

Excellents résultats du compte routier suisse 2006 publié par l'OFS

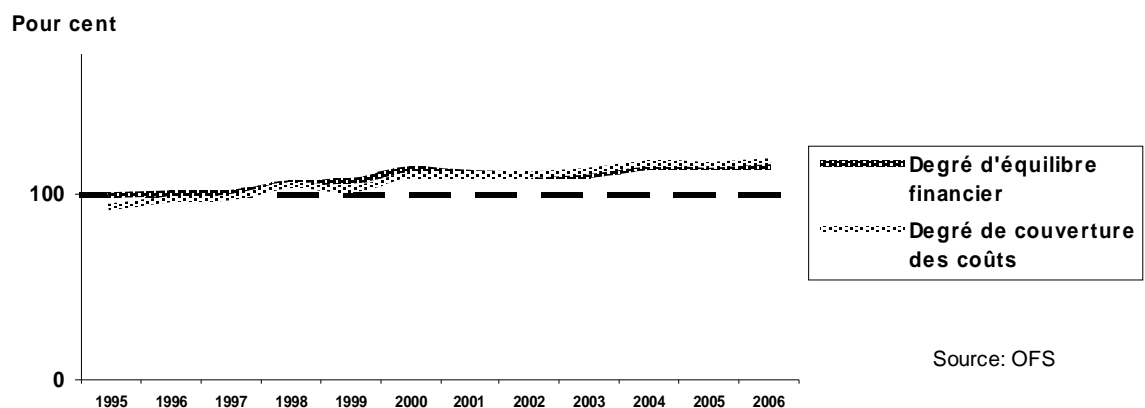
# Coûts largement couverts

**Berne, 09.01.2009 – Les résultats définitifs du compte routier suisse 2006 donnent une fois de plus une image extrêmement réjouissante du trafic de personnes et de marchandises. Depuis 1995, le degré d'équilibre financier du trafic privé de personnes est supérieur à 100%.**

En novembre de l'an passé, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié comme chaque année les résultats définitifs du compte routier suisse. Les chiffres de l'année 2006 peuvent être qualifiés d'excellents: le *compte de capital*<sup>1</sup> présente un excédent de plus d'un milliard de francs; les coûts routiers occasionnés par le trafic privé de véhicules à moteur sont donc couverts à raison 115% par les usagers (degré d'équilibre financier). Depuis 1995, le trafic routier privé assume sans discontinuer ses coûts directs; c'est dire que son degré de rentabilité propre est supérieur à 100%. En d'autres termes, les usagers de la route couvrent depuis onze ans en totalité non seulement les dépenses courantes, mais aussi la perte de valeur de l'infrastructure.

Le *compte de dépenses*<sup>2</sup> se solde par un excédent de couverture d'environ 1,23 milliard de francs, ce qui équivaut à un degré de couverture de 118%. L'autofinancement des routes est une réalité depuis 1998, ce qui signifie que les dépenses des pouvoirs publics pour les routes sont complètement payées ou peuvent être financées par les recettes courantes provenant des usagers de la route sans la participation de l'Etat. La graphique ci-dessous illustre le développement du degré d'équilibre financier ainsi que du degré de couverture des coûts depuis 1995.

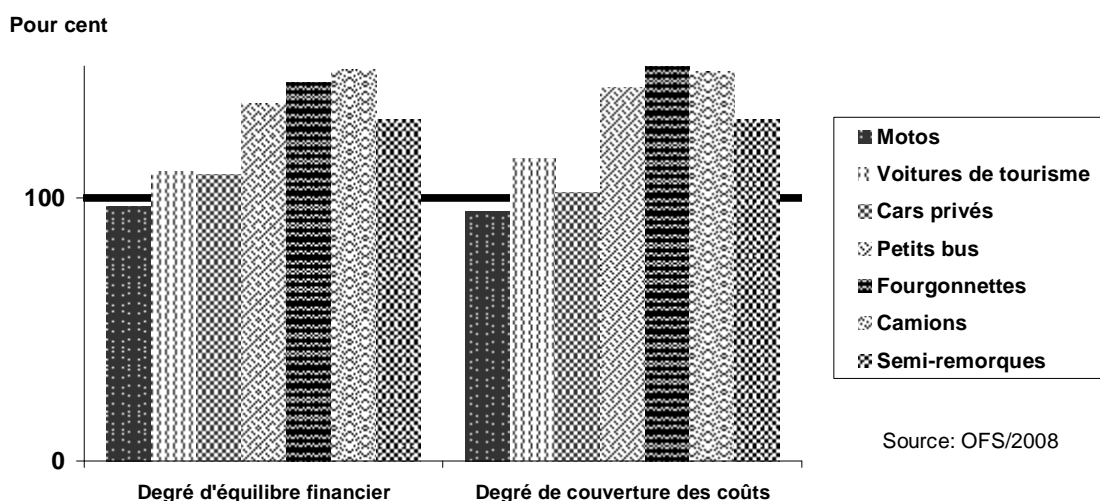
INFO INFO



## La route nettement supérieure à 100%

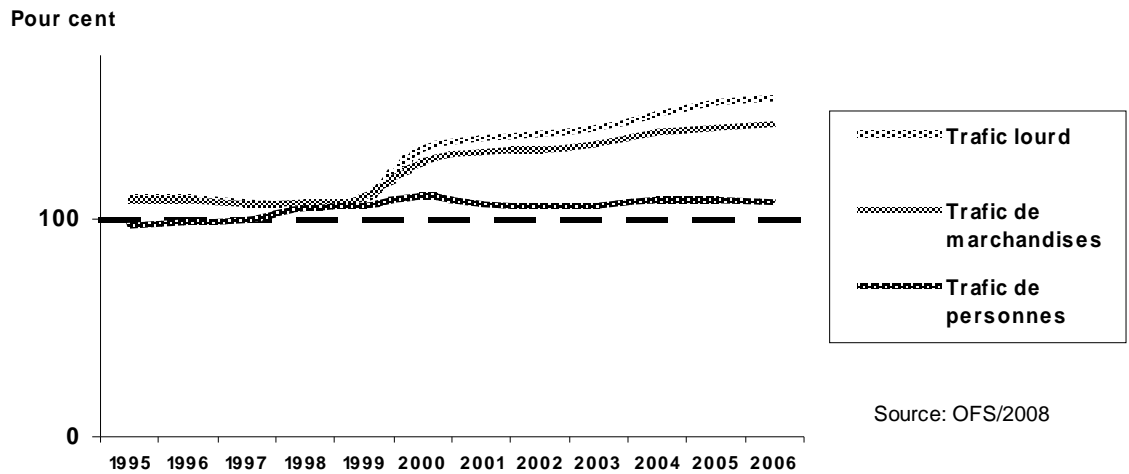
Malgré leur aspect positif et réjouissant, les résultats définitifs du compte routier 2006 n'empêchent pas de faire le constat déplaisant que des investissements indispensables à l'infrastructure routière sont sans cesse reportés. Preuves en sont aussi les provisions faites en faveur dudit financement spécial du trafic routier qui se montaient à plus de 350 millions de francs en 2006, si bien que les avoirs de la «caisse de la route» atteignaient à la fin de cette même année 4,2 milliards de francs.

En analysant plus en détail les résultats du compte routier 2006 on constate que presque tous les moyens de transport de personnes et de marchandises sur la route ont atteint un degré d'équilibre financier (*compte de capital*) et un degré de couverture des coûts (*compte de dépenses*) supérieur à 100%, comme l'indique également le graphique ci-dessous. Le trafic de personnes comprend les motos, les voitures de tourisme, les cars privés et les petits bus alors que le trafic de marchandises englobe les fourgonnettes, les camions (y compris les remorques) et les semi-remorques (y compris les remorques).



Les usagers des routes suisses couvrent donc complètement les coûts qu'ils occasionnent – et cela bien que le compte établi par l'OFS n'inclut pas, beaucoup s'en faut, toutes les redevances et taxes. Par exemple, une partie importante du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) – 925 millions de francs en 2006 – est exclue du compte routier, car utilisée pour le financement desdits coûts externes. De surcroît, seuls 118 millions de francs sont pris en compte au titre de la TVA alors que routesuisse estime les rentrées de TVA dans ce secteur à au moins 1'700 millions de francs en 2006.

Le développement du degré d'équilibre financier dans le trafic de personnes et de marchandises entre 1995 et 2006 constitue une véritable histoire à succès. C'est vrai notamment pour le trafic lourd – camions et semi-remorques (y compris les remorques) ainsi que pour les cars privés d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes. Le graphique ci-dessous illustre ce constat.

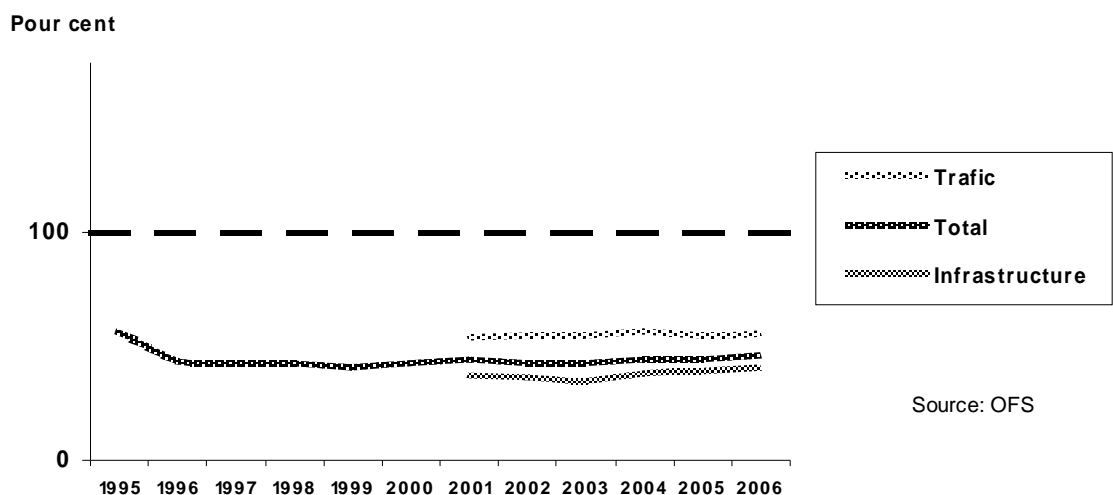


Malgré les excellents résultats que le compte routier suisse de l'OFS atteste au trafic routier privé pour 2006, les usagers de la route sont confrontés à une série ininterrompue de revendications provenant de toutes parts et ayant pour objectif de renchérir le trafic routier.

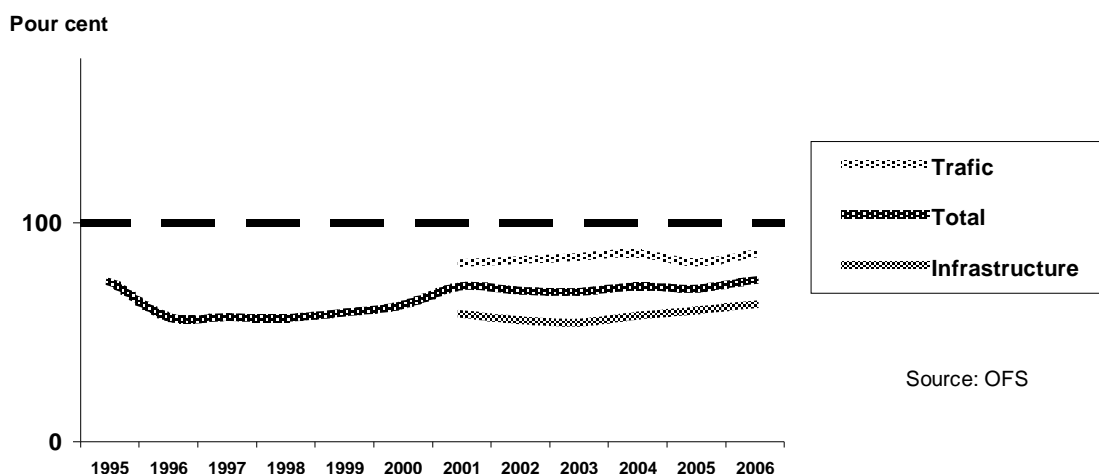
### Les chemins de fer nettement en-dessous de 100%

A l'inverse, les chemins de fer restent l'enfant-chéri des autorités et continuent de recevoir un soutien public massif. Pourtant, selon le compte ferroviaire suisse (un compte économique) également établi par l'OFS, ils atteignaient en 2006 un degré d'équilibre financier de juste 46,5%.

En clair, cela signifie que les usagers du chemin de fer ne couvrent même pas la moitié des coûts de ce mode de transport. Ou, pour utiliser des termes plus incisifs, plus d'un trajet sur deux effectués sur le rail n'est pas payé par l'utilisateur du chemin de fer, mais financé par l'Etat. Le graphique ci-dessous indique le développement du degré d'équilibre financier des chemins de fer depuis 1995 au total ainsi que ventilé en fonction des domaines «trafic» et «infrastructure», ces deux derniers relevés ne sont faits séparément que depuis 2001.



Le compte ferroviaire suisse au niveau de l'exploitation n'est guère plus réjouissant. En 2006, le degré de couverture des coûts n'a été que de 74% sans tenir compte des indemnités pour les prestations de transport et les contributions publiques aux charges d'infrastructure. Le développement du degré de couverture des coûts (sans les contributions des pouvoirs publics) au total ainsi que pour les domaines «trafic» et «infrastructure» se présente comme suit depuis 1995:



Source: OFS

Ce qui frappe dans le compte ferroviaire suisse, c'est le coût extrêmement élevé du domaine «infrastructure» dont le degré d'équilibre financier n'atteint que quelque 40% depuis 2001 alors que le degré de couverture des coûts stagne à 60% environ. Cela signifie concrètement que l'Etat engage chaque année des milliards de francs d'argent des contribuables en priorité dans l'infrastructure ferroviaire, mais aussi dans l'exploitation des chemins de fer. La raison est évidente: contrairement aux usagers de la route, les usagers du rail ne couvrent pas, beaucoup s'en faut, les coûts qu'occasionne leur mode de transport.

routesuisse – Fédération routière suisse FRS (anciennement Fédération routière suisse FRS – Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS) est l'organisation faîtière de la branche automobile et du trafic routier suisses. routesuisse réunit 35 associations de la branche automobile et routière ainsi que de nombreuses organisations d'usagers de la route et de moniteurs de conduite. Ses principales organisations de soutien sont le TCS (Touring Club Suisse); auto-suisse (Association des importateurs suisses d'automobiles); l'UPSA, l'Union professionnelle suisse de l'automobile; ACS (Automobile Club de Suisse) et l'ASTAG (Association suisse des transports routiers).

<sup>1</sup> Dans le *compte de capital*, les investissements dans la route sont amortis en fonction de la durée de vie des ouvrages et un intérêt comptable est calculé. Alors que la durée de l'amortissement est de 40 ans pour les investissements dans de nouvelles routes ainsi que pour des travaux d'amélioration et d'aménagement, elle n'est que de 12,5 ans pour les investissements dans l'entretien. Les coûts d'exploitation sont complètement amortis chaque année.

<sup>2</sup> Dans le *compte de dépenses*, les dépenses courantes d'une année sont opposées aux recettes provenant du trafic motorisé privé. Les dépenses routières qui ne sont pas couvertes par les recettes sont cumulées chaque année et portent un intérêt comptable. Le capital investi dans les routes est ainsi entièrement imputé au trafic routier motorisé.