

Excellents résultats du compte routier suisse 2007 publié par l'OFS

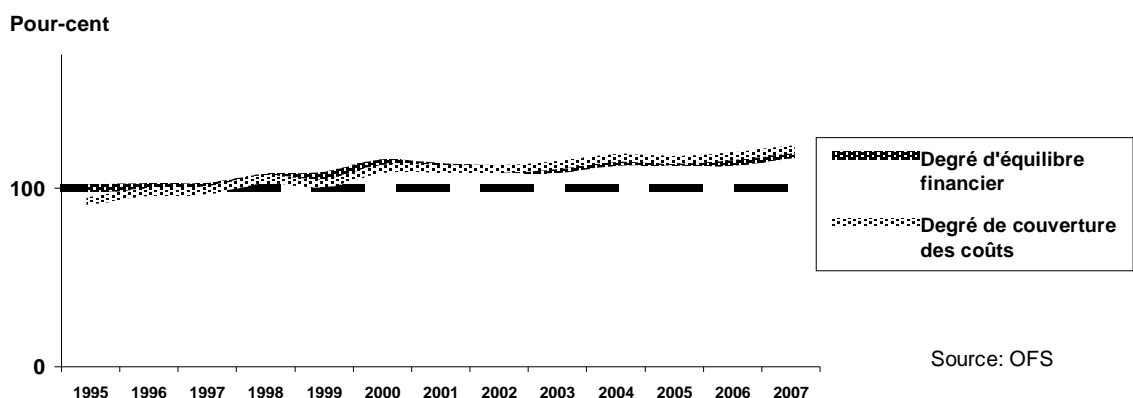
La route brille toujours

Berne, 18.12.2009 – Les résultats définitifs du compte routier 2007 mettent une fois de plus en évidence l'excellente situation financière du trafic de personnes et de marchandises. Depuis 1995, le degré d'équilibre financier du trafic privé de personnes dépasse 100%.

Comme chaque année, l'Office fédéral de la statistique (OFS) vient de publier à la mi-décembre les résultats définitifs du compte routier suisse. Ces derniers chiffres, qui concernent l'exercice 2007, peuvent être qualifiés d'excellents: le *compte de capital*¹ se solde par un excédent de 1,324 milliard de francs; les coûts routiers occasionnés par le trafic privé de véhicules à moteur sont couverts à raison de 119% par les usagers (degré d'équilibre financier). Depuis 1995 sans interruption, le trafic routier privé finance ses coûts directs. Son degré d'équilibre financier est donc supérieur à 100%. En d'autres termes: non seulement les dépenses courantes de la Confédération, des cantons et des communes, mais aussi la dépréciation de la valeur des infrastructures sont complètement couvertes par les usagers de la route.

Le *compte de dépenses*² boucle avec un excédent de 1,51 milliard de francs, chiffre qui équivaut à un degré de couverture des coûts de 122%. L'autofinancement des routes est donc une réalité depuis 1998, ce qui signifie que les dépenses publiques annuelles pour le secteur routier sont complètement payées. Ces dépenses sont financées moyennant les recettes courantes générées par les usagers de la route sans que l'Etat ne soit contraint de recourir à ses propres fonds. Le graphique ci-dessous illustre le développement du degré d'équilibre financier et du degré de couverture des coûts entre 1995 et 2007:

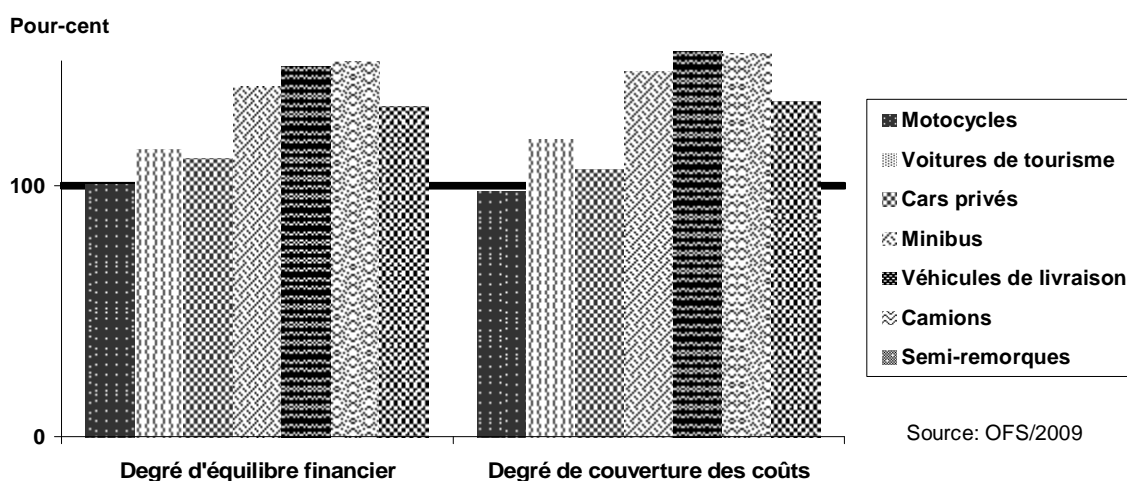
INFO INFO



La route nettement supérieure à 100%

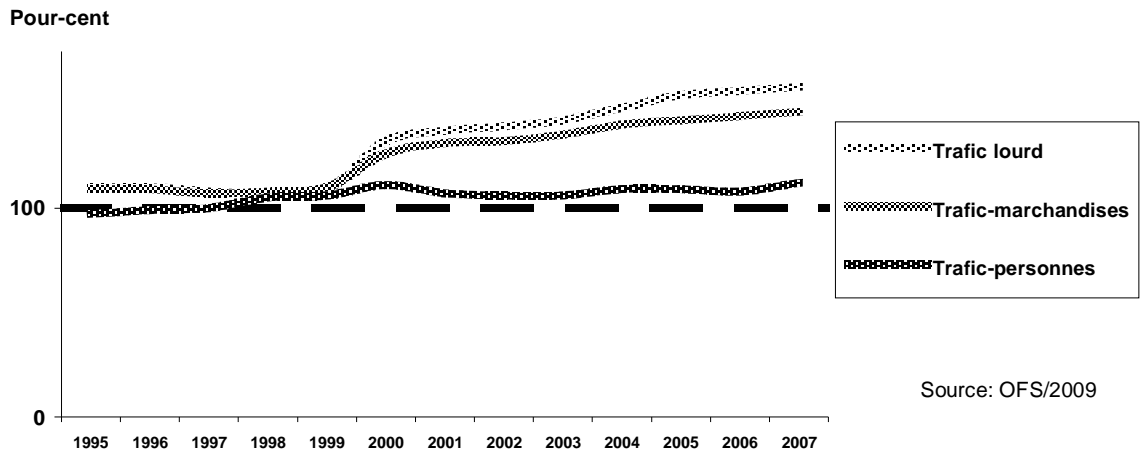
Les résultats positifs et réjouissants du compte routier 2007 ne doivent pas faire oublier une réalité extrêmement déplaisante: l'Etat continue de reporter des investissements urgents dans l'infrastructure routière. Cette situation est aussi confirmée par les provisions constituées au titre dudit financement spécial du trafic routier (FSTF,) qui ont été supérieures à 400 millions de francs en 2007, si bien que la fortune du FSTF a dépassé le montant de 4,6 milliards de francs.

En analysant plus en détail les résultats du compte routier 2007 on constate que 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% (seule exception: les motos). Le graphique suivant illustre ce constat. Le trafic de personnes comprend les motos, voitures de tourisme, cars privés et minibus, le trafic de marchandises les véhicules de livraison, camions (y compris les remorques) et semi-remorques (y compris les remorques).



Les usagers et usagers du réseau routier suisses couvrent donc intégralement les coûts qu'ils occasionnent. Et cela bien que le compte établi par l'OFS ne n'inclue pas, beaucoup s'en faut, toutes les taxes et redevances qu'ils versent. On constate par exemple qu'une partie importante du produit de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) a été exclue du compte routier, soit environ 930 millions de francs en 2007 qui ont été utilisés pour la couverture desdits coûts externes, donc en réalité investis dans les grands projets ferroviaires. En outre, seuls 138 millions de francs du produit de la TVA, que routesuisse estime à environ 1,8 milliard de francs au total pour l'année 2007, ont été pris en compte.

Le développement du degré d'équilibre financier du trafic de personnes et de marchandises – en particulier celui du trafic lourd (camions et semi-remorques y compris les remorques, cars privés d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes) – entre 1995 et 2007 constitue une véritable histoire à succès comme le confirme le graphique suivant:

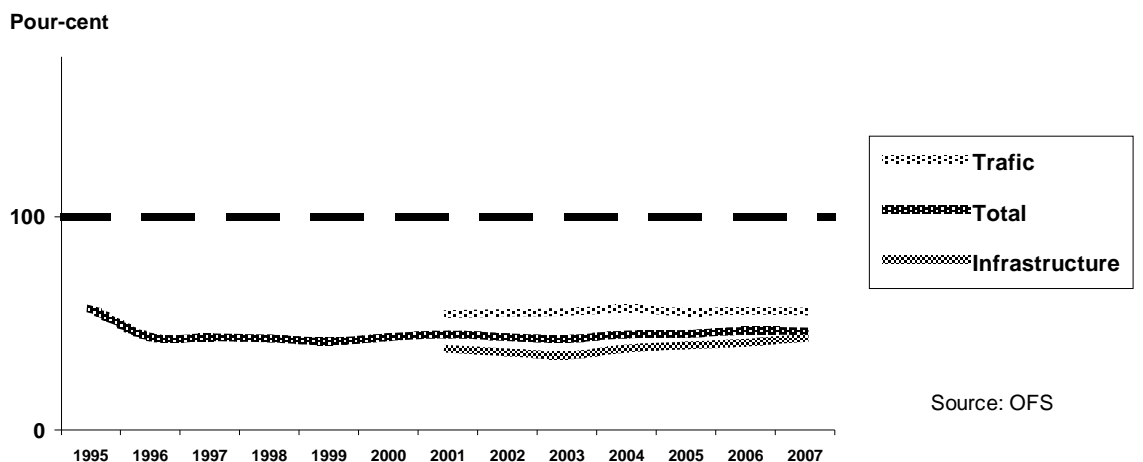


Malgré les excellents résultats, que le compte routier suisse établi par l'OFS atteste une fois de plus au trafic routier privé pour l'année 2007, la série des revendications financières lancées par divers milieux politiques pour renchérir le mode de transport routier ne s'interrompt pas (exemples: la bourse du transit alpin, le péage routier urbain type road pricing ou encore la taxe CO₂).

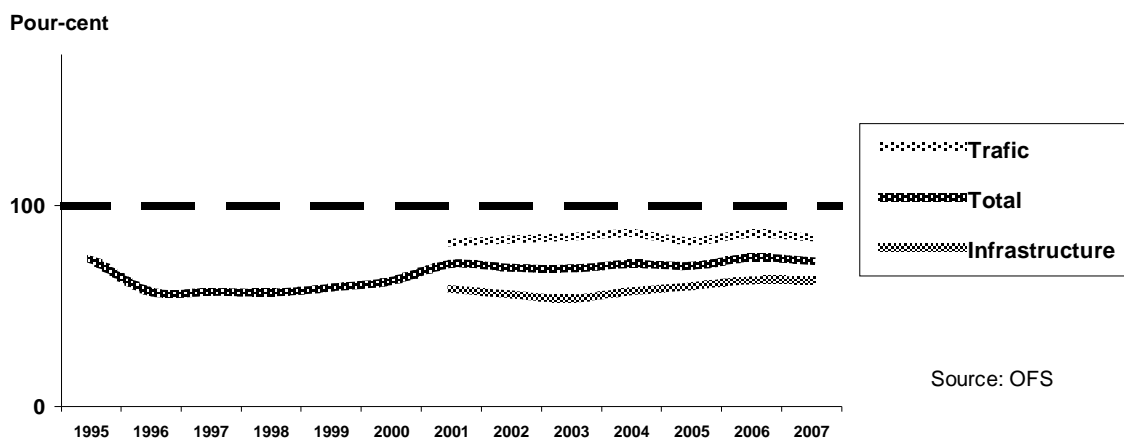
Les chemins de fer nettement en dessous de 100%

A l'inverse de la route, le trafic ferroviaire atteint un degré d'équilibre financier plutôt modeste, soit seulement 46,2% en 2007 selon le compte suisse des chemins de fer (un compte économique) établi également par l'OFS et publié en avril 2009.

Concrètement, cela signifie que les usagères et usagers des chemins de fer ne paient même pas la moitié des coûts effectifs des chemins de fer. Ou, pour utiliser une image encore plus frappante: plus d'un trajet ferroviaire sur deux n'est pas payé par l'usagère ou l'utilisateur, mais par l'Etat. Le graphique suivant illustre le développement du degré d'équilibre financier des chemins de fer entre 1995 et 2007 au total ainsi que pour les secteurs «trafic» et «infrastructure» (ces derniers ne sont recensés individuellement que depuis 2001):



Le résultat du compte suisse des chemins de fer (compte d'entreprise) n'est guère plus brillant. En 2007, le degré de couverture des coûts n'a atteint que 72%, calcul qui ne tient pas compte des indemnités pour l'offre de transport et les contributions à l'infrastructure. Le développement du degré de couverture des coûts (sans les contributions des pouvoirs publics) au total ainsi que celui des secteurs «trafic» et «infrastructure» se présentent comme suit pour la période 1995 à 2007:



Détail frappant du compte suisse des chemins de fer: le secteur particulièrement coûteux de l'infrastructure affiche depuis 2001 un degré d'équilibre financier de seulement 40% et un degré de couverture des coûts (sans les contributions) de seulement 60%. Cela signifie en clair que l'Etat dépense chaque année des milliards de francs d'argent des contribuables non seulement pour l'infrastructure ferroviaire, mais aussi pour l'exploitation du chemin de fer. La raison de ce déséquilibre est évidente: contrairement aux usagers de la route, ceux des chemins de fer ne couvrent pas, beaucoup s'en faut, les coûts qu'ils occasionnent.

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).

¹ Dans le *compte de capital*, les investissements sont amortis en fonction de la durée de vie des installations et portent un intérêt comptable. Alors que la durée de l'amortissement est de 40 ans pour les investissements dans des nouvelles routes ainsi que dans des projets d'amélioration et d'extension, elle est de 12,5 ans pour les investissements dans les travaux d'entretien. Les coûts d'exploitation sont complètement amortis chaque année.

² Dans le *compte de dépenses*, les dépenses courantes d'une année sont opposées aux recettes générées par le 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.