

Etudes récentes de l'utilité des transports et compte des coûts des transports

Les avantages pèsent plus lourd que les coûts

Berne, 02.03.2007 – De récentes études scientifiques demandées par la Confédération sur les coûts et les avantages des transports ont enfin confirmé une réalité: non seulement les transports couvrent la totalité de leurs coûts, mais de surcroît ils apportent de grands avantages à l'économie nationale.

En octobre dernier, les offices fédéraux du développement territorial (ARE) et des routes (OFROU) ont présenté au public des études scientifiques sur les avantages des transports. Ces études confirment le fait suivant: si le **rendement pour le consommateur** – c'est-à-dire l'économie de temps et d'argent pour les usagers des transports grâce à l'aménagement des infrastructures de transports (avantages chiffrés à 12 milliards de francs dans le PNR 41 «Transports et environnement») – est pris en compte dans le calcul de l'utilité, l'utilité globale du trafic routier et ferroviaire est plus importante que le coût global correspondant.

En d'autres termes, les transports couvrent les coûts résultant des infrastructures, des véhicules et de leur exploitation, de la sécurité ainsi que de la durée des parcours. En tenant compte du rendement pour le consommateur que les transports génèrent globalement pour chaque usager sous forme de gains de temps et d'argent, on constate que non seulement les coûts prétendument non couverts de cinq à six milliards de francs (selon le compte des coûts des transports) sont couverts, mais qu'il en résulte même un excédent positif, donc un **rendement net de six à sept milliards de francs**.

Résultats du compte des coûts des transports pour 2003

En même temps que ces études de l'utilité des transports de l'ARE et de l'OFROU, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié le compte des coûts des transports sous la forme d'un projet pilote. Voici les résultats de ce compte: les produits des transports routiers privés et publics ainsi que des transports ferroviaires sont inférieurs à leurs coûts. Le **trafic routier privé** atteint un degré de couverture des coûts de

92%. Si on ne tient pas compte des indemnités versées par l'Etat pour les prestations non rentables des transports publics routiers, le degré de couverture des coûts de la route tombe à 90%.

Le **trafic ferroviaire** ne couvre ses coûts dans la même proportion que si les indemnités pour les prestations non rentables lui sont imputées (degré de couverture des coûts de 93%). Abstraction faite de ces contributions de l'Etat, le degré de couverture des coûts tombe à 64%. Si on retient, dans le trafic ferroviaire, les prêts sans intérêt ou à des conditions de faveur accordés ces dernières années ainsi que les déficits cumulés, on obtient un intérêt comptable de 4,7 milliards de francs pour l'année 2003. Du coup, le degré de couverture des coûts fait une forte chute pour s'établir à 46%.

Si le calcul ne tient pas compte des avantages générés par les différents moyens de transport, aucun de ces derniers ne couvre ses coûts à 100%. Reste que les cars de voyage paient 94% des coûts qu'ils occasionnent, les voitures de tourisme 92% et les motos 86%. Depuis l'augmentation de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), la catégorie des camions affichait même un excédent de produit en 2005 selon l'Association suisse des transports routiers (ASTAG). Dans les transports publics, en revanche, on relève une forte sous-couverture des coûts si on fait abstraction des indemnités pour les prestations non rentables (route: 52%; rail: 55%).

Transport de personnes: le car est moins cher que le train

Les véhicules routiers et les trains affichent des taux d'exploitation différents. Le coût du trajet par unité de transport – donc le nombre de personnes ou la quantité de marchandises transportées – indique lesdits coûts spécifiques par unité de transport qui s'expriment en francs/centimes par personne- ou tonne-kilomètre (pkm ou tkm). Par pkm, on paie 1.50 franc avec une moto et 50 centimes avec une voiture de tourisme. Généralement bien remplis, les cars de voyage constituent le moyen de transport le moins cher avec seulement 35 centimes par pkm.

Les déplacements en transports publics coûtent en revanche plus cher, soit 54 centimes par pkm sur la route et 40 centimes sur le rail. Donc, le rail ne peut produire le pkm que 20% moins cher que la voiture de tourisme (sans tenir compte des indemnités pour les prestations non rentables) mais avec un degré de couverture des coûts extrêmement mauvais (55%).

Dans ce contexte, il est intéressant de comparer les trajets par unité de transport effectués avec différents moyens de transport pour le même prix (par exemple, 50 francs par personne). Ainsi, une personne dépensant 50 francs ne fait que 33 km si elle emprunte une moto, mais 100 km si elle voyage en automobile. Sur le rail, elle peut faire 125 km (soit exactement la distance séparant Berne et Zurich). C'est en car que cette même personne va le plus loin pour 50 francs, soit 142 km.

Trafic de marchandises: le train deux fois moins cher que le camion

Dans le trafic de marchandises, le coût par tkm est nettement moins élevé sur le rail que sur la route: le train ne coûte que 27 centimes par tkm alors que le tarif du camion se monte à 57 centimes (y compris le coût du chauffeur). Avec un prix de 8.60 francs par tkm, la fourgonnette est le moyen de transport le plus coûteux. Cette différence s'explique par la quantité relativement petite de marchandises transportée par unité de transport. Le degré de couverture des coûts est en revanche très élevé pour les fourgonnettes (94%), soit sensiblement supérieur à celui du trafic ferroviaire.

La comparaison des trajets effectués par tonne de marchandises transportée pour le même prix (par exemple, 57 francs par tonne) avec différents moyens de transport est également révélatrice: pour le prix de 57 francs par tonne de marchandises transportées, une fourgonnette ne franchit que 6,6 km alors qu'un camion effectue 100 km pour le même prix par tonne. Sur le rail, cette même tonne de marchandise peut être acheminée sur 211 km pour le prix de 57 francs.

Par rapport au camion, le train produisait donc en 2003 un tkm pour la moitié du prix d'un transport en camion ou transportait pour le même prix une tonne de marchandises deux fois plus loin. Face à ce résultat étonnant, le pouvoir politique doit se poser quelques questions de fond: pourquoi le rail est-il toujours aussi massivement subventionné? où donc disparaissent les subventions fédérales pour le transfert des transports de la route au rail? pourquoi la part du rail au marché des transports de marchandises stagne-t-elle depuis 1990 à seulement 42%?