

Les infrastructures de transport et leur importance économique

Le postulat est aussi simple que banal: les infrastructures de transport sont chères, mais d'une grande utilité économique. La première partie de cette affirmation peut être corroborée sans peine: selon une récente étude¹, la valeur de remplacement des réseaux nationaux d'infrastructures terrestres relevant de la Confédération s'élève à environ 150 milliards de francs, dont 50 milliards pour les routes nationales et 100 milliards pour le réseau ferroviaire (CFF et chemins de fer privés). Qu'en est-il de l'utilité économique des infrastructures en matière de transport?

¹ Schalcher H.-R. et. al., *Was kostet das Bauwerk Schweiz in Zukunft und wer bezahlt dafür?*, étude ciblée du Programme national de recherche (PNR) 54 «Développement durable de l'environnement construit», 2011

Une série d'études du Secrétariat d'État à l'Économie (Seco) doit permettre de mieux comprendre l'utilité économique des infrastructures de transport (voir encadré 1). Certes, certains indices semblent confirmer que l'excellente qualité du réseau suisse exerce une influence positive sur la compétitivité de la place économique. Les comparaisons internationales placent régulièrement la Suisse au sommet pour sa compétitivité économique et lui accordent la plupart du temps une très bonne place pour la qualité de ses infrastructures. Toutefois, ces indices ne constituent pas des preuves scientifiques.

Rôle historique des transports

L'histoire économique montre que, de tout temps, ce sont surtout les régions et les pays disposant d'un avantage comparatif dans le secteur des transports qui ont été prospères et puissants. Pendant longtemps, les transports maritimes ont été déterminants: c'est uniquement grâce aux performances de sa flotte marchande qu'un pays petit, périphérique et pauvre en ressources naturelles comme le Portugal a pu devenir une grande puissance coloniale, voire une puissance mondiale pendant un certain temps. Par la suite, cette règle s'est appliquée aux transports terrestres, lorsque les chemins de fer ont commencé à devenir au XIX^e siècle le principal moteur de l'industrialisation et de la modernisation. Il n'est donc guère surprenant que, pour rattraper le retard pris sur leurs précurseurs britanniques, les États continentaux aient presque partout subventionné l'extension de leur réseau ferré, chaque commune cherchant coûte que coûte à y être raccordée. À la fin de la Seconde Guerre

mondiale, la voiture et l'avion – et par conséquent les autoroutes et les grands aéroports – sont devenus les emblèmes du progrès et les symboles de la croissance et du bien-être.

À l'ère de la mondialisation caractérisée par une mobilité quasi illimitée, l'accessibilité est devenue la clé de l'attrait d'une place économique. Les pays qui souhaitent jouer un rôle dans la concurrence économique mondiale doivent disposer d'infrastructures de transport performantes, tandis que ceux qui veulent progresser dans cette concurrence ont besoin d'infrastructures encore plus performantes: ce n'est certainement pas un hasard si le plus grand port du monde se trouve à Shanghai et le plus grand aéroport à Dubaï.

Interactions entre infrastructures et croissance économique

Les choses se compliquent dès lors que l'on tente d'avancer des chiffres précis à l'appui de ces constats manifestes, autrement dit dès que l'on souhaite établir un lien significatif et solide entre, d'un côté, les réseaux de transport existants et leur développement, de l'autre le niveau et le dynamisme de la valeur ajoutée. Cela provient d'abord de la fréquente pénurie de données, mais aussi et surtout de la complexité inouïe des interactions entre infrastructures et croissance économique. Soulignons avant tout qu'il ne peut y avoir de valeur ajoutée sans infrastructures, car la mobilité est un bien fondamental, indispensable à toute fin de production et de consommation. C'est finalement aussi la raison pour laquelle, presque partout dans le monde, l'État considère que son devoir est de construire les réseaux de transport et d'en assurer le financement, du moins en partie.

Les infrastructures rendent donc la croissance possible, mais dans quelle mesure la favorisent-elles? Pour simplifier, la croissance économique est le résultat de l'évolution de l'emploi et de l'accroissement de la productivité. Une région mieux desservie grâce à un nouveau tronçon d'autoroute ou un nouveau tunnel ferroviaire peut attirer les emplois et les contribuables, ce qui se traduit par une croissance de l'activité, qui ne se serait pas manifestée autrement. L'échange de marchandises et de personnes s'en trouve en



Urs Weber
Secrétariat général
du Département fédéral
de l'environnement, des
transports, de l'énergie
et de la communication
SG DETEC, Berne



Photo: Keystone

L'histoire montre le rôle déterminant des infrastructures de transport pour l'économie. Il faut, pourtant, se demander où réside exactement leur utilité macroéconomique et comment celle-ci peut être optimisée. En illustration: percement du tunnel de base du Gothard à Sedrun, le 23 mars 2011.

Encadré 1

Informations sur les études

- Vaterlaus S., Zenhäusern P., Leukert K., Suter S. et Fischer B., *Produktivität und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, Finanzierungsansätze für Verkehrsinfrastrukturen und deren Einfluss auf die Produktivität*, étude sur mandat du Secrétariat d'État à l'économie SECO, Strukturberichterstattung n° 48/1, Berne, 2011.
- Peter M., Bertschmann-Aeppli D., Zandonella R., von Stokar T. et Wanner K., *Produktivität und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, Grundversorgung mit öffentlichen Verkehr*, étude sur mandat du Secrétariat d'État à l'économie SECO, Strukturberichterstattung n° 48/2, Berne, 2011.
- Suter, S. et Lieb, C., *Produktivität und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, Finanzierung und verursachergerechte Kostenanlastung im Verkehrsbereich*, étude sur mandat du Secrétariat d'État à l'économie SECO, Strukturberichterstattung n° 48/3, Berne, 2011.
- Bruns F. et Buser B., *Produktivität und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, Kosten und Nutzen von grossen Verkehrsinfrastrukturprojekten*, étude sur mandat du Secrétariat d'État à l'économie SECO, Strukturberichterstattung n° 48/4, Berne, 2011.
- Müller U., Segovia C., Scherrer C. et Babuc N., *Produktivität und Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen, Erreichbarkeit und Wirtschaftsentwicklung*, étude sur mandat du Secrétariat d'État à l'économie SECO, Strukturberichterstattung n° 48/5, Berne, 2011.

même temps facilité et accéléré, ce qui élargit le périmètre des marchés d'achat et de vente: deux phénomènes propices à la productivité. Cependant, le même projet de transport peut engendrer, dans une autre région moins bien équipée, la délocalisation de places de travail et un recul de la productivité. Il est difficile de déterminer quel effet prédomine, ce qui dépend notamment de l'étendue du territoire considéré.

À cela s'ajoute la question ancestrale de la poule et de l'œuf: les investissements dans les infrastructures de transport sont-ils la cause ou la conséquence de l'évolution économique? Dans une certaine mesure, les deux réponses sont correctes. Depuis la Seconde Guerre mondiale, les nouveaux emplois créés en Suisse se sont principalement concentrés dans les anciennes zones rurales situées entre les centres urbains. La croissance fulgurante dans ces «ceintures de lard» des agglomérations a été possible parce que les voies de communication – d'abord les routes nationales, puis le chemin de fer – se sont considérablement développées. Cette évolution a, toutefois, favorisé le mitage du paysage et engendré d'importants flux de pendulaires qui sollicitent de plus en plus les infrastructures, dont on exige du coup le développement. Cette spirale où l'offre et la demande de transports s'entraînent mutuellement est-elle économiquement rationnelle? Ou, en d'autres termes, ne pourrait-on pas affecter de manière plus rentable les ressources considérables requises pour éliminer les goulets d'étranglement névralgiques des réseaux routier et ferroviaire, ce d'autant plus que les nouvelles capacités de transport créées ne tarderont vraisemblablement pas à être résorbées par le trafic supplémentaire engendré? Il s'agit là d'une question à laquelle la science

ne peut fournir de réponse définitive – celle-ci étant éminemment politique –, même si elle contribue à affermir la base sur laquelle se fait l'évaluation des facteurs sous-jacents.

Deux angles de lecture

Les études présentées ci-après analysent l'utilité économique des infrastructures de transport sous deux angles:

- quels sont les effets de l'infrastructure sur la productivité globale de l'espace économique qui l'entoure?
- quelle est la rentabilité de l'infrastructure, soit le rapport entre les charges (financement) et le résultat (exploitation)?

La première question est abordée dans les études d'Ernst Basler + Partner et de BAK Basel, la seconde est examinée dans les travaux de Polynomics et Ecoplan, tandis que l'étude d'Infras se penche sur les deux aspects de la problématique.

En résumé, il ressort des cinq études que les investissements dans les réseaux de transport sont effectivement productifs: les grands projets d'infrastructure améliorent concrètement l'accessibilité, ce qui représente un facteur de croissance statistiquement significatif. Parallèlement, les propositions actuellement débattues en ce qui concerne le financement du développement et de l'entretien futurs des réseaux de transport se révèlent économiquement réalisables et équilibrées du point de vue des effets d'allocation et de redistribution. On discerne, toutefois, les limites du système de financement actuel: la future politique en matière d'infrastructure devrait prendre en compte le fait que, de toutes les options de financement, une redevance d'utilisation liée à la distance («mobility pricing») serait de loin la plus économiquement efficace pour la route et le rail. Les études internationales confirment, par ailleurs, la remarquable efficacité des chemins de fer suisses; le relèvement du taux de couverture du coût des transports publics constitue donc avant tout un enjeu politique. Les chercheurs voient un potentiel considérable d'amélioration de l'efficacité économique, notamment dans le secteur de la demande de prestations – définie au niveau politique – du trafic régional des voyageurs, si l'on remplace la procédure actuelle de commande par un plan cohérent de desserte de base pour la mobilité comme on en trouve dans les autres secteurs des infrastructures.

Les sujets de débats politiques ne manquent donc pas – même si le postulat mentionné en introduction devrait à l'avenir être moins controversé du point de vue scientifique.