

Compte routier suisse 2009 publié par l'OFS: Coûts largement couverts

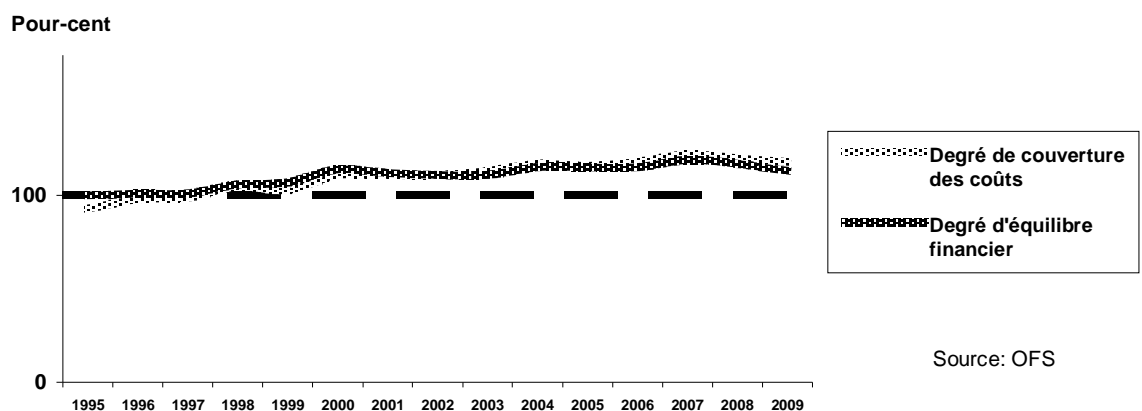
Excellents résultats

Berne, 21.12.2011 – Les résultats définitifs du compte routier suisse 2009 sont une fois de plus excellents pour le trafic de personnes et de marchandises. Depuis 1995, le degré d'équilibre financier du trafic routier de personnes dépasse 100%.

Comme chaque année à pareille époque, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié après mi-décembre les résultats du compte routier suisse. Les chiffres réalisés 2009 peuvent être qualifiés d'excellents: le *compte de capital*¹ se solde par un excédent de 990 millions de francs; les coûts routiers occasionnés par le trafic privé de véhicules à moteur sont couverts à raison de 113% 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: les dépenses courantes de la Confédération, des cantons et des communes, mais aussi la dépréciation de la valeur des infrastructures sont certes complètement couvertes par les usagers de la route depuis désormais 14 ans, mais les bouchons qui se produisent tous les jours sur les routes indiquent clairement que les fonds investis ces dernières années dans l'infrastructure routière sont totalement insuffisants.

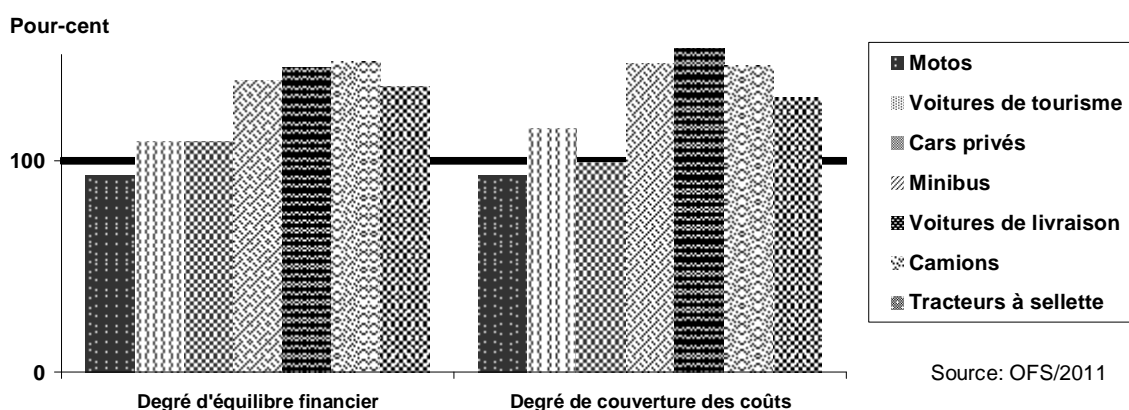
Le *compte de dépenses*² boucle avec un excédent de 1,276 milliard de francs, chiffre qui équivaut à un degré de couverture des coûts de 118%. L'autofinancement des routes est donc une réalité depuis 1998, ce qui signifie que les dépenses publiques annuelles pour le secteur routier sont complètement 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 2009.

INFO INFO



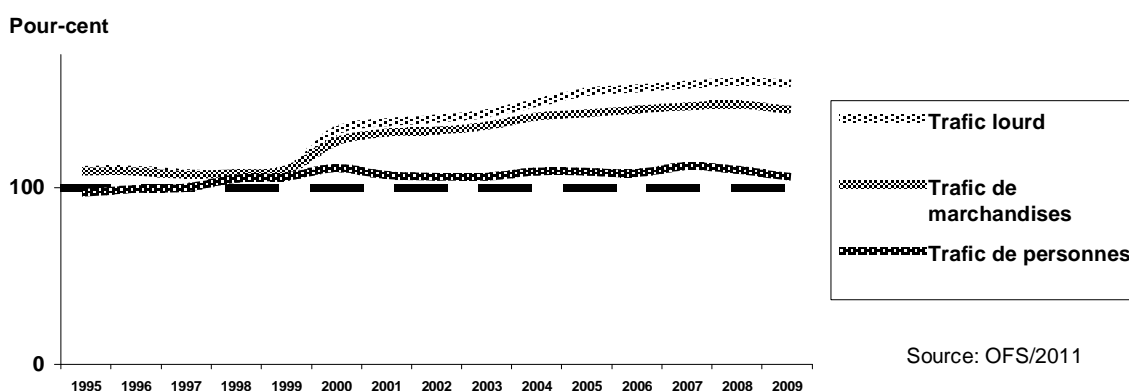
Plus de 100% pour la route

En analysant plus en détail le compte routier 2009 ont constate par exemple (voir graphique ci-dessous) que tous les moyens de transport engagés dans le trafic routier de personnes et de marchandises affichent un degré d'équilibre financier (*compte de capital*) et un degré de couverture des coûts (*compte de dépenses*) de plus de 100% (seule exception: les motos). 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 tracteurs à sellette (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 950 millions de francs en 2009 qui ont été utilisés pour la couverture desdits coûts externes, donc en réalité investis dans les grands projets ferroviaires. En outre, seuls 127 millions de francs du produit de la TVA, que routesuisse estime à environ 1,65 milliard de francs au total pour l'année 2009, ont été pris en compte.

Détail particulièrement frappant, le degré d'équilibre financier du trafic de personnes et avant tout du trafic de marchandises – notamment celui du trafic lourd (camions et semi-remorques y compris les remorques, cars privés d'un poids total supérieur à 3,5 tonnes) – s'est développé de manière extrêmement positive entre 1995 et 2009 comme l'illustre le graphique suivant:



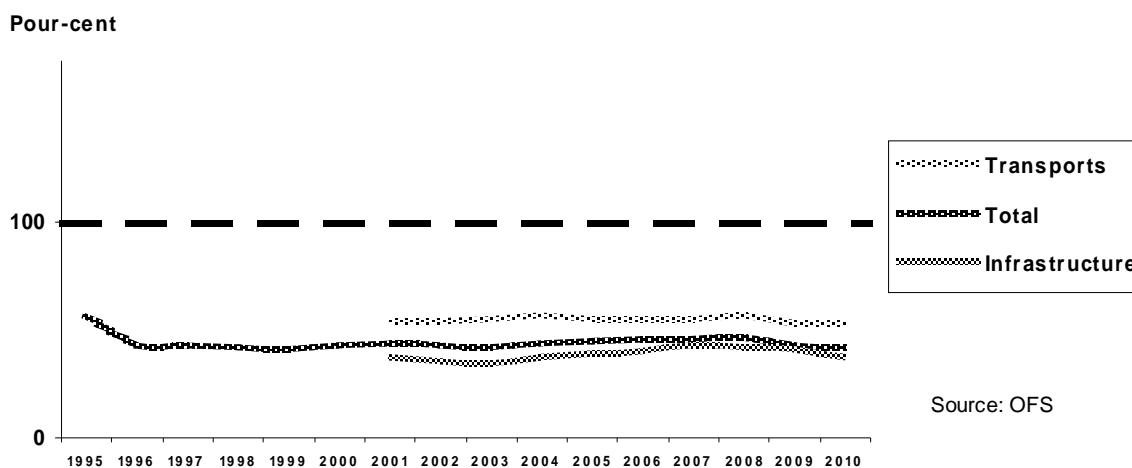
Malgré les très bons résultats – ou peut-être à cause de ceux-ci – que le compte routier suisse théorique établi par l'OFS atteste une fois de plus au trafic routier privé pour l'année 2009 et qui se traduisent dans la pratique par les excédents du financement spécial du trafic routier (FSTR), la série d'«idées créatives» lancées par divers milieux politiques pour pressurer les usagers de la route ne s'interrompt pas – exemples: l'initiative ATE et son contreprojet (FAIF), péage routier urbain type road pricing étendu à toute la Suisse, bourse du transit alpin, réforme fiscale écologique, etc.

Cette politique est d'autant plus déplacée que la route exige, selon le département fédéral des transports, des investissements de l'ordre de trois milliards de francs par an durant les vingt ans à venir. Le plan financier de la Confédération prévoit de surcroît un découvert pour le FSTR à partir de 2016 dont le montant atteindra rapidement 1,5 milliard de francs par an. Compte tenu de ces sombres perspectives, il n'y a aucune raison de détourner à d'autres fins les réserves encore disponibles selon le compte routier.

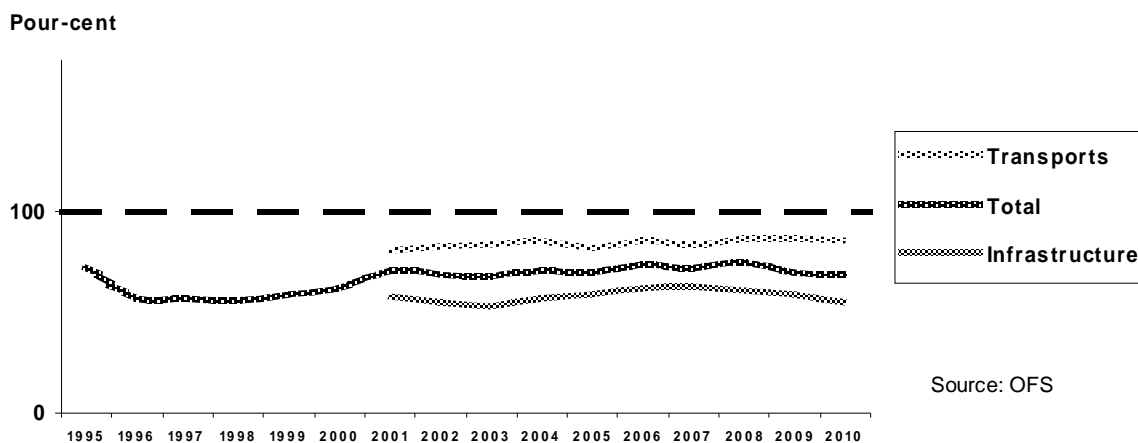
Chemins de fer inférieurs à 50%

Le compte ferroviaire suisse, un compte économique également établi par l'OFS en décembre 2011, indique un degré d'équilibre financier de tout juste 43% pour l'année 2010 pour les chemins de fer suisses.

Cela signifie en clair 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 2010 au total ainsi que pour les secteurs «trafic» et «infrastructure» (ces derniers ne sont recensés individuellement que depuis 2001).



Le résultat du compte d'entreprise des chemins de fer suisses n'est guère plus brillant. En 2010, le degré de couverture des coûts n'a atteint que 69%, 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 2010:



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 est l'organisation faitière de la branche automobile et du trafic routier suisses. routesuisse réunit 30 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.