

## DU MODÈLE FERROVIAIRE SUISSE

Rémy Prud'homme<sup>1</sup>

Octobre 2009

*Résumé* – La Suisse est-elle bien le paradis du ferroviaire ? Certes, le partage modal y est plus qu'en France favorable au chemin de fer. Mais, en ce qui concerne les voyageurs, le transport routier (en km par habitant) y est aussi important qu'en France. Il apparaît aussi que les coûts unitaires de production du rail sont bien plus élevés en Suisse qu'en France, et que le rail est en Suisse comme en France subventionné à hauteur d'environ 50%.

*Abstract* – Is Switzerland really a rail paradise ? It is true that the modal split is more favorable to rail in Switzerland than in France. Yet, this does not reduce per capita passenger road transportation, which is as important as in France. It also appears that unit rail production costs are much higher than in France, and that rail is subsidized at a rate of about 50%, just as in France.

La Suisse est souvent présentée comme le paradis du ferroviaire. L'efficacité de l'offre ferroviaire entraînerait un fort report modal. La bonne gestion des chemins de fer suisses y assurerait un robuste équilibre financier. Un examen des données disponibles conduit à nuancer ces idées reçues.

Le tableau 1 éclaire l'importance relative des modes et son évolution.

---

<sup>1</sup> Professeur émérite, université Paris 12.

**Tableau 1 – Importance relative du rail, Suisse et France, années récentes**

	Suisse	France	Evolution (1995-2007)
En quantités physiques (2007)			
tonnes-Km (fret)	38%	12%	Diminution
passagers-km (voyageurs)	15%	11%	Augmentation
En valeur (2005)			
Milliards payés (fret + voyageurs)	10%	5%	Diminution <sup>a</sup>

*Sources* : Pour la Suisse : Office Fédéral de la Statistique. Tableaux excel sur le site de l'OFS pour les données en quantités physiques. *Le compte des transports 2005* publié en 2009 pour les données en valeur. Pour la France : Commission des comptes de transport, cité par URF. 2009. *Faits et chiffres 2008*. Il n'est pas certain que les données en valeur ont été calculées de la même façon dans les deux pays, et la comparaison entre les chiffres en valeur doit être faite avec prudence.

*Notes* : Les chiffres calculés se rapportent au poids du rail par rapport au poids de l'ensemble rail plus route, ignorant l'aérien et le fluvial. <sup>a</sup>La donnée n'est pas disponible pour la Suisse, et la diminution se rapporte au seul cas de la France.

Le poids relatif du rail, par rapport au transport total (rail plus route) est en effet plus élevé en Suisse qu'en France, surtout pour les marchandises.

On observe cependant que le poids du rail reste faible en suisse : 10% seulement en valeur, c'est-à-dire en paiement par les usagers. Et, en dépit des discours et des politiques, il diminue en ce qui concerne le transport de marchandises.

Mais il faut aussi examiner ces données dans le contexte plus général de la mobilité dans les deux pays, en divisant les quantités de transport par la population des deux pays. C'est ce que fait le tableau 2, qui réserve quelques surprises.

**Tableau 2 – Transports de passagers et de marchandises, par habitant, Suisse et France, 2007**

	Suisse	France	Suisse/ France
<b>Ferroviaire</b>			
Voyageurs (km/habitant)	2 600	1 500	1,73
Marchandises (t*km/habitant)	1 430	670	2,13
<b>Routier</b>			
Voyageurs (km/habitant)	12 500	12 100	1,03
Marchandises (t*km/habitant)	2 240	5 180	0,43
<b>Total</b>			
Voyageurs (km/habitant)	15 100	13 600	1,11
Marchandises (t*km/habitant)	3 670	5 880	0,62

Sources : Pour la Suisse : Office Fédéral de la Statistique ([www.bfs.admin.ch/bfs/portal/index/themen/11/key](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/index/themen/11/key)). Pour la France : Commission des comptes du transport de la nation, cité par URF. 2009. *Faits et chiffres 2008.*

La situation des transports de voyageurs diffère radicalement de la situation des transports de marchandises. Pour les voyageurs, si la Suisse, par habitant, consomme bien davantage de transport ferroviaire que la France (près de deux fois plus), elle ne consomme pas pour autant moins de transport routier. Le rail sert davantage à augmenter la mobilité globale qu'à remplacer la route.

Pour les marchandises, il en va tout autrement. Par rapport à la France, on note également une forte surconsommation ferroviaire (plus de deux fois plus), mais aussi une forte sous-consommation routière (plus de deux fois moins), et surtout une mobilité totale pour les marchandises bien moindre (de près de 40%). Ces différences ont sans doute plusieurs causes. On en soulignera trois.

Tout d'abord, la Suisse est un pays géographiquement plus petit que la France. Les frontières sont un obstacle fort aux échanges, qui sont toujours plus intenses entre les différentes régions d'un pays qu'entre différents pays (on estime à environ 10 cet effet-frontière, ce qui veut dire que le flux de marchandises de A à B est toutes choses égales par ailleurs divisé par 10 si une frontière coupe la ligne AB). Cet effet explique en partie au moins la moindre mobilité des marchandises observée.

Une deuxième cause est la géographie. La Suisse, ou plus exactement la « Suisse utile », c'est-à-dire la plaine de Saint Gall à Genève, est un pays linéaire et dense, surtout en comparaison d'une France hexagonale et faiblement densifié. Cette différence rend la Suisse bien mieux adaptée que la France au transport ferroviaire.

Une troisième cause du poids bien plus élevé du ferroviaire en Suisse provient du trafic de transit Nord-Sud. Ce transit est à la fois très important et très ferroviaire. Il représente (en tonnes, les chiffres en tonnes\*km ne sont pas disponibles) 36% du total du trafic ferroviaire suisse. Et ce trafic est principalement ferroviaire. Jusqu'en 1980, les seuls tunnels alpins suisses étaient ferroviaires. Depuis l'ouverture du tunnel routier du Saint Gothard, la part du ferroviaire diminue, mais elle reste prédominante.

Les différences entre les deux pays reflètent-elles aussi les politiques suivies, et d'abord les aides au transport ferroviaire ? Pour ce qui est des finances, on dispose d'un remarquable *Compte ferroviaire suisse* publié par le très respectable et officiel Office Fédéral de la Statistique (OFS) de la Confédération. Les chiffres se rapportent à 2007. Ce document présente tout d'abord un « compte d'exploitation » avec toutes sortes de bizarreries comptables, comme celle qui consiste à considérer les nombreuses subventions reçues comme des recettes, et qui produit un équilibre ou même un léger excédent.

Il présente ensuite un « compte économique » qui compare les vraies recettes, définies comme ce que payent les usagers, avec les vrais coûts. Les vrais coûts sont définis comme les charges d'exploitation (salaires, énergie, etc.) plus les charges de capital (coût d'opportunité du capital à 3,4% plus amortissement du capital sur 16 ans), plus les intérêts (toujours à 3,4%) sur le solde cumulé des pertes, plus les intérêts sur les financements spéciaux (comme les fameux tunnels du Lotschberg et du Gothard). Cette façon de procéder est celle que l'on adopterait pour une entreprise industrielle ou commerciale ordinaire. Le résultat est présenté au tableau 3 ci-après.

**Tableau 3 - Compte économique du ferroviaire, Suisse, 2007**

	GFS	G€
Ventes du service		
Produits d'exploitation	6,7	4,4
Coûts du service		
Charges d'exploitation	-7,4	-4,8
Coût du capital	-2,6	-1,7
Intérêts sur pertes cumulées	-4,5	-3,0
Intérêts sur financements spéciaux	-1,1	-0,7
Total coûts	-15,6	-10,3
Solde	-8,9	-5,9
Taux de couverture des coûts	43%	43%

Source : Office Fédéral de Statistique. 2009. *Le compte ferroviaire suisse 2007*. 14p.

Note : G = milliard ; les conversions sont faites sur la base de 1 franc suisse = 0,66 euros

Il fait apparaître que le ferroviaire, en Suisse, ne couvre même pas la moitié de ses coûts.

Que penser de la procédure de calcul ? Deux choses. La première est que le coût du capital est sous-estimé. Il est calculé sur la base de la valeur comptable du capital – 27,3 milliards de francs suisses – qui figure au bilan des chemins de fer, et qui n'a sans doute pas été réévaluée convenablement. La somme des investissements des seules cinq dernières années (2000-2005) s'élève à 22 GFS. Valoriser à 27,3 milliards de FS la valeur d'un réseau de 6 200 km revient – en ignorant la valeur du matériel roulant qui représente pourtant le quart de la valeur de l'infrastructure – à le valoriser à 4,3 millions de FS, soit 2,9 millions d'euros, par kilomètre de ligne. On est loin des 13 millions d'euros du coût au kilomètre d'une ligne nouvelle en France<sup>1</sup>. De plus, le coût annuel du capital est calculé avec un coût d'opportunité du capital de 3,4% qui est bien faible. Le taux utilisé en France est de 4% après avoir longtemps été de 8%. En évaluant la valeur du stock comme le coût de renouvellement à l'identique à 10 millions d'euros au km, et en estimant à 25% de l'infrastructure la valeur du capital mobile, on obtient un stock de 117 GFS. En appliquant un taux d'opportunité de 4%, et en négligeant l'amortissement (une ligne bien entretenue ne perd guère de sa valeur), on obtient un coût annuel de capital de 4,8 GFS, presque deux fois plus élevé que le chiffre proposé.

La seconde est que la prise en compte de la dette virtuelle accumulée, et qui augmente au fil des ans, est

<sup>1</sup> C'est le chiffre moyen des lignes TGV ; nous n'avons pas trouvé de chiffre pour les - rares - lignes non TGV construites récemment.

peut-être sévère pour une activité structurellement déficitaire. Elle impute à l'année 2007 les péchés de toutes les années antérieures. Si l'on procédait de cette façon en France, on obtiendrait un taux de couverture des coûts du rail encore plus bas que le taux calculé pour la Suisse. L'argument selon lequel on procède ainsi pour une entreprise privée trouve ses limites dans le fait qu'aucune entreprise privée n'est indéfiniment déficitaire.

Sur ces deux points, on pourrait donc discuter la méthodologie des statisticiens officiels de la Confédération. Notons cependant que ces deux critiques, à supposer qu'elles soient justifiées, influenceraient le résultat final en sens inverse. On peut donc tenir pour établi que le ferroviaire, en Suisse, couvre à peu près la moitié de ses coûts internes. Tout à fait comme en France.

On observera cependant que le montant de ces subventions est, par habitant, bien plus élevé en Suisse qu'en France. Si l'on retient le chiffre officiel de 8,9 milliards de francs suisses, il correspond à une subvention au rail d'environ 800 euros par habitant et par an. Le chiffre comparable pour la France est seulement (si l'on peut s'exprimer ainsi) de 170 euros, soit quatre ou cinq fois moins.

Ce ratio reflète le fait que le coût économique par habitant des chemins de fer suisses est particulièrement élevé. Toujours si on en croit les chiffres officiels du tableau 3 ce coût s'établit à 15,6 milliards de francs suisses, ce qui fait à peu près 1 300 euros par habitant. Le chiffre comparable pour la France est seulement d'environ 300 euros par habitant. En d'autres termes, la Suisse dépense (par habitant, et en termes économiques et pas seulement fiscaux) pour le rail environ quatre fois plus que la France, et consomme (toujours par habitant) à peine deux fois plus de transport ferroviaire que la France. On peut donc en conclure que les coûts unitaires ferroviaires (les coûts de la tonne\*kilomètre et/ou du voyageur\*km) sont environ deux fois plus élevés en Suisse qu'en France. Le niveau des salaires des cheminots suisses bien plus élevé que celui des cheminots français explique en partie cette différence. Mais il ne l'explique sans doute pas en totalité. Il semble donc que la productivité des chemins de fer suisses soit nettement inférieure à celle de l'ensemble SNCF-RFF.

Au total, il apparaît que, en Suisse comme en France, le transport ferroviaire est un mode très minoritaire et très déficitaire. Beaucoup pensent que le déficit du rail

en France résulte de la productivité faible du réseau et de l'opérateur traditionnel. Que cette productivité soit faible, et améliorabile, et qu'elle contribue au déficit, il est sans doute difficile de le nier. Mais le cas de la Suisse suggère qu'il ne faut pas exagérer l'importance de ce facteur. En dépit de la géographie, qui y favorise les effets d'échelle et de réseau, les coûts de production du rail sont nettement plus élevés en Suisse qu'en France, et le rail y est au moins aussi déficitaire qu'en France. Il semble bien que ce soit la technologie, plus que la gouvernance, qui soit responsable de la mauvaise performance économique du mode ferroviaire. Si le rail devait payer ses coûts internes, c'est-à-dire à peu près doubler ses prix en moyenne, sa part diminuerait comme une peau de chagrin, en Suisse comme en France.