Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral du développement territorial ARE
Office fédéral de la statistique OFS

Communiqué de presse

27.10.2006

Coûts et avantages des transports terrestres: pour la première fois une vue d'ensemble

Les transports routiers et ferroviaires génèrent des avantages indéniables pour les personnes et pour l'économie. Ces avantages ont cependant un coût pour les utilisateurs et les collectivités publiques. Une analyse des Offices fédéraux du développement territorial (ARE) et de la statistique (OFS) présente pour la première fois une vue d'ensemble des coûts, des avantages et du financement des transports terrestres. Cette vue d'ensemble confirme la politique suisse des transports.

Les coûts, les avantages et le financement des transports sont des thèmes qui suscitent un grand intérêt auprès du public. C'est pourquoi l'ARE et l'OFS présentent pour la première fois un aperçu global sur le sujet. Cette vue d'ensemble comporte d'une part une étude visant à quantifier les avantages des transports et leur importance économique (année de référence 2001) et d'autre part un compte présentant les coûts et le financement des transports routiers et ferroviaires (année de référence 2003).

Des avantages importants pour l'économie…
Les transports sont une branche économique de première importance. La route et le rail génèrent chaque année une valeur ajoutée d'environ 52 milliards de francs (12% du BIP) et emploient 263'000 personnes (7,8% des emplois). Les infrastructures de transport font partie de notre patrimoine et constituent un produit intermédiaire qui contribue de manière importante à la croissance économique. Leur contribution annuelle à la croissance est estimée à un maximum de 2,6 milliards de francs.

…mais aussi des coûts élevés
En 2003, le coût total des transports s'élevait à environ 65 milliards de francs pour la route et à environ 10 milliards de francs pour le rail. Ces chiffres comprennent les

coûts des moyens de transport (achat et exploitation), les coûts d'infrastructure (construction, exploitation, entretien), les coûts liés à la sécurité et aux accidents (assurances, police, tribunaux, etc.) et les coûts environnementaux (pollution, bruit, climat, nature, paysage, etc.). La structure des coûts n'est pas tout à fait la même pour le rail et pour la route. L'achat et l'exploitation des moyens de transport est le poste de dépenses de loin le plus important pour les deux modes de transport (route: 66%, rail: 53%). Viennent ensuite, pour la route, les coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement (23%) et les coûts de construction, d'exploitation et d'entretien des infrastructures (11%). Pour le rail, les coûts d'infrastructure sont plus élevés (42%), les coûts liés à l'environnement et aux accidents plus faibles (5%).

Financement et couverture des coûts

Notre système de financement des transports est le résultat d'une évolution historique. Il existe une différence dans le financement des transports publics et des transports privés. Dans le secteur privé, les moyens de transport sont autofinancés. Les infrastructures sont financées par les collectivités publiques au moyen d'impôts à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière, impôts sur les véhicules à moteur) et par d'autres recettes fiscales. Les transports publics sont exploités par les entreprises de transport, dont le financement est assuré par leurs propres recettes, par des indemnités pour prestations d'intérêt général (service public) et par des subventions pour les infrastructures. Au total, les recettes provenant des deux modes de transport ne couvrent pas entièrement leurs coûts. Pour la route, le taux de couverture est d'un peu plus de 90%. Le rail a un taux de couverture du même ordre de grandeur si l'on compte les indemnités pour prestations d'intérêt général comme des recettes. Les coûts non couverts, liés à l'environnement et aux accidents, s'élèvent à environ 5 à 6 milliards de francs par an pour la route et à 400 millions de francs pour le rail. Ces coûts externes ne sont pas pris en charge par les usagers des transports mais par les collectivités publiques ou par des individus. Depuis l'augmentation de la redevance poids lourds liée aux prestations en 2005, le trafic poids lourds couvre pratiquement la totalité de ses coûts.

Pertinence de la politique suisse des transports

Cette étude confirme pour l'essentiel le bien-fondé de la politique suisse des transports:

- Les investissements des collectivités publiques dans les infrastructures de transport constituent un produit intermédiaire qui contribue de manière importante à la croissance économique. Avec le fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP)

et le fonds d'infrastructure dont la création a été décidée tout récemment par le Parlement, la Suisse dispose d'instruments qui garantissent le financement à long terme de son système de transport.

- En raison de leurs structures de coûts spécifiques, les transports routiers et ferroviaires font l'objet de stratégies différentes en matière de politique des transports. Celle-ci est le résultat d'une approche globale qui tient compte de chaque mode de transport en fonction de ses avantages et de ses inconvénients sur le plan économique, social et écologique. La route est le moyen de transport principal. Son réseau permet de relier entre elles toutes les régions du pays. Le rail présente des avantages sur les axes où les flux de transports sont importants, en particulier entre les grands centres et à l'intérieur des agglomérations. Il constitue en outre, dans le transport de transit, une alternative qui est respectueuse de l'environnement et qui permet d'économiser des ressources.

Cette étude montre que les avantages des transports sont supérieurs à leurs coûts, ce qui n'est pas surprenant dans une société axée sur l'économie de marché. Le résultat de cette étude ne sera toutefois pas un élément déterminant pour les futures décisions d'investissement dans les transports. Ce qui compte pour juger de la rentabilité d'un investissement dans le réseau routier ou ferroviaire ou pour apprécier l'utilité de nouvelles offres de transport, c'est le rapport coût/utilité de chaque projet particulier.

Contact

Christian Albrecht, Office fédéral du développement territorial ARE
Chef de la section Politique des transports
Tél. +41 (0)31 322 55 57

Jean-Marc Pittet, Office fédéral de la statistique BFS
Section transports
Tél. +41 (0)32 713 62 12

Feuilles d'information

- Les avantages des transports
- Le compte des transports
- Actuelle vue d'ensemble des coûts externes des transports