

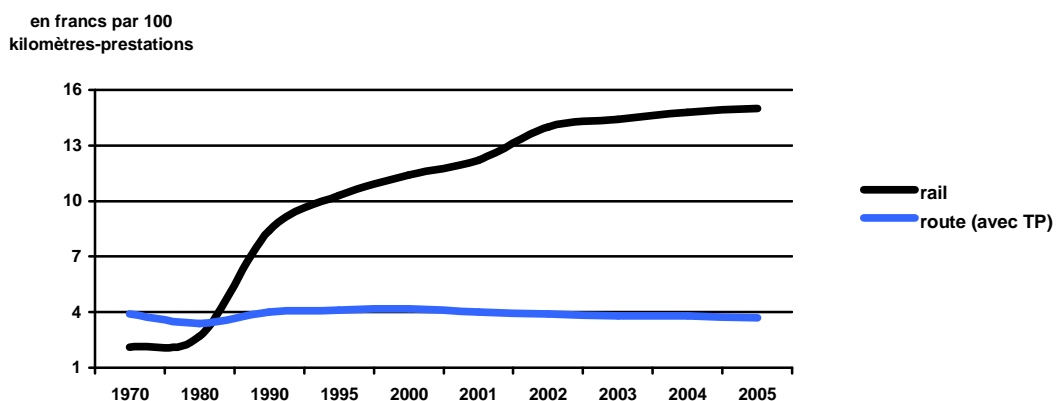
Les investissements dans le rail et la route sont-ils équilibrés?

# Disproportion crasse

**Berne, 31.08.2007 – La question de savoir si en Suisse les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières sont équilibrés suscite un «non» clair et net: compte tenu des prestations de transport réalisés et de la répartition modale, l'infrastructure routière est nettement défavorisée depuis 1980 par rapport à l'infrastructure ferroviaire. A l'avenir, il faudra que les décisions d'investissement tiennent aussi compte de la création de plus-values par le trafic routier.**

A première vue, la statistique des transports 2006 publiée récemment par le service d'information des transports publics (Litra) paraît rassurante: en 2005, les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières étaient à peu près à égalité. Près de 4,5 milliards de francs sont allés au rail, un peu plus de 4,2 milliards à la route. Selon Litra, on a affaire à un rapport d'investissement équilibré de 1 à 0,9.

Mais en réalité, cette information Litra est tout sauf rassurante – elle est bien plus trompeuse et inquiétante. En effet, si on met en rapport les kilomètres-personnes et kilomètres-tonnes produits par les deux modes de transport rail et route avec les investissements dans l'infrastructure, on obtient une image totalement différente:



Source: Les transports en chiffres '06 (Litra)

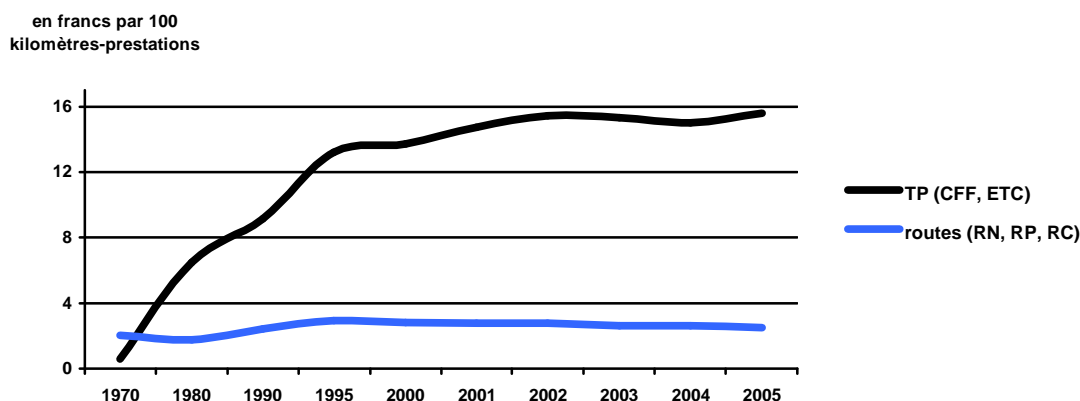
Alors que les investissements dans l'infrastructure routière pour 100 kilomètres-prestations sont restés constant depuis 1970, ceux consacrés à l'infrastructure ferroviaire ont littéralement explosé depuis 1980. Cette forte augmentation s'explique

essentiellement par les investissements dans les grands projets ferroviaires comme Rail 2000 et surtout la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA).

En 2005, le mode de transport route a certes produit 80% des prestations de transports dans le trafic de personnes et de marchandises, mais il n'a bénéficié que d'un cinquième des investissements dans les transports par unité de 100 kilomètres-prestations. Il faut relever que les effets des investissements dans les grands projets ferroviaires ne se manifesteront que lorsque ces ouvrages auront été mis en service.

## Dépenses fédérales pour les transports

On obtient un tableau presque identique quand on analyse en détail les dépenses de la Confédération pour les transports:



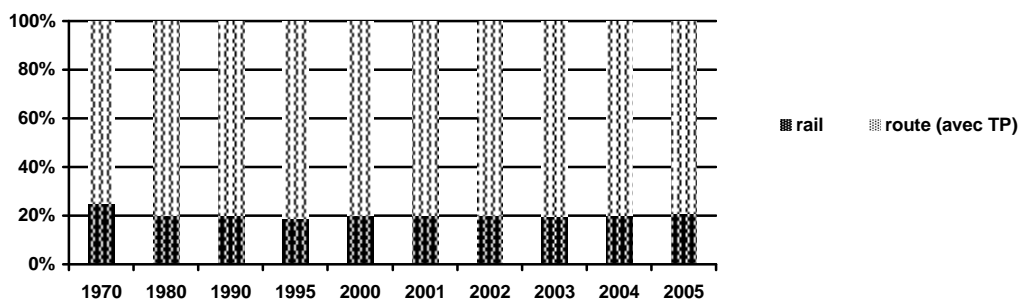
Source: DFF / Les transports en chiffres '06 (Litra)

Durant les 25 ans écoulés, la Confédération s'est concentrée essentiellement sur la promotion des transports publics (TP), soit en particulier sur le rail, en mettant à disposition des moyens financiers considérables à cet effet: si les dépenses de la Confédération pour la route (routes nationales, routes principales, routes cantonales) sont restées stables (ou ont même légèrement baissé) entre 1970 et 2005 par unité de 100 kilomètres-prestations produits, les dépenses fédérales pour les transports publics ont augmenté de presque 2'650% (!) durant cette même période. En chiffres absolus, la Confédération a consacré en 2005 par unité de 100 kilomètres-prestations Fr. 15.60 au rail et Fr. 2.50 à la route.

## Déclaration trompeuse

Il ne saurait donc être question d'un rapport équilibré entre les investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières. Pareille déclaration est trompeuse parce qu'elle ne tient aucun compte des prestations de transport produites par la route et le rail; elle ignore donc la différence considérable entre les rôles que ces modes de transports jouent pour l'économie et la société. Depuis 1980, la route a assumé de manière constante environ quatre cinquièmes des kilomètres-personnes et kilomètres-tonnes effectués en Suisse (y compris le transit). Elle a de ce fait nettement dominé la répartition modale:

Répartition modale selon  
kilomètres-prestations



Source: Les transports en chiffres '06 (Litra)

Il y a donc une disproportion évidente entre les investissements dans les transports ferroviaires et routiers et entre les dépenses fédérales pour les deux modes de transport. Depuis 1980 au moins, on ne saurait plus parler d'un équilibre des investissements d'infrastructure et des dépenses fédérales pour les transports compte tenu de la part des deux modes de transport au trafic global.

### Trafic routier: cinq fois plus de plus-values

Le fonds d'infrastructure qui entrera probablement en vigueur en 2008 apportera sans doute une certaine régularisation des investissements dans le mode de transport routier et il en facilitera la planification. Mais il ne change rien à moyen terme à la disproportion crasse entre les investissements routiers et ferroviaires. Compte tenu des moyens financiers limités à disposition et des espoirs souvent excessifs fondés sur certaines infrastructures, il serait temps de faire preuve de plus de sens de la mesure en ce qui concerne surtout l'infrastructure ferroviaire (et de présenter enfin une vision globale des transports publics). Le but doit être d'éviter que le clivage entre les investissements d'infrastructure consentis au rail et ceux affectés à la route ne s'approfondisse encore.

Partant des études scientifiques publiées récemment par la Confédération sur le coût et le rendement économique des transports, la pratique d'investissement dans les infrastructures ferroviaires et routières mérite une nouvelle analyse. L'utilité et les apports effectifs des différents modes de transport devraient à l'avenir davantage présider à l'aménagement des infrastructures afin que ceux-ci correspondent aux besoins réels.

La création de plus-values par franc investi correspond au facteur 11 dans le trafic routier alors que le rail ne réalise qu'un facteur 2. En d'autres termes, le trafic routier rapporte cinq fois plus à l'économie suisse que les transports ferroviaires. D'où cette question fort simple: pourquoi ne tient-on pas davantage compte de cette différence au niveau de la création de plus-values par le rail et la route en déterminant les investissements et en attribuant les moyens financiers?