



Le réseau ferroviaire suisse est d'excellente qualité, mais ça a un coût qui ne correspond pas au prix payé. Keystone/Valentin Flauraud

Le billet de train devrait être deux fois plus cher!

COMPARAISON Quel moyen de transport est le plus coûteux au kilomètre? Aperçu des frais réels de la voiture, du rail et du vélo.

Cette semaine Benedikt Weibel a tiré la sonnette d'alarme: «Ça ne pourra pas durer: sous peu, le meilleur réseau ferroviaire du monde ne pourra plus être financé.» En effet, les CFF prévoient de dépenser 25 milliards de francs pour s'agrandir. «On va droit dans le mur avec nos trains», estime l'ex-boss.

Question dépenses, la route n'est pas en reste. Des élargissements de voie sur l'A1 ont été votés. Devis: 5,3 milliards. Où en est-on réellement en matière de coûts des transports?

La part du rail dans les activités de transport n'est que de 16%

Le pays investit dix fois plus par personne pour le rail que la France. Selon l'Office fédéral de la statistique (OFS), la voiture représente presque 80% de l'ensemble de l'offre. Trams et bus sont vitaux en ville, mais en termes de passagers-kilomètres, ils pèsent peu: leurs usagers n'effectuent que de courts trajets.

En vingt ans, la fréquentation des trains a pris l'ascenseur

Entre 2000 et 2019, les voyageurs-kilomètres en train ont augmenté de 72%. La croissance du rail est liée au développement de l'infrastructure, qui a permis l'introduction de la cadence à la demi-heure. Or le rail ne gagne plus de parts de marché. Pour Vincent Ducrot, directeur des CFF, l'utilité marginale des milliards investis ne cesse de diminuer.

Les passagers du rail paient moins de la moitié des frais réels

Selon l'OFS, les passagers ne supportent que 44% des coûts qu'ils engendrent. Sans subventions, billets et abonnements seraient plus de deux fois plus chers. Vu les investissements prévus, Benedikt Weibel craint que le rail ne coûte encore plus. En effet, si en 2006 les pouvoirs publics versaient 1,8 milliard de francs aux CFF, en 2023 la fac-

ture atteignait 4 milliards. Chaque franc investi en plus entraîne 7% de coûts annexes en maintenance et amortissements par an. Il serait plus judicieux de mieux exploiter le réseau plutôt que de l'agrandir sans cesse, dit-il.

Le trafic automobile est en grande partie autofinancé

Le trafic privé coûte 52 milliards par an. Les automobilistes en paient 86%. Les dégâts environnementaux et sanitaires (pollution de l'air et bruit) sont estimés à 7,5 milliards par an, les accidents à 9 milliards. Ces chiffres sont intégrés dans le total des coûts externes.

Trams et bus sont les plus subventionnés, la voiture nettement moins

En divisant les coûts non couverts d'un mode de transport par la prestation de transport fournie, on obtient la subvention par personne-kilomètre. Les automobilistes s'en sortent haut la main: le kilomètre parcouru est subventionné à hauteur de 7 ct. Bus et trams reçoivent 50 ct. Surprise: la petite reine s'en sort assez mal: un kilomètre à vélo coûte 24,1 ct. au contribuable.

Le vélo engendre-t-il vraiment plus de coûts que la voiture?

En chiffres absolus, la voiture génère des coûts non couverts de plus de 7 milliards de francs; le vélo 570 millions. L'auto représente 103 milliards de personnes-kilomètres, le vélo 2,6 milliards (2019). Même si l'on roule en voiture sur de plus grandes distances, les coûts non couverts du vélo sont plus élevés par kilomètre.

OK, les cyclistes ne nuisent guère à l'environnement. Mais les accidents provoquent des coûts énormes. Les accidents de vélo coûtent 4,6 milliards par an. Les assurances en paient une large partie, mais pas la totalité. De plus, en l'absence de taxe ou d'impôt sur le vélo en Suisse, les cyclistes ne financent pas l'infrastructure routière.

Même en incluant les effets bénéfiques de la pratique du cycle (452 millions par an, dit l'OFS), il reste une ardoise de 570 millions. Voilà pourquoi la collectivité y va de sa poche à raison de 24,1 ct par kilomètre à deux-roues.

RICO BUNDLE