

## COMMUNIQUÉ

Un rapport de plus sur le coût des accidents de la route

# Pourquoi ne calcule-t-on pas le bénéfice du trafic routier?

**Une fois de plus, l'administration fédérale présente au public un calcul des coûts sociaux des accidents de la route en écartant sciemment la partie essentielle du rapport coût/utilité. Il ne faut en aucun cas que cette analyse unilatérale soit utilisée abusivement pour soutenir une action politique contre le trafic individuel (par exemple, dans le contexte de la «Vision Zéro»).**

Selon l'Office fédéral de la statistique, il y a eu durant l'année de référence (1998) en Suisse 62'567 décès au total en raison de causes importantes de mortalité comme par exemple toutes les affections cardiaques (18'852), les tumeurs malignes (15'115) ou les accidents (2'036). Parmi ces derniers, 597 se sont produits dans le trafic routier, soit moins d'un pour-cent des décès dus en 1998 aux causes de mortalité les plus fréquentes. Cette mise en perspective permet de tirer une conclusion fort simple: les derniers calculs demandés par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) concernant les coûts sociaux des accidents ne constituent qu'une petite pierre de la vaste mosaïque dont il faudrait commencer par élucider le rapport utilité/coût global.

Qu'il nous soit permis de faire ici un autre calcul, même si celui-ci ne repose pas sur une base scientifique sûre: si, comme l'ARE, on calcule trois millions de francs de coûts sociaux par mort dans le trafic routier, on obtient pour la totalité des 62'567 décès de la statistique la somme monstrueuse de 185 milliards de francs. Soit presque la moitié du produit intérieur brut (PIB) de la même année et presque la totalité de l'endettement global de la Confédération et des cantons.

Cette analyse des coûts sociaux ou immatériels n'est qu'une infime partie du problème total. Une analyse globale comprendrait aussi le calcul de l'utilité sociale notamment du trafic routier privé, comme cela est d'ailleurs prévu dans la loi. Or, l'ARE a jusqu'à aujourd'hui catégoriquement refusé de faire ce calcul. Cette vision unilatérale des choses a incité le Conseil national à classer le 12 juin 2001 par 94 voix contre 61 l'initiative parlementaire Bundi «Transparence des coûts en matière de transport».

Les associations routières se sont attaquées en 2000 à un travail que l'administration fédérale a refusé de faire jusqu'ici. L'étude scientifique «Estimation du rendement économique du trafic routier en Suisse» demandée par les associations routières est parvenue à un résultat impressionnant: en 1995, le trafic routier privé a produit un bénéfice externe d'environ 27 milliards de francs. En d'autres termes, le bénéfice externe du trafic routier de marchandises et du trafic individuel orienté vers la production représentaient cette année-là environ huit pour-cent du PIB de la Suisse.

Berne, le 21 novembre 2002