Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 43 (2006)
Heft: 1708

Artikel: Transports : le rail, la route et les chiffres
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1009199

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: 02.07.2025

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

Le rail, la route et les chiffres

La Confédération a fait tout juste en matière de politique des transports. C'est du moins ce qu'elle lit dans la plus récente analyse des coûts, avantages et financement des trafics ferroviaire et routier. Interprétations divergentes probables.

«Le contenu du présent rapport n'engage que les auteurs chargés de l'étude». Ils savent donc à quoi s'en tenir, les experts des bureaux Infras (Zurich), Ecoplan (Berne et Altdorf) B, S, S. (Bâle) et IRE (Lugano), tous signataires d'une partie des quelque 650 pages composant les six rapports récemment diffusés sur les transports terrestres. Cette «première vue d'ensemble des coûts, avantages et financement des transports routiers et ferroviaires» a été prise à la double demande de l'Office fédéral du développement territorial (are) et de l'Office fédéral des routes (ASTRA), appuyés par l'Office fédéral de la statistique, qui présente son premier compte consolidé pour les deux modes de transports envisagés.

Les bureaux précités n'ont pas trop de souci à se faire, ni pour la clause de distanciation, ni donc pour la suite de leur carrière de mandataires. Car la Confédération se félicite du résultat de leurs études, qui «confirme la politique suisse des transports».

De fait, les experts établissent, par une méthodologie adéquate pour autant qu'on en puisse juger, un constat plutôt inattendu, en forme de coïncidence à la fois troublante à première vue et politiquement opportune pour la suite des discussions. En bref: la route fait aussi bien que le rail. Le trafic motorisé, tous véhicules confondus, couvre 92% des coûts générés, directs et externes, soit pratiquement la même proportion que le chemin de fer (93%). On vous l'avait bien dit, clament les clubs d'automobilistes et les organisations de camionneurs. Les coûts externes demeurent sous-évalués, soupçonnent les écologistes. Le Conseil fédéral espère passer entre deux et imposer la troisième - et dernière - augmentation de la taxe poids lourds prévue pour 2008. Le débat s'annonce chaud, chiffres contre chiffres, sur fond notamment de tonnes-kilomètres, de certificats d'émissions, d'arbres couchés, de sols alpins sensibles, d'accidents de la circulation et, dès la parution d'un rapport complémentaire attendu pour le printemps prochain, d'embouteillages en ville.

La question du mode de financement attirera une fois de plus l'attention des parlementaires. Tandis que les coûts du trafic routier sont à 91% couverts par les usagers eux-mêmes, via leurs dépenses courantes et le payement de taxes et d'impôts affectés, les budgets ferroviaires sont alimentés par la clientèle à raison de 66% et par l'Etat pour 30%, au titre d'indemnités pour prestations générales. Restent à la charge de la collectivité: 9% pour la route (5,7 milliards) et 4% pour le rail (400 millions).

Face aux coûts, dont la structure et la couverture n'ont pas fini de susciter des commentaires, les avantages des transports terrestres font l'objet de calculs moins discutés. Et pourtant: les contributions au PIB et à l'emploi apporté par la route et le rail méritent qu'on s'y arrête, dans la mesure où elles sont, comme prévu, très inégales. En 2001, la création de valeur par les transporteurs eux-mêmes (effets directs) ou par leurs fournisseurs (effets indirects) ascendait à 46,1 milliards de francs pour le trafic routier et 6,35 milliards pour le chemin de fer. Le premier représentait 10.6% du PIB et 6,9% de l'emploi en Suisse, tandis que le second contribuait tout juste à 1,5% du PIB comme de l'emploi. Ces chiffres et pourcentages confirment l'importance des transports - et plus largement de la mobilité - dans l'économie nationale, où ils pèsent plus lourd que nombre de branches industrielles ou tertiaires

Une trentaine d'années après la fameuse «Conception globale des transports» et la création du bureau Infras, cette «première vue d'ensemble» innove moins par la consolidation de coûts et avantages que par la prise en compte de risques pour l'environnement jusqu'ici non chiffrés. Information supplémentaire bienvenue, gage d'une crédibilité accrue dans un domaine où cette qualité fait trop souvent défaut. *yj*

	Route		Rail		Total	
	mia CHF	%	mia CHF	%	mia CHF	%
Moyens de transport	42,9	66	5,5	53	48,4	64
Infrastructure	7,1	11	4,3	42	11,4	15
Sécurité	10,2	16	0,1	1	10,3	14
Environnement	4,9	8	0,4	4	5,3	7
Total	65,1	100	10,3	100	75,4	100

Structure des coûts, vue d'ensemble
© ARE et OFS