**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** 30 (1993)
**Heft:** 1150

**Artikel:** Coûts externes du trafic : les études sont impuissantes à ébranler tant de mauvaise foi

**Autor:** Imhof, Pierre

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1011826

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 05.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

COÛTS EXTERNES DU TRAFIC

# Les études sont impuissantes à ébranler tant de mauvaise foi

**ÉTUDES**

Le service d'étude des transports, rattaché au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, a présenté la semaine passée une évaluation prudente des coûts non couverts du trafic. Elle se base sur les éléments les moins contestables: les coûts causés par le bruit, les coûts non couverts des accidents et les dégâts aux bâtiments. Les coûts externes sont estimés pour ces trois postes à 1678 millions de francs pour la route et à 121 millions de francs pour le rail (chiffres 1988).

L'étude tient aussi compte des «avantages externes», mais relève que la plupart de ceux-ci profitent déjà directement aux usagers ou sont indemnisés par les mécanismes du marché.

Diffusion: OFCIM, 3003 Berne (form. 801.532f).

La Fédération européenne pour le transport et l'environnement a aussi publié en anglais un rapport sur le sujet (*Getting the prices right*). Les coûts externes pour la Suisse y sont estimés sur une base plus large que dans le précédent rapport:

- trafic privé 5800 mio
- trafic aérien 1329 mio
- rail 259 mio

soit au total 7,1 milliards de francs, ce qui correspond à 2,1% du produit intérieur brut (chiffres estimés pour 1993).

Ce rapport ou un résumé en français s'obtient à l'ATE, tel. 066/22 88 88.

(*pi*) Les études sur les coûts externes du trafic se succèdent, tant en Suisse qu'à l'étranger. C'est que les sommes dépensées par les Etats et les privés et dont profitent dans des proportions variables tous les moyens de transport deviennent insupportables: les coûts non couverts des accidents, les dégâts aux bâtiments, les mesures de lutte contre le bruit, pour ne prendre que les dépenses les plus évidentes, représentent chaque année des milliards de francs ou d'écus.

## Ils existent, mais qu'en faire ?

Gouvernements et experts s'accordent sur l'existence même des coûts externes. Mais les conséquences à en tirer sont politiquement difficiles à faire admettre, puisqu'elles signifient forcément une augmentation du prix de la mobilité. On connaît les camps qui s'affrontent à ce sujet: d'un côté les milieux pro-routiers, qui regroupent les clubs automobiles classiques et les associations de transporteurs, soutenus par les organisations patronales, qui crient au détournement de fonds et se plaignent d'être les vaches à lait des gouvernements; de l'autre les clubs et associations écologiques qui défendent le principe de la vérité des coûts et du pollueur – payeur.

Le paradoxe n'échappe à personne: les milieux libéraux et défenseurs de l'économie de marché réclament le maintien des subventions indirectes dont bénéficient les transports. Car s'il est aujourd'hui difficile de contester l'existence de ces coûts externes, l'opposition s'est déplacée sur leur montant et sur leur imputation: l'Etat dépense des sommes importantes par exemple pour entretenir ses bâtiments et les édifices historiques dont la dégradation est en partie causée par la pollution atmosphérique. Mais quelle est la responsabilité du trafic ? Et à l'intérieur du poste trafic, de quelle somme sont redevables les camions, les véhicules de livraison, les voitures particulières ? Et comment «facturer» aux transporteurs et aux automobilistes les coûts dont ils sont reconnus responsables ? Les adversaires utilisent ces difficultés d'évaluation et les inévitables contradictions entre études pour cacher l'ensemble du problème derrière un écran de fumée.

## Amalgame, dilution et désinformation

Un exemple frappant vient d'être fourni par *Entreprise romande*, le journal de la Fédération des syndicats patronaux. Son chroniqueur fédéral, Raymond Gremaud, démolit le rapport publié par le service d'étude du Département des transports, des communications et de l'énergie en utilisant l'amalgame, la dilution et la désinformation.

Amalgame quand M. Gremaud crie au scandale en mettant en rapport les 117 millions de coûts externes que le rapport impute au rail pour le bruit, et les trois milliards annoncés par les CFF et qui seront nécessaires pour lutter contre ce bruit. Mais les 117 millions sont l'estimation des coûts annuels supportés par des tiers; les trois milliards sont un investissement unique qui vise justement à «internaliser» les coûts causés par le bruit en supprimant ou en diminuant cette source de nuisance...

Dilution quand les travaux sont discrédités parce que les premières estimations datent de 1988, période d'avant le catalyseur et de *«délire sur la pseudo-"mort des forêts"»*. Mais les auteurs du rapport insistent sur la nécessité d'actualiser ces chiffres, qui n'en restent pas moins indicatifs: le catalyseur n'influence ni le coût des accidents, ni ne diminue le bruit du trafic. Et une étude de la Fédération européenne pour le transport et l'environnement, réalisée avec des soutiens financiers de l'Union européenne, de la Suède, de la Norvège et des Pays-Bas, a estimé les coûts non couverts du trafic pays par pays. Les résultats pour la Suisse sont nettement supérieurs aux estimations de l'étude du département de M. Ogi.

Désinformation quand la Confédération est accusée de *«presser comme citron le trafic routier»*. Le dernier compte routier dont on dispose, et qui ne tient compte que des coûts et encaissements directs, laisse apparaître un déficit pour presque toutes les catégories d'usagers. Certes, l'augmentation de 20 centimes des droits de douane sur les carburants va améliorer le résultat du compte routier, mais sans que l'automobiliste ait de raison objective de se sentir pressé comme un citron.

## L'évidence même

Pareilles évidences devraient sauter aux yeux de n'importe quelle personne un tant soit peu informée. Mais les arguments les moins crédibles et les plus farfelus flattent un peuple d'automobilistes, trop heureux de les croire sans se poser de questions. C'est ce que l'on appelle du populisme.

La prise en compte des coûts externes du trafic, qu'il soit routier, ferroviaire, aérien ou fluvial, devrait pourtant être une évidence. Dans les éléments économiques qui motivent leur choix, individus et entreprises ne prennent en compte que ce qu'ils devront eux-mêmes supporter; ils privilégieront donc le mode de transport dont la plus grande part des coûts est «externalisée», mode de transport qui sera souvent le plus bruyant, le plus polluant et le plus dangereux... La prise en compte des coûts ●●●

# Sur le chemin de l'école

(*jl*) Une campagne électorale a parfois des retombées inattendues. Ainsi à Morges, pour mettre fin à une rumeur qui l'accusait d'avoir quitté la commune pour des raisons fiscales, l'épouse d'un municipal sortant a été amenée à se justifier dans la presse. Elle explique que la direction des écoles a inscrit leur enfant dans un collège au-delà de l'autoroute (à 1100 mètres du domicile) alors qu'habituellement les écoliers du centre fréquentent l'école près de l'église, à la lisière de la vieille ville. Cette maman ajoute que les parents veulent que leur jeune enfant soit autonome sur le chemin de l'école et refusent de l'exposer à la traversée de trois routes et d'un giratoire. Comme les autorités scolaires sont restées sourdes à la demande des parents de revoir leur «enclassement», la maman a décidé d'habiter provisoirement dans la résidence secondaire familiale, en Valais, où la commune a été d'accord d'accueillir l'enfant pour sa première année scolaire.

Indirectement ce cas nous donne une excellente mesure de l'appropriation de l'espace public urbain par le piéton et plus particulièrement par l'enfant. Si on ne peut pas lancer un écolier de première année sur un cheminement d'un kilomètre, situé en ville et le long d'axes piétonniers principaux, la ville est bien malade... Et elle l'est certainement aux yeux de ces parents, témoins involontaires d'une perception de l'espace urbain très répandue. On ne peut s'empêcher de trouver cette réaction un peu piquante lorsqu'elle est le fait de la famille d'un municipal dont le parti prône un large accès de l'automobile à la ville.

On pourrait voir dans cette curieuse réaction l'idée que l'Etat doit fournir la scolarisation à chaque jeune enfant à l'intérieur du petit îlot urbain considéré comme sûr. On semble admettre comme inéluctable le découpage de la cité en d'innombrables «ghettos» au moins au niveau des enfants.

Sans succomber à la désagréable manie de disserter alors que c'est très concrètement la sécurité des enfants qui est en jeu, on peut se demander s'il ne serait pas intelligent de retourner le problème: comment prendre des mesures de modération de la circulation assez efficaces, sur tout le territoire urbain, pour que l'Etat puisse, entre autres, accomplir son devoir de scolarisation des petits ? Ce faisant, on pourrait — et ce n'est pas le moins important — imprimer dans les petites têtes blondes que la ville est un lieu où il fait bon gambader sur le chemin de l'école.

De cette image mentale concernant les barrières dues au trafic découlent évidemment une série de frais importants pour les particuliers et les collectivités publiques (constructions scolaires, organisation de transports scolaires, courses privées en voiture, perte de temps, etc). Au fait, comment ces frais sont-ils pris en compte dans la fameuse comptabilité nationale des transports ? ■

●●●

externes reste le meilleur moyen de mettre en concurrence ces moyens de transport entre eux et de garantir le libre choix des usagers.

Mais aucune argumentation rationnelle n'arrivera à convaincre des personnes qui refusent d'admettre l'évidence. Que l'on parle de coûts externes et ils sont décrits comme impossibles à chiffrer; ou alors on leur oppose des «bénéfices» externes (voir DP nº 1144); que l'on cherche à les chiffrer et les méthodes calcul sont discréditées; que l'on envisage des moyens techniques pour taxer le trafic privé de manière plus équitable, en tenant compte de ces coûts, et les systèmes envisagés sont jugés inapplicables, farfelus, policiers ou ne respectant pas la sphère privée. Si elle veut un jour pouvoir prendre en compte les coûts externes du trafic, l'administration fédérale devrait commencer par faire d'immenses efforts de communication. Car il faut mettre d'accord un maximum de personnes sur les principes de base de l'économie qui exigent que ces coûts soient au moins connus. ■

## ICI ET LÀ

Le Groupe valaisan de sciences humaines organise une conférence-débat **La Suisse et le Valais – pays d'immigration et terres d'asile**, le 4 décembre 1993 de 14h.15 à 17h. à l'Ecole d'ingénieurs de Sion, Rawyl 4. Groupe valaisan de sciences humaines, av. de Tourbillon 47, 1950 Sion.

Le **Festival des potes** aura lieu à Fribourg les 10 et 11 décembre. Au programme: cortège, atelier et musique. SOS Racisme, passage Cardinal 2d, 1700 Fribourg, tél. 037/24 21 25.

La Fédération romande des socialistes chrétiens tiendra sa journée de rencontre du 5 février 1994 à Yverdon-les-Bains sur le thème **Où sont passés les militants** ? Renseignements auprès de Pierre Aguet, Général-Guisan 73, 1800 Vevey, tél. 021/921 97 71.

## EN BREF

**Pour repourvoir un siège vacant au Tribunal cantonal zurichois, deux femmes socialistes ont conjointement posé leur candidature à un demi-poste. Le Tribunal — 33 hommes pour deux femmes — s'est opposé à une telle solution. Par peur de voir se dégrader la dignité de la fonction ? Devant le refus prévisible du Grand Conseil — il aurait fallu réviser la loi pour modifier le nombre des juges et le montant du traitement — le groupe socialiste a retiré sa proposition au profit d'une candidature féminine «normale». Mais il a simultanément déposé une motion demandant l'introduction du travail à temps partiel dans la magistrature zurichoise.**

**Les auteurs d'une étude commandée par le Département zurichois de l'instruction publique préconisent de développer les classes regroupant des élèves d'âges différents. Il n'en existe plus que 350 de ce type sur les 4773 classes que compte le canton de Zurich. A l'avantage de ce mélange des âges, la possibilité d'un apprentissage individualisé, la stimulation qui résulte de la comparaison de ses résultats avec ceux des plus jeunes et des plus âgés, une meilleure compréhension et un respect mutuels entre les classes d'âge.**