

**64<sup>e</sup> Assemblée générale ordinaire  
de routesuisse – Fédération routière suisse FRS  
16 juin 2009**

# **Le trafic routier roule au service de l'économie et de la société**

par Niklaus Zürcher, président routesuisse – Fédération routière suisse FRS

(La version orale fait foi)

Vous vous souvenez peut-être du petit chat sur roulettes (fig. 1), qui, à l'origine, était censé inviter les conducteurs à rouler silencieusement, mais qui, au fil des ans, est devenu l'emblème officiel de la Fédération routière suisse FRS. Notre chaton s'est cependant mué en âne produisant des pièces d'or (fig. 2) ou en vache à lait au profit de la Confédération et, plus précisément, des transports publics. Concrètement, l'affectation des fonds réunis par les usagers de la route est de plus en plus minée par des décisions essentiellement politiques que l'on aurait du mal à justifier par des arguments économiques.

Selon les indications de la Confédération, l'infrastructure routière et ferroviaire exigera dans les années à venir des investissements de plusieurs douzaines de milliards de francs. Et cela sans parler des énormes coûts d'entretien et d'exploitation des équipements existants et planifiés. Nonobstant ces prévisions, le Conseil fédéral a décidé de limiter à 2% la croissance annuelle moyenne du secteur des transports jusqu'en 2015. Cette décision représente une économie annuelle de l'ordre d'un milliard de francs par rapport aux dépenses actuelles.

Dans ce contexte, il faut aussi relever le récent lancement de l'initiative populaire fédérale «pour les transports publics». S'il en va selon les auteurs de cette initiative, la vache à lait sera définitivement conduite à l'abattoir et les bouchers pourront encaisser une solide prime d'abattage. Encore heureux

que le directeur de l'Union des transports publics (UTP), l'ancien conseiller national Peter Vollmer (PS), se soit clairement prononcé contre cette initiative. Il s'oppose à une nouvelle extension des règles d'affectation, car il estime que les deux modes de transport rail et route ne doivent pas se couper mutuellement l'herbe sous les pieds, mais défendre ensemble leur place par rapport aux autres tâches de la Confédération comme la sécurité sociale, les finances et les impôts, la formation et la recherche, etc.

Selon leurs propres indications, les auteurs de l'initiative mentionnée plus haut demandent une nouvelle répartition du produit des impôts sur les huiles minérales affecté actuellement à la route. Aujourd'hui, les transports publics touchent un quart de ces fonds, le trafic routier trois quarts. Les initiateurs exigent que chaque mode de transport reçoive la moitié de cet argent, donc qu'environ 800 millions de francs supplémentaires par an soient transférés au rail. C'est une question de justice et de logique, affirment-ils.

Il est évident que cette revendication n'est ni juste, ni logique dans une perspective globale de tous les modes de transport ainsi que du point de vue de nos propres intérêts. Je reviendrai plus loin sur ce point. Les auteurs de l'initiative passent soigneusement sous silence un élément essentiel de leur revendication: la part du produit des impôts sur les huiles minérales qui restera à la Confédération pour financer les tâches et dépenses en rapport avec le trafic routier continuera de servir au financement des mesures en faveur des transports publics que les usagers de la route soutiennent aujourd'hui déjà. En réalité, cette initiative vise donc à inverser la répartition actuelle de la part affectée des impôts sur les huiles minérales: à l'avenir, la route toucherait un quart et le rail trois quarts de cet argent (fig. 3).

Il ne s'agit donc pas, comme l'affirment les initiateurs, de transférer «seulement» 800 millions de francs par an de la route au rail, mais bien de priver la route d'environ 1700 millions de francs. En réalité, les transports publics et, plus particulièrement, le trafic ferroviaire recevraient quelque 2,6 milliards de francs du produit des impôts sur les huiles minérales par an alors que le trafic routier devrait se contenter de 850 millions de francs. Compte tenu des 300 millions de francs que rapporte environ la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière), le montant disponible pour le trafic routier ne serait plus que de 1,15 milliard de francs.

L'initiative «pour les transports publics» se trouvant actuellement au stade de la récolte des signatures, il est important d'informer le large public sur cette rectification à laquelle je viens de procéder. J'espère que les médias nous soutiendront dans cet effort et rapporteront eux aussi la situation telle qu'elle se présente effectivement. Car la manière dont les initiateurs «vendent» actuellement leur projet au public ne peut être qualifiée autrement que de tricherie – pour reprendre le mot que

ces mêmes milieux avaient utilisé autrefois pour combattre le contre-projet relatif à l'initiative populaire Avanti.

On peut avancer toute une série d'arguments objectifs et incontestables pour demander un rejet massif de l'initiative «pour les transports publics» sans y opposer de contre-projet. Voici les principaux éléments de mon point de vue:

- § selon le compte d'Etat, les transports publics et le trafic ferroviaire ont bénéficié l'an passé d'un subventionnement transversal de plus de deux milliards de francs à charge des impôts affectés versés par les usagers de la route. Ce montant correspond à près de 21% de toutes les recettes fiscales routières et automobiles dont disposait la Confédération en 2008 (fig. 4).
- § durant les 30 ans écoulés, la Confédération s'est principalement concentrée sur le renforcement des transports publics – le rail notamment – en mettant des sommes considérables à disposition de ce mode de transport: alors que les dépenses de la Confédération pour les routes (routes nationales, routes principales, routes cantonales) n'ont presque pas changé entre 1970 et 2007 compte tenu des prestations du trafic routier (en kilomètres-personnes et en kilomètres-tonnes), voire ont même diminué légèrement, les dépenses de la Confédération pour les transports publics ont augmenté d'environ 2300% (!) durant la même période. Concrètement, la Confédération a dépensé en 2007 près de 13.60 francs pour 100 kilomètres-prestations des transports publics et 2.40 francs pour 100 kilomètres-prestations du trafic routier (fig. 5).
- § il ne saurait donc être question d'un équilibre des investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières et il est déplacé de parler d'égalité de traitement. La présentation simpliste en chiffres absolus des investissements d'infrastructure ignore les prestations de transport effectivement produites par le rail et la route, donc la signification réelle de chacun de ces modes de transport pour l'économie et la société. Depuis 1980, la route assume régulièrement quatre cinquièmes de tous les kilomètres-personnes et kilomètres-tonnes (y compris le transit) effectués en Suisse. C'est dire qu'elle occupe une position largement dominante dans ladite répartition modale (fig. 6).
- § selon les résultats définitifs du compte routier pour l'année 2006, le trafic routier privé couvre sans interruption depuis 1995 tous les coûts directs qu'il occasionne. Son degré d'équilibre financier dépasse donc 100%. En d'autres termes, depuis 11 ans déjà, les usagers de la route assument non seulement la totalité des dépenses courantes, mais compensent aussi la perte de valeur de l'infrastructure routière. L'autofinancement de la route est une réalité depuis 1998, ce qui signifie que les dépenses annuelles des pouvoirs publics pour le secteur routier

sont complètement payées sans que l'Etat ne doive mettre à disposition des fonds supplémentaires (fig. 7).

En d'autres termes encore: les usagers des routes suisses paient tous les coûts qu'ils occasionnent. Ce fait est d'autant plus remarquable que le compte établi par l'OFS n'englobe pas, beaucoup s'en faut même, toutes les taxes et redevances routières. Par exemple, une part importante – 925 millions de francs en 2006 – du produit de la redevance sur le trafic lourd liée aux prestations (RPLP) est exclue du compte routier pour couvrir lesdits coûts externes. Et seul 118 millions de francs des quelques 1700 millions, que rapporte la TVA du secteur routier selon les estimations de routesuisse, sont pris en compte.

§ la situation est juste inverse pour le trafic ferroviaire. Selon les résultats définitifs du compte ferroviaire suisse pour l'année 2007, le degré d'équilibre financier des chemins de fer atteint tout juste 46%. En clair: les usagers du rail ne couvrent même pas la moitié des coûts qu'ils occasionnent ou, pour dire les choses encore plus clairement, un trajet sur deux effectués par un usager du rail n'est pas payé par ce dernier, mais par l'Etat (fig. 8).

Détail frappant, la rubrique particulièrement coûteuse des infrastructures affiche depuis 2001 un degré d'équilibre financier de seulement 40% et un degré de couverture de 60% (sans les contributions). Ces chiffres signifient concrètement que l'argent des contribuables finance non seulement les infrastructures ferroviaires, mais aussi l'exploitation du rail à coups de milliards chaque année. La raison en est évidente: contrairement aux usagers de la route, les usagers du rail ne paient pas, beaucoup s'en faut, les coûts qu'ils occasionnent. Au lieu d'injecter encore plus d'argent de la route dans le rail – ce qui est une violation grossière du principe de causalité – il faudrait donc commencer par relever massivement le degré d'équilibre financier des chemins de fer.

§ selon le compte des transports publié récemment par l'OFS et qui englobe tous les modes de transport, le degré de couverture des coûts de la route était de 92% en 2005, celui du rail de 93%. Si on inclut dans ce calcul les indemnités pour les dites prestations d'intérêt général, le degré de couverture des coûts de la route est de 90%, celui du rail de 66% (fig. 9). Néanmoins – ou plutôt pour cette raison justement – le kilomètre-personne (voiture de tourisme) coûte 54 centimes sur la route et 40 centimes sur le rail (fig. 10). La différence est encore plus marquée dans les transports de marchandises: un kilomètre-tonne (camion) coûte 57 centimes sur la route contre seulement 24 centimes sur le rail (fig. 11). Compte tenu de ces chiffres, une question fort simple s'impose: pourquoi la répartition modale ne change-t-elle pas alors que le rail produit ses kilomètres-personnes et tonnes pour nettement moins d'argent que la route? Ou, pour tourner la question autrement: comment justifier les milliards de francs dépensés pour l'infrastructure et l'exploitation du trafic ferroviaire alors que la répartition modale ne change presque pas?

- § selon les derniers chiffres de la Confédération qui portent sur l'année 2001, la création directe de plus-values du trafic ferroviaire et routier atteint près de 33 milliards de francs. Compte tenu également des plus-values indirectes – donc la production de prestations en amont comme, par exemple, les assurances et les garages – on obtient un total d'environ 52 milliards de francs, soit 12% du produit intérieur brut (PIB) de la Suisse. 46 milliards de francs de ce montant sont produits par la route, environ six milliards par le rail. Conclusion: la plus-value créée par la route est sept fois plus élevée que celle provenant du rail. La majeure partie revient au trafic de personnes non commercial qui constitue l'essentiel du trafic privé.
- § partant des dernières études scientifiques menées par la Confédération sur les coûts des transports et l'apport économique des transports, il est grand temps de remettre en question la pratique d'investissement dans les infrastructures de la route et du rail. Les nombreux apports économiques de la route et notamment du trafic routier privé doivent être pris en compte dans une politique visant un aménagement d'infrastructure conforme aux besoins réels. Grâce aux études menées par la Confédération sur l'apport économique des modes de transport, on sait désormais que le retour sur investissement par franc investi répond au facteur onze pour la route et seulement au facteur deux pour le rail (fig. 12). En d'autres termes, l'économie nationale tire cinq fois plus profit de la route que du rail. Face à ce constat, force est de se demander pourquoi les pouvoirs publics ne tiennent pas davantage compte des différences de création de plus-values entre le rail et la route en décidant des investissements et en répartissant les moyens financiers disponibles.
- § selon le rapport du Conseil fédéral sur le programme d'élimination des goulets d'étranglement sur les routes nationales, les investissements connus à ce jour dépassent 42 milliards de francs pour les vingt ans à venir. Si on y ajoute les dépenses pour l'infrastructure routière restante – entretien et exploitation des routes nationales, contributions aux cantons et autres contributions liées aux ouvrages – que la Confédération assume via le financement spécial du trafic routier, les dépenses fédérales annuelles de la Confédération pour le secteur routier dépassent largement cinq milliards de francs jusqu'en 2020 alors qu'elles se montent actuellement à 3,7 milliards (2008). Pour cette raison et aussi parce qu'à partir de 2015 au plus tard le produit estimé des taxes sur les carburants et de la vignette autoroutière ne couvrira plus les charges routières de la Confédération, le Conseil fédéral a proposé une augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales d'environ 20 centimes par litre d'essence et de diesel.

Partant de ces considérations totalement confirmées par la Confédération et le service d'information pour les transports publics (Litra), je tire les conclusions suivantes:

1. Produire des prestations de transport à côté de la demande réelle est une erreur de fond. C'est dire qu'une politique des transports qui se moque de la demande et un système de transport qui ne répond pas à un besoin sont d'avance condamnés à l'échec.
2. Les subventions et privilèges pour des milliards de francs, dont bénéficient les transports publics et, plus particulièrement, le trafic ferroviaire ne parviennent pas à couvrir les futurs besoins de transport de la Suisse. Une proportion importante de la croissance du trafic devra toujours être assumée par la route et y générera des bouchons supplémentaires.
3. L'initiative populaire fédérale «pour les transports publics» est trompeuse et mensongère. Elle fait croire qu'elle résout le problème du financement de l'infrastructure ferroviaire sans augmenter la charge fiscale pesant sur les automobilistes et sans augmenter les prix des billets des transports publics. Cela est strictement impossible compte tenu des besoins futurs de la route et du rail.
4. Le trafic routier n'est pas un but en soi, mais un élément décisif du développement économique et social. Il influence de manière déterminante les dimensions et la fonctionnalité des marchés, donc les opportunités de la vie et la prospérité de toute la population. En d'autres termes, le trafic routier roule pour l'économie et la société. Pour sauvegarder le développement économique et social dont a besoin notre pays, il faut libérer le trafic routier des entraves que lui impose la politique des transports et lui permettre d'évoluer de manière optimale conformément au rôle primordial qu'il joue dans l'économie de ce pays.

Pour conclure nous tenons à affirmer que la Confédération ne peut pas s'attendre à des rentrées fiscales supplémentaires aussi longtemps qu'elle mine le principe de l'affectation des fonds réunis par les usagers de la route. La caisse de la route n'est plus un self-service! Les usagers de la route ne veulent plus servir de vaches à lait pour financer tout et n'importe quoi!

Je suis heureux de pouvoir saluer parmi nous Monsieur Patrik Schellenbauer, chef de projet chez Avenir Suisse. A la fin de notre assemblée, il nous offrira ses réflexions sur la situation actuelle du marché avec son exposé intitulé «La branche automobile suisse et la crise financière».

### **Encore un mot concernant ma propre personne**

J'ai assumé pendant quatre ans la fonction de président que vous m'avez confiée. Engagé dans le champ de tension créé par la diversité légitime des opinions défendues au sein de routesuisse, je me suis efforcé de jeter des ponts et de contribuer à une conception axée sur l'avenir de notre travail. J'espère avoir réussi et je remercie toutes celles et tous ceux qui m'ont fait confiance et qui m'ont activement soutenu durant ma période présidentielle.

Je souhaite à routesuisse, à ses organisations membres et à mon successeur désigné la capacité de voir l'essentiel, de prendre parfois de la distance et de diriger d'une main calme mais ferme notre organisation faîtière. Je rentre pour ainsi dire dans le rang et je m'efforcerai comme dans le passé de représenter utilement l'ACS au Conseil de direction et au Comité central de routesuisse.

Je me réjouis de pouvoir vous saluer aujourd'hui au nom du Comité central de routesuisse à cette 64<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire. Des salutations particulières vont à nos nombreux hôtes et aux représentants des médias qui ont accepté notre invitation. Je déclare ouverte l'assemblée générale de routesuisse – Fédération routière suisse FRS.

### Annexe avec les figures mentionnées dans l'allocution



Fig. 1



Fig. 2

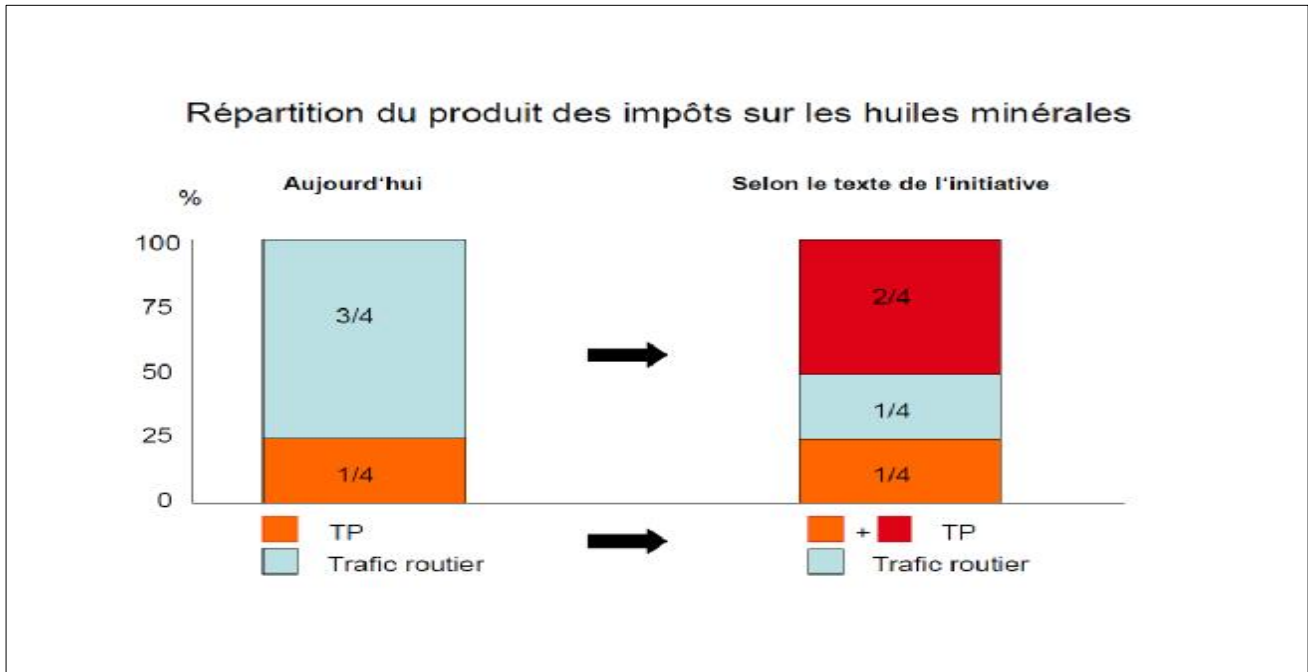


Fig. 3

(Source: routesuisse)

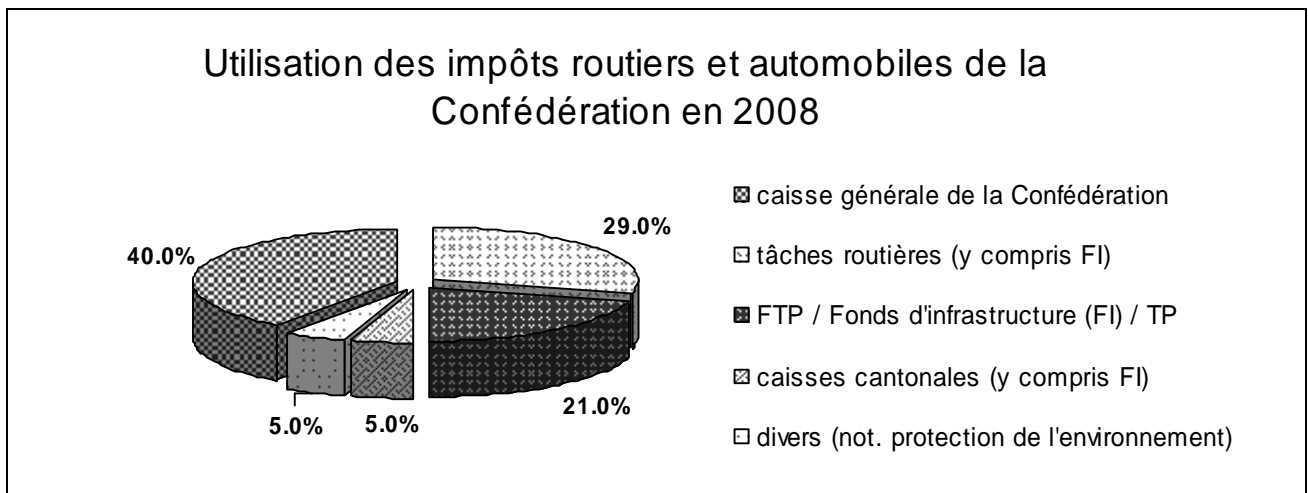


Fig. 4

(Source: DFF / routesuisse)

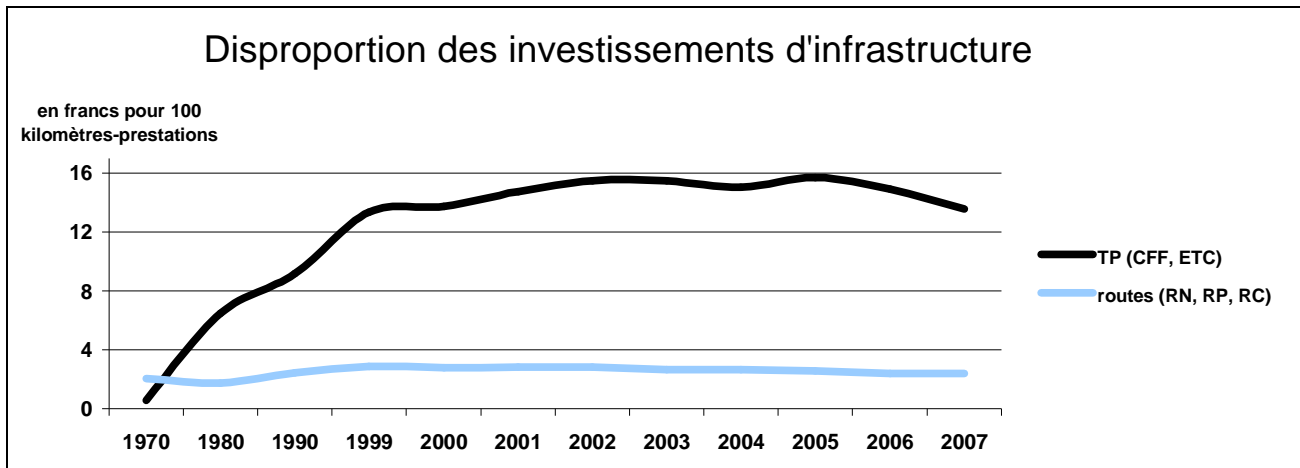


Fig. 5

(Source: DFF / Les transports en chiffres '08 [Litra])

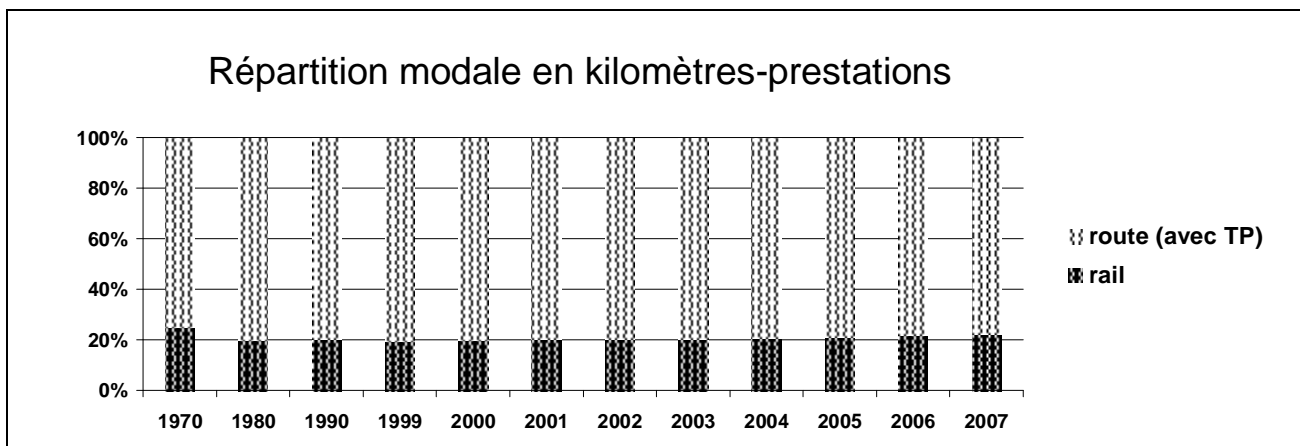


Fig. 6

(Source: Les transports en chiffres '08 [Litra])

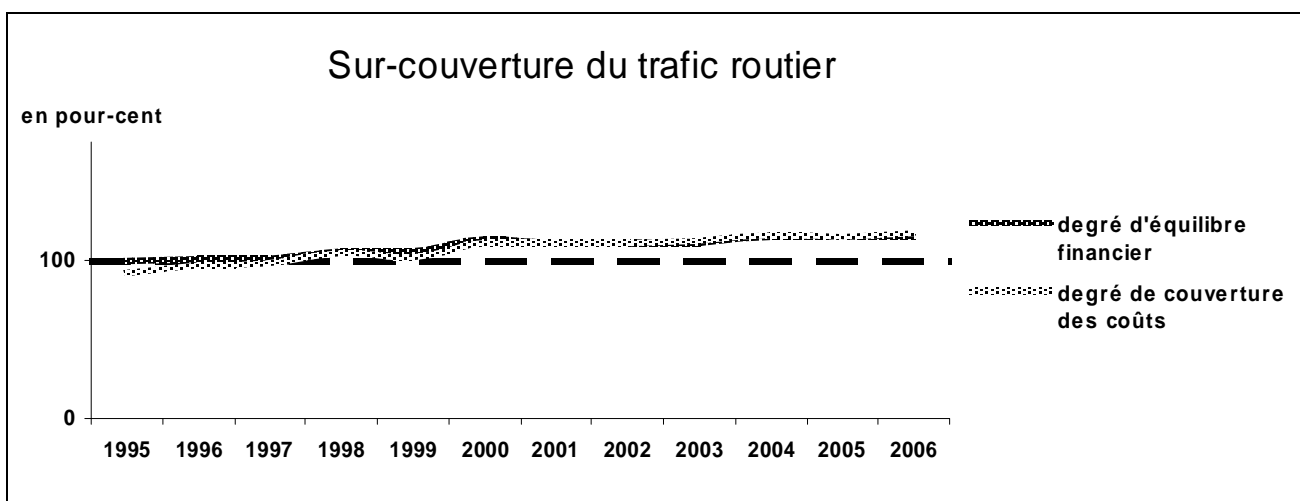


Fig. 7

(Source: OFS)

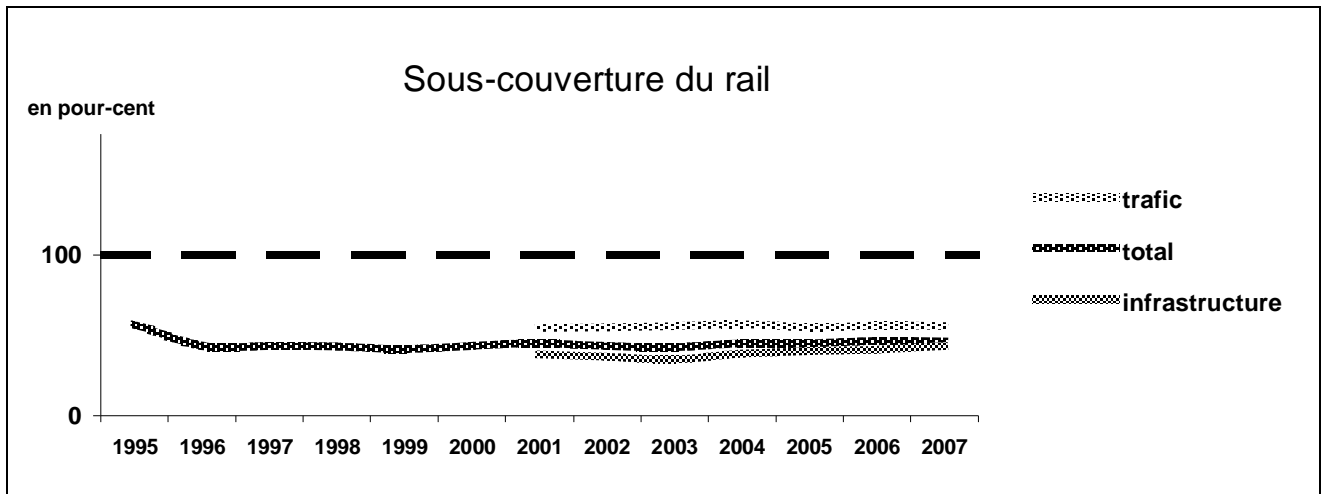


Fig. 8

(Source: OFS)

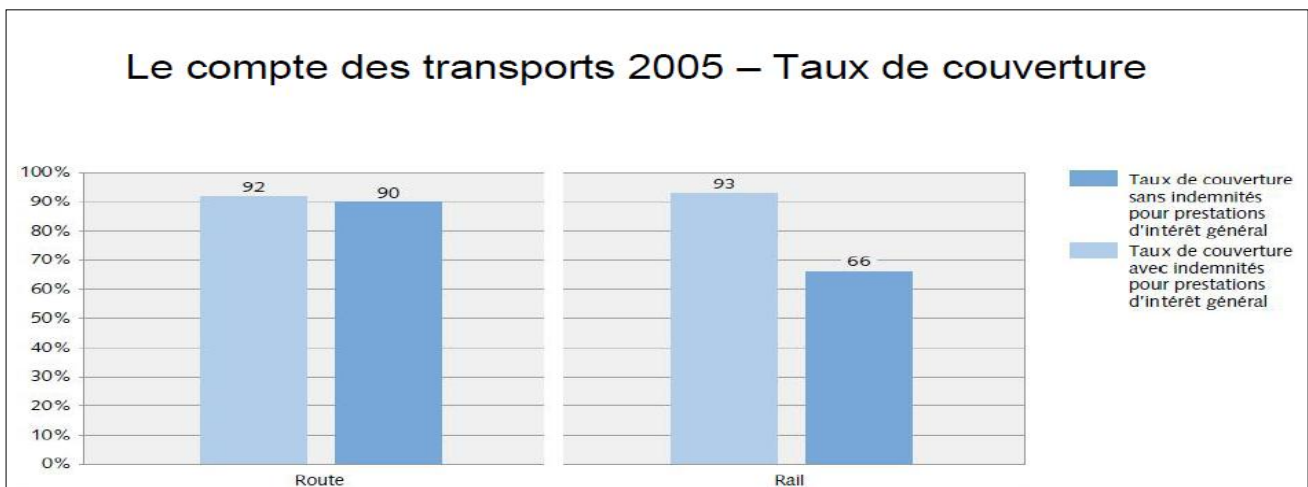


Fig. 9

(Source: OFS)

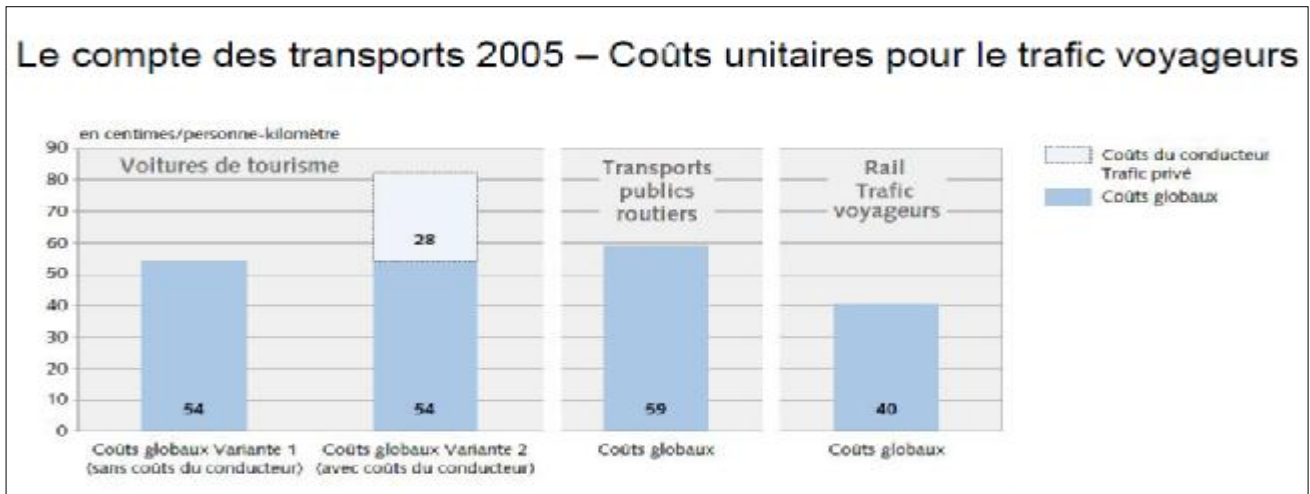


Fig. 10

(Source: OFS)

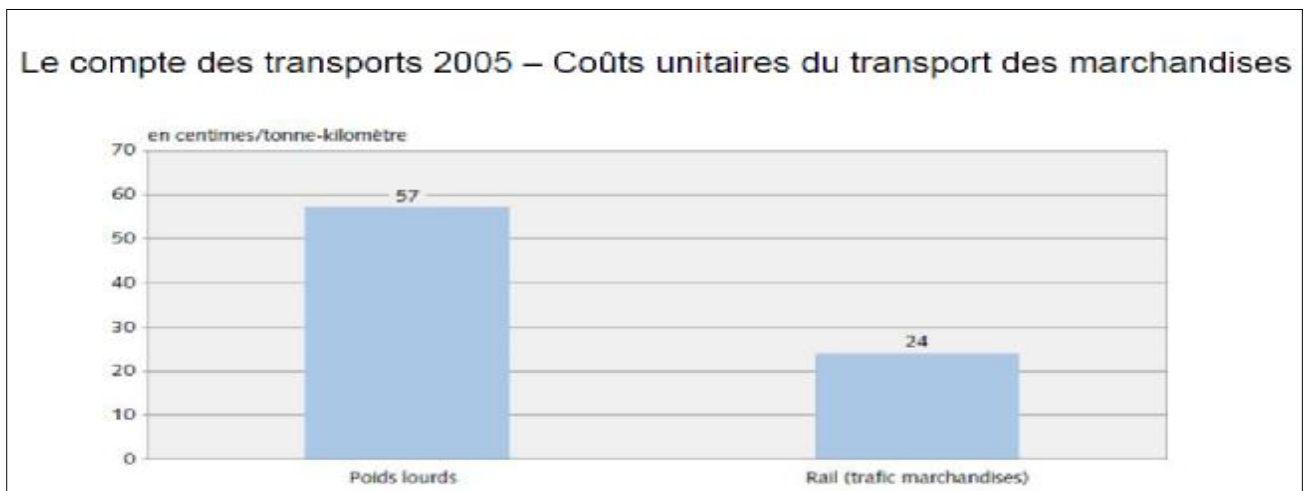


Fig. 11

(Source: OFS)

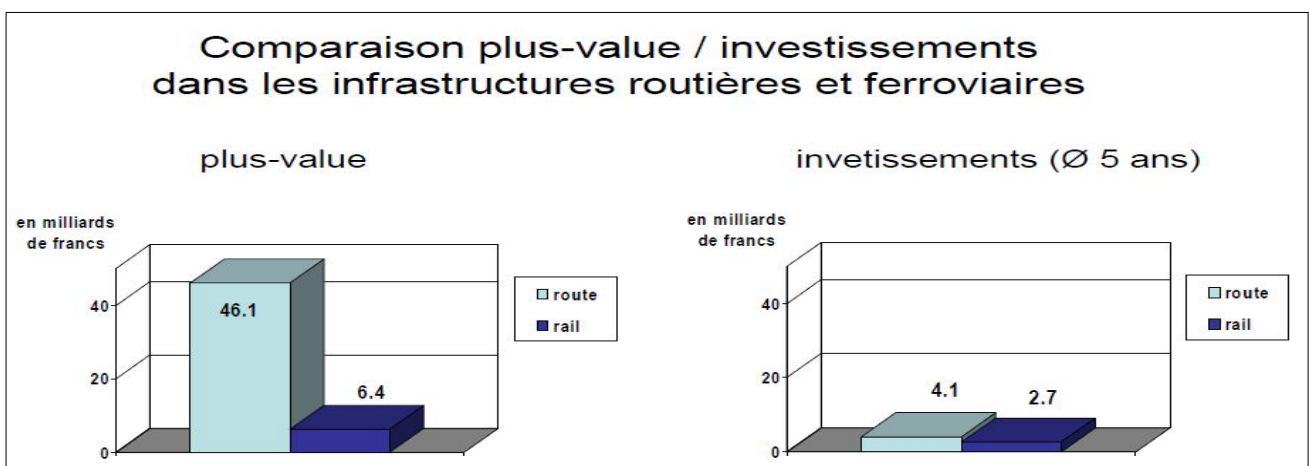


Fig. 12

(Source: ARE /OFROU / Litra)