Les coûts externes des transports

Autor(en): **Lambelet, Jean-Christian**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1156

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009295

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

L'INVITÉ DE DP

Les coûts externes des transports

JEAN-CHRISTIAN LAMBELET

professeur au Département d'économétrie et d'économie politique (DEEP) de l'Université de Lausanne et à l'Institut des hautes études internationales (HEI) de Genève.

Il faut revenir sur le récent rapport du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie consacré aux coûts des transports en Suisse et, en particulier, à leurs coûts externes (DP nº 1150). Ce rapport, dû à Claude Jeanrenaud et à son équipe de l'Université de Neuchâtel, a été très vivement attaqué, et de manière souvent peu élégante — alors pourquoi, après tout, ne pas commencer par remercier les auteurs pour un travail qui ajoute à nos connaissances, même s'il n'est sans doute pas parfait ?

Car on peut certes se poser quelques questions sur ce rapport. Ainsi, les accidents de la circulation représentent une bonne partie des coûts externes que le rapport impute à la route parce qu'étant à la charge de la collectivité. Mais est-ce bien le cas ? Lorsqu'un automobiliste a un accident, il ne paie en général qu'une fraction des coûts provoqués par l'accident, le reste étant couvert par les assurances. Pour l'automobiliste en question, les frais qui ne sont pas à sa charge représentent bien un coût externe. Mais, comme les assurances sont financées par les primes des assurés, cela n'est pas vrai pour l'ensemble des automobilistes. En d'autres termes, ce qui est externe pour l'individu est interne pour le groupe en question. A cela on rétorquera qu'une partie des frais médicaux, d'hospitalisation et autres entraînés par les accidents n'est pas couverte par les paiements des personnes concernées et/ou des assurances, mais est en fait à la charge de la collectivité via toutes sortes de subventions. Le rapport s'est-il limité à cette partie et, si oui, a-t-elle été calculée correctement ? On peut se le demander au vu des montants facturés actuellement pour une journée d'hospitalisation et autres soins médicaux. En d'autres termes, les subventions en question ne concernent-elles pas principalement des activités de recherche et d'enseignement, comme au CHUV ?

Si ces doutes et d'autres encore devaient se confirmer (mais, pour le moment, il ne s'agit que de questions auxquelles nous n'avons pas ou pas encore de réponse), cela signifierait que le rapport surestime les coûts externes du trafic routier. Cependant, il y a aussi, en sens inverse, des raisons de penser que le rapport fait peut-être la part trop belle à la route.

Ainsi, le rapport s'attache en priorité au coût moyen des divers modes de transport: si ce coût est couvert par les paiements des usagers, le compte global correspondant (route, rail) sera équilibré. L'analyse économique montre cependant que le prix à la charge des usagers doit correspondre au coût marginal, et non pas au coût moyen. Sinon, ce prix ne remplit pas correctement sa fonction de signal de rareté. Or il est bien possible que, pour la route, le coût marginal soit supérieur au coût moyen, peut-être de beaucoup. Dès lors, il ne suffirait pas que le compte routier soit équilibré, mais il devrait dégager un excédent... Le rapport mentionne bien ce problème, mais il ne cherche pas à déterminer le coût marginal des divers modes de transports.

A l'inverse de la route, le rail correspond dans une large mesure à un monopole naturel avec des rendements croissants. Cela signifie que, pour le rail, le coût marginal est inférieur au coût moyen, et donc qu'il n'est pas nécessaire que le compte ferroviaire soit équilibré: il est normal que les CFF aient un déficit et que ce déficit soit comblé par la fiscalité générale. A cela, il y a des contre-arguments, mais il serait trop long d'en faire état ici.

Plus généralement, la problématique des transports est complexe: les coûts internes et externes des différents modes, leur financement, la part du trafic général qui doit revenir aux uns et autres — tout cela n'est pas simple et demande à être discuté calmement et mûrement, et non pas à coup d'arguments-massue et simplistes qui n'expriment guère que des partis-pris et des a priori. Espérons qu'on trouvera une enceinte pour cela. ■

DEUX TERMES UTILISÉS

Le **coût moyen** est calculé en divisant le coût total d'une prestation (par exemple la mise à disposition d'un réseau de transport) par la quantité d'unités de prestation utilisées (par exemple le nombre de kilomètres parcourus). On obitnet ainsi un prix par kilomètre, ou un prix par kilomètre-voyageur (on tient alors compte du nombre d'occupants d'un véhicule), ou le prix d'une tonne-kilomètre (dans le cas du transport de marchandise).

Le **coût marginal** reflète le coût d'une prestation supplémentaire, sachant que la prestation de base existe déjà. Dans le cas des transports, cela revient à considérer le coût des nouvelles infrastructures à construire pour absorber l'augmentation du trafic. Le coût marginal peut être inférieur, égal ou supérieur au coût moyen.

Sport et retard de croissance

(*ag*) Le pédiatre Jost Schnyder, de Genève poursuit ses recherches sur le sport et la jeunesse, notamment à partir des observations faites sur les 222 élèves des classes sportives de Genève. En septembre, lors d'un congrès consacré au Canada à ce sujet, il a présenté ses conclusions.

L'effet du sport sur le ralentissement de la croissance est indéniable:

On a observé que le squelette de tous ces enfants avait un retard de 6 à 9 mois. Cela va jusqu'à 4 ans dans le cas le plus extrême. Les gymnastes qui ont continué de façon intensive, passé l'âge de 20 ans, n'arriveront jamais à récupérer entièrement leur stature. (in *Flash FAMA*, décembre 1993).

Jusqu'à quand la Fédération internationale de gymnastique et surtout le Comité international olympique accepteront-ils les déformations physiques insupportables des femmes-enfants de 14-15 ans que la télévision étale sous nos yeux à l'occasion des concours mondiaux ?

Ces comitards continuent à fermer les yeux. Ils sont indignes du sport et de l'idéal olympique, devenu pièce de musée. ■