- 17'200 bis - 24'500
TP marchandises	+ 29'900
Marchandises par route	- 36'900
Effet de revenu	+ 10'700
Effets nets sur l'emploi	+ 6'900 bis + 14'200

Le scénario « actif-trafiC » permet de doper l'emploi !

Pour les branches des transports qui fournissent une prestation directe, les effets bénéfiques dépassent et de loin les éléments perturbateurs du transferts. Les transports publics ont besoin d'une nombreuse main-d'œuvre à la différence du trafic individuel motorisé (conduire sa propre voiture ne crée pas d'emploi). Même en déduisant les emplois qui ne seront pas créés dans la vente d'essence et de voitures et l'entretien de ces dernières, **le scénario « actif-trafiC » génère un effet net positif d'un ordre de grandeur de 7'000 à 14'000 nouveaux emplois permanents.**

Le scénario « actif-trafiC » contribue à résoudre les problèmes du trafic d'agglomération de façon efficace. Le scénario « tendance » ne fait qu'amplifier les congestions avec les coûts y relatifs. Le scénario « actif-trafiC » permet par contre de satisfaire aux besoins croissants en mobilité dans les années à venir, tout en abaissant les coûts dus aux accidents et aux arrêts de travail s'ensuivant. Le scénario « actif-trafiC » s'avère salubre pour l'environnement grâce à la réduction des émissions de CO2 et va dans le sens du transfert des marchandises de la route au rail décidé par le peuple.

L'achèvement du réseau des routes nationales risque d'être reporté de l'an 2020 à l'an 2030 ou 2035 (pour autant que le scénario d'actif-trafiC soit réalisé dès 2010). Certes, les secteurs pénalisés par le transfert (fournisseurs du TIM, entreprises du transport de marchandises par la route) devront s'adapter à de nouvelles structures, mais en ce qui concerne l'ensemble de l'économie, l'effet positif net est évident – avec la création de 7'000 à 14'000 nouveaux emplois.