

# De la recherche appliquée à la pratique: un commentaire

La croissance et la prospérité économique dépendent de manière décisive d'une infrastructure ferroviaire opérationnelle. La rarefaction des deniers publics, l'augmentation de la mobilité et les exigences croissantes des utilisateurs placent la Suisse face à de grands défis en matière d'entretien et de développement de son réseau ces prochaines années.

Du point de vue de la pratique, les résultats des études démontrent que les orientations de base sont correctes. L'infrastructure ferroviaire contribue de façon notable à valoriser et à développer les sites, les régions et les différentes parties du pays. Des propositions viables de financement de l'infrastructure ferroviaire ont été présentées et, grâce à sa logique entrepreneuriale, les CFF font partie des entreprises ferroviaires les plus performantes et les plus productives en comparaison internationale.



**Stephan Osterwald**  
Chef d'Économie des transports et statistique,  
Chemins de fer fédéraux  
CFF, Berne

Un système de transports publics performant constitue une base essentielle pour la prospérité économique et la cohésion sociale. L'infrastructure ferroviaire revêt en outre une valeur considérable et produit des effets notables sur l'emploi et sur la valeur ajoutée, ce que le Conseil fédéral a relevé dans son rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux en Suisse. Compte tenu de l'importance du trafic ferroviaire pour l'économie, il convient de saluer le fait que le Secrétariat d'État à l'économie (Seco) a organisé une analyse scientifique du financement et de la productivité des infrastructures ferroviaires. Ces questions sont importantes pour la viabilité économique. D'autres aspects de la durabilité, comme les avantages des transports publics en matière environnementale et l'importance de ceux-ci pour la cohésion sociale en Suisse, ne faisaient en revanche pas partie des sujets de l'étude mandatée par le Seco. Or, une évaluation complète des prestations fournies par les transports publics aurait également dû tenir compte de ces aspects.

Les besoins de mobilité de la population suisse ont fortement progressé au cours des dernières années et rejoignent les scénarios maximaux de la Confédération (voir *graphique 1*). Les CFF s'efforcent donc d'assurer un maximum de trafic sur l'infrastructure existante. Malgré, ou peut-être justement à cause de cette forte sollicitation, d'importants investissements devront être consentis ces prochaines années et décennies dans l'infrastructure ferroviaire. Des sommes considérables devront d'abord être investies pour maintenir la substance et les performances du réseau existant, de plus en plus exploité. Compte tenu des prévisions de croissance, des aménagements ciblés seront nécessaires là où le réseau a atteint les limites de ses capacités et où il est possible d'exploiter de nouvelles offres de manière rentable.

## Critères économiques décisifs de hiérarchisation des projets d'infrastructure

Les études de BAKBasel et Ernst Basler + Partner abordent les coûts et les avantages, ainsi que les effets déterminants des infrastructures des transports sur la croissance. Abstraction faite des effets à court terme dus aux travaux, ce ne sont pas les ouvrages d'in-

frastructure eux-mêmes, mais l'amélioration de l'accessibilité à laquelle l'on aboutit qui est déterminante pour l'économie. Les deux études estiment que les infrastructures de transport et l'accessibilité contribuent à la croissance de l'économie, même si le lien est moins évident qu'on ne le croit généralement. On peut donc se demander si l'importance des projets d'infrastructure n'a pas été surévaluée par les milieux politiques et les représentants de la branche. Pour répondre à cette question, il convient d'abord de rappeler les difficultés de méthode: le grand nombre de facteurs influant sur la croissance et surtout le laps de temps considérable s'écoulant avant que les effets ne se déploient ont ici constitué les difficultés les plus importantes. Confortée par des études réalisées selon des approches méthodologiques différentes, la pratique démontre que les infrastructures de transport génèrent d'importantes plus-values pour les particuliers et les pouvoirs publics.

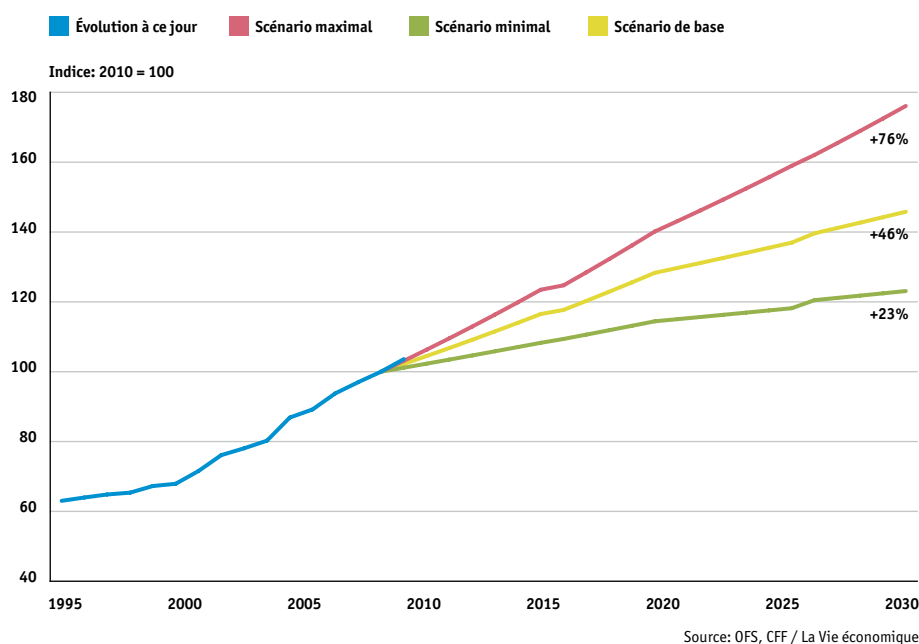
La pratique démontre, par ailleurs, que les investissements en matière d'infrastructure peuvent avoir des origines diverses. Les réflexions relatives aux coûts et aux avantages ne sont souvent pas les seuls critères de décision: la politique (régionale) entre également en ligne de compte. Les deux études démontrent qu'il ne faut pas s'attendre à ce que chaque élément d'infrastructure bénéficie à la croissance. Par conséquent, le choix, l'optimisation et la hiérarchisation des projets sont importants: seuls devraient être acceptés les investissements présentant une forte utilité permettant d'opérer une offre susceptible de se transformer en succès économique et de pérenniser le transport par rail. Cette approche sera, en toute logique, également celle des CFF; elle se retrouve dans leurs propositions concernant les prochains travaux d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

## Le défi du financement

Le financement de l'entretien et de l'aménagement des infrastructures ferroviaires existantes recèle d'importants enjeux. *Ecoplan* montre qu'il est indispensable d'adopter un point de vue intégrant l'ensemble des moyens de transport. La pratique démontre que cette

Graphique 1

## Croissance de la demande en transport des voyageurs



transport ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure. Les principaux résultats de cette étude confirment les efforts consentis jusqu'à présent par ces derniers. En ce qui concerne l'efficacité technique, les CFF ont obtenu en 2004 et en 2009 les meilleurs résultats en comparaison internationale; en matière d'efficacité des coûts, ils se sont hissés, d'un classement moyen en 2004, à l'un des meilleurs rangs en 2009. Ces résultats démontrent que les CFF sont l'une des entreprises ferroviaires les plus performantes et les plus productives du monde.

On pourrait objecter que la productivité des CFF a déjà été mesurée à de multiples reprises. En sa qualité de propriétaire de l'entreprise, la Confédération exige en effet qu'un rapport annuel indique si les objectifs fixés ont été atteints en l'assortissant d'indicateurs de productivité (voir encadré 1). Quelle est la valeur ajoutée de cette étude?

D'une part, la méthode utilisée pour mesurer la productivité est plus nuancée. Ainsi, une fonction de production a été développée, où plusieurs intrants génèrent un résultat, par exemple des trains-kilomètres. C'est l'efficacité de la production de ces trains-kilomètres qui est ici évaluée. Pour ce faire, Polynomics recourt à des méthodes éprouvées, qui sont utilisées depuis des années pour des étalonnages dans d'autres domaines, par exemple l'électricité.

D'autre part, la mesure de la productivité s'effectue par rapport à d'autres entreprises de transport ferroviaire, dans le cadre d'une comparaison internationale. Toujours plus importants, les standards internationaux et l'internationalisation des marchés d'approvisionnement génèrent des tendances auxquelles une entreprise seule peut difficilement se soustraire. La comparaison entre entreprises de la même branche assure que ces tendances sont prises en compte.

La comparaison relative de Polynomics est un complément important aux comparaisons absolues d'indicateurs, plus fréquentes jusqu'à présent. Les CFF sont satisfaits de savoir que la Confédération reconnaît le besoin d'agir et, avec cette étude, a posé un premier jalon important en vue de mesurer la productivité dans le trafic ferroviaire suisse. ■

approche convient également du point de vue des acteurs de la mobilité: seule une minorité utilise exclusivement les transports individuels ou publics, tandis que la plupart des autres choisit son moyen de transport en fonction de la situation. Cette étroite imbrication doit aussi, selon Ecoplan, se refléter dans le financement, car une approche séparée du rail et de la route en matière de financement des transports conduirait à une impasse. Les constats d'Ecoplan confirment l'orientation de base du projet *Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (Faif)* du Conseil fédéral, avec son élément clé, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

### Oui à la desserte de base, avec des incitations entrepreneuriales adéquates

La réglementation de la desserte de base des infrastructures de transport constitue le sujet de l'étude *Infras*. Du point de vue pratique, il est particulièrement important d'instituer un cadre réglementaire qui crée des incitations entrepreneuriales, en mettant l'accent sur des systèmes d'incitation adaptés pour les secteurs donnant droit à des indemnités.

### Une forte productivité en comparaison internationale

L'étude de *Polynomics* relative à la productivité de l'infrastructure de transports concerne directement les CFF, entreprise de

## Encadré 1

#### Étalonnage international ou indicateurs de productivité simples

D'après les statistiques des CFF<sup>a</sup>, trois des quatre indicateurs de productivité ont progressé au niveau du groupe; les charges d'exploitation par train-kilomètre ont, en revanche, augmenté, ce qui se traduit par une détérioration du quatrième indicateur. Cela contredit-il les résultats de Polynomics? Non, pour différentes raisons. D'une part, Polynomics s'intéresse aux CFF dans leur ensemble, alors que les indicateurs de productivité mentionnés ne concernent que le trafic voyageurs. Les indicateurs relatifs au trafic marchandises et à l'infrastructure dénotent une productivité en hausse. D'autre part, les résultats de Polynomics s'appliquent de manière relative à d'autres entreprises de transport ferroviaire présentant des conditions cadres de marché et de régulation comparables. Comme les entreprises ne peuvent les influencer librement, elles doivent être prises en compte lors de l'évaluation de la productivité.

a. Voir *Les CFF: faits et chiffres 2010*, p. 7.