

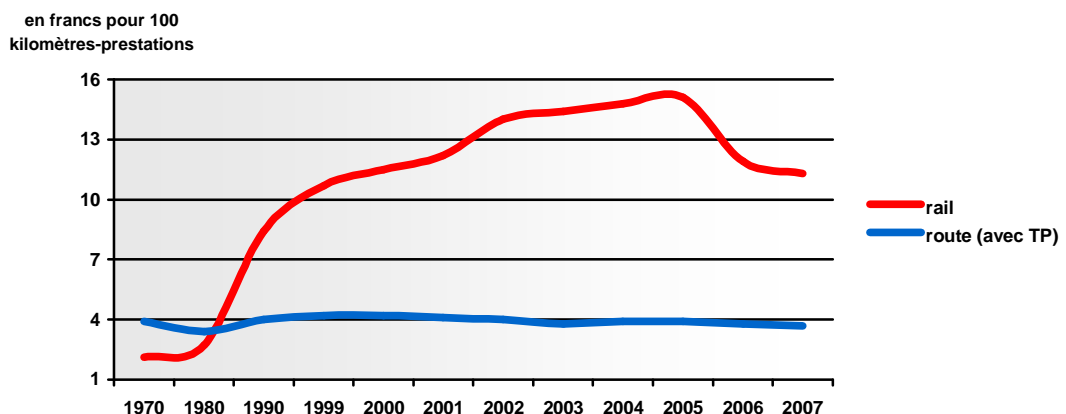
Investissements dans l'infrastructure ferroviaire et routière sont déséquilibrés

# Comblen l'écart

**Berne, 29.05.2009 – Les investissements dans les infrastructures du rail et de la route sont totalement déséquilibrés en Suisse. Si on se base sur les prestations de transport et la répartition modale, force est de constater que depuis 1980 l'infrastructure routière doit se contenter de la partie congrue par rapport à celle du rail. On est loin d'un traitement sur pied d'égalité. Il faudra à l'avenir aussi tenir compte des plus-values créées par les deux modes de transport en décidant des investissements.**

La statistique des transports 2008 que vient de publier le service d'information pour les transports publics (Litra) paraît réjouissante à première vue. En 2007, les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières étaient à peu près à égalité: 3,75 milliards de francs sont allés au rail contre près de 4,2 milliards à la route. Litra parle d'ailleurs d'un rapport équilibré des investissements de l'ordre de 1,0 à 1,1.

En y regardant de plus près, on constate que cette vision des choses est superficielle et ne tient compte que des chiffres absolus. En effet, le tableau est très différent si on met les investissements dans les infrastructures en rapport avec les prestations de transports (en personnes-kilomètres et en tonnes-kilomètres):



Source: Les transports en chiffres '08 (Litra)

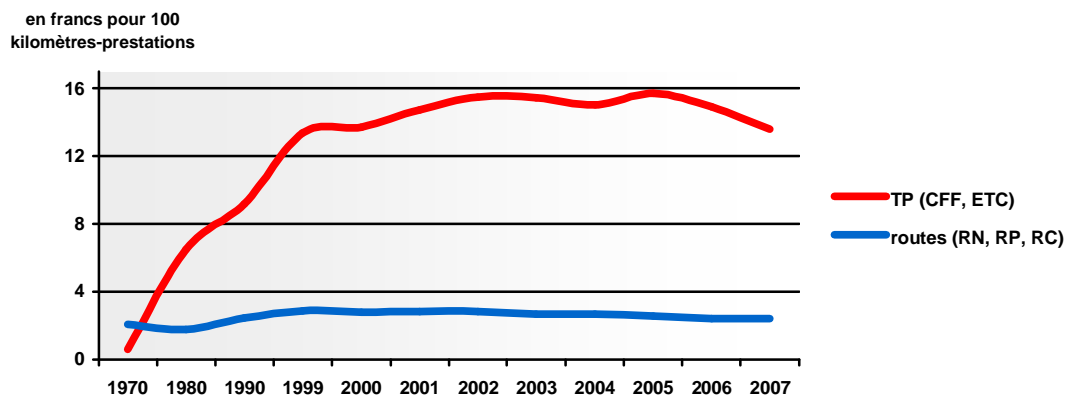
Alors que les investissements dans l'infrastructure routière par 100 kilomètres-prestations sont restés approximativement stables depuis 1970, celles effectués dans

l'infrastructure ferroviaire ont littéralement explosé depuis 1980. Cette forte progression s'explique en bonne partie par les grands projets ferroviaires, c'est-à-dire Rail 2000, ZEB, LGT ou encore la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA).

En 2007, le mode de transport route a produit près de 80% des prestations de transports dans le trafic de personnes et de marchandises, mais il n'a bénéficié que d'un quart environ des investissements consentis aux infrastructures de transport (pour 100 kilomètres-prestations). Il faut cependant relever à ce propos que les investissements dans les projets ferroviaires n'auront des effets sur les prestations de transport du rail que lorsque les ouvrages en question auront été mis en service.

## Dépenses de la Confédération pour les transports

On obtient un graphique presque identique quand on compare les dépenses de la Confédération dans le secteur des transports:



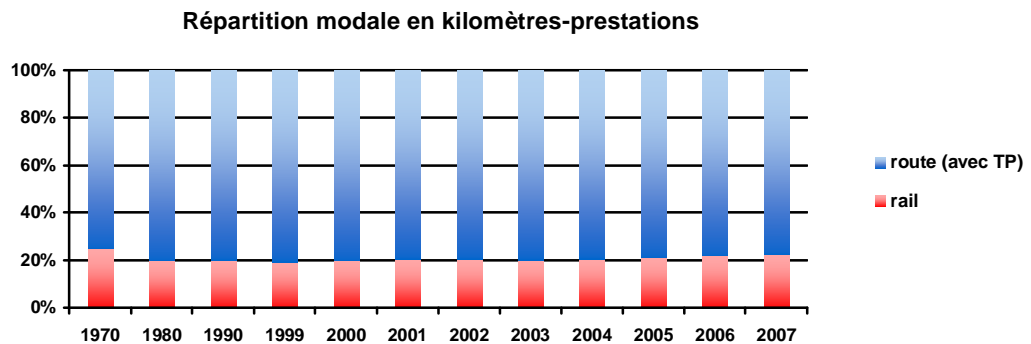
Source: DFF / Les transports en chiffres '08 (Litra)

Durant les 30 ans écoulés, la Confédération s'est concentrée avant tout sur la promotion des transports publics, soit en particulier sur le rail qui a bénéficié de contributions financières notables: alors que les dépenses de la Confédération pour les routes (routes nationales, routes principales, routes cantonales) sont restées presque inchangées, voire ont même légèrement baissé entre 1970 et 2007 (pour 100 kilomètres-prestations dans le trafic de personnes et de marchandises), celles consacrées aux transports publics durant la même période ont augmenté de 2300% (!). Concrètement, la Confédération a dépensé en 2007 près de 13.60 francs par 100 kilomètres-prestations pour les transports publics contre 2.40 francs pour la route.

## Présentation trompeuse

On ne saurait donc parler d'un rapport équilibré entre les investissements pour les infrastructures ferroviaires et celles pour les infrastructures routières. Il est totalement faux de parler d'un traitement égal des deux modes de transport. Cette présentation des choses est trompeuse parce qu'elle ignore sciemment les prestations de transports effectivement produites par la route et par le rail, donc l'importance réelle de chacun de ces modes de transport pour l'économie et pour la société. Depuis 1980, la route assume constamment environ quatre cinquièmes de toutes les prestations de

transport de Suisse (en personnes-kilomètres et en tonnes-kilomètres); c'est dire que sa position dans la répartition modale est nettement dominante:



Source: Les transports en chiffres '08 (Litra)

Il y a donc en réalité une disproportion massive entre les investissements dans les infrastructures routière et ferroviaire. Depuis 1980 au moins, on ne saurait plus parler en Suisse d'un rapport équilibré en termes d'investissements dans les infrastructures de transport et de dépenses fédérales pour les transports publics et la route, si on tient compte des parts des deux modes de transport au trafic total en Suisse.

### **Trafic routier: création de plus-values cinq fois plus forte**

Face à cette réalité des faits, l'initiative populaire fédérale «pour les transports publics», qui vient d'être lancée, paraît singulièrement absurde. Au lieu de prélever encore plus d'argent dans les poches des usagers de la route pour financer les transports publics, il conviendrait plutôt de relancer les investissements dans la route. L'Office fédéral des routes (OFROU) vient en effet de désigner des projets concernant les routes nationales pour plus de 40 milliards de francs. Cela signifie, qu'il faut enfin combler l'énorme écart, qui s'est creusé entre les investissements ferroviaires et routiers.

Il serait grand temps aussi de se poser quelques questions de fond sur la pratique d'investissement dans les infrastructures routières et ferroviaires en tenant compte des derniers résultats de la recherche scientifique sur les coûts et sur le rendement économique des transports. A l'avenir, il faudrait commencer par analyser les divers avantages des transports – notamment ceux du trafic routier privé – afin que les infrastructures soient réalisées conformément aux besoins réels.

La création de plus-values par franc investi répond au facteur onze dans le trafic routier, au facteur deux dans le trafic ferroviaire. En d'autres termes, le retour sur investissement pour l'économie suisse est cinq fois plus élevé pour la route que pour le rail. Ce constat débouche inévitablement sur cette question fort simple: pourquoi ne tient-on pas compte des différences existant entre les potentiels de plus-values de la route et du rail en décidant des investissements et en répartissant les moyens financiers?