

Le compte des transports

Année 2005



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'intérieur DFI
Office fédéral de la statistique OFS

Neuchâtel, 2009

La série «Statistique de la Suisse»
publiée par l'Office fédéral de la statistique (OFS)
couvre les domaines suivants:

- 0 Bases statistiques et produits généraux
- 1 Population
- 2 Espace et environnement
- 3 Vie active et rémunération du travail
- 4 Economie nationale
- 5 Prix
- 6 Industrie et services
- 7 Agriculture et sylviculture
- 8 Energie
- 9 Construction et logement
- 10 Tourisme
- 11 Mobilité et transports
- 12 Monnaie, banques, assurances
- 13 Protection sociale
- 14 Santé
- 15 Education et science
- 16 Médias, société de l'information, sport
- 17 Politique
- 18 Administration et finances publiques
- 19 Criminalité et droit pénal
- 20 Situation économique et sociale de la population
- 21 Développement durable et disparités régionales et internationales

Le compte des transports

Année 2005

Rédaction Office fédéral de la statistique (OFS)

Editeur Office fédéral de la statistique (OFS)

Editeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Complément d'information: Jean-Marc Pittet, OFS, tél. 032 713 62 12 / fax 032 713 64 49
e-mail: jean-marc.pittet@bfs.admin.ch

Diffusion: Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel
tél. 032 713 60 60 / Fax 032 713 60 61 / e-mail: order@bfs.admin.ch

Numéro de commande: 812-0500

Prix: 8 francs (TVA excl.)

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 11 Mobilité et transports

Langue du texte original: Allemand

Traduction: Services linguistiques de l'OFS

Page de couverture: Rouge de Mars, Neuchâtel

Graphisme/Layout: OFS

Copyright: OFS, Neuchâtel 2009
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée

ISBN: 978-3-303-11250-2

Table des matières

Etat des lieux	4	4.1 Couverture des coûts des différents modes de transport	18
Résumé	5	4.2 Taux de couverture selon les moyens de transport	19
Zusammenfassung	6	4.3 Qui prend en charge les coûts?	19
Sintesi	7	5 Coûts spécifiques par unité de transport	21
Abstract	8	5.1 Coûts par personne-kilomètre et par tonne-kilomètre	21
1 Introduction	9	5.1.1 Transport de voyageurs	21
1.1 Buts	9	5.1.2 Transport de marchandises	22
1.2 Signification pour la politique des transports	9	5.2 Coûts par kilomètre parcouru	24
2 Bases	10	5.2.1 Transport routier	24
2.1 Structure du compte des transports	10	5.2.2 Transport ferroviaire	25
2.2 Délimitation du système	10	6 Compte des flux financiers	26
2.3 Données de base et rapport d'experts	11	6.1 But	26
2.4 Poursuite du développement du compte des transports	11	6.2 Bases – statistiques périodiques	26
3 Ensemble des coûts et des recettes	12	6.3 Comptes des flux financiers de la route et du rail	27
3.1 Coûts totaux	12	6.4 Principaux flux financiers de la route et du rail	28
3.1.1 Coûts de la route et du rail selon les différents types de coûts	12	7 Données de base	30
3.1.2 Coûts totaux des trafics voyageurs et marchandises	14	7.1 Réseau par mode de transport	30
3.2 Recettes	16	7.2 Investissements dans les infrastructures	30
4 Taux de couverture des coûts	18	7.3 Prestations de transport	30
		7.4 Coûts externes	32
		Bibliographie	33

Etat des lieux

Dans le domaine des comptes de modes de transport, le compte routier et le compte ferroviaire sont publiés chaque année. Étant donné que ces deux comptes ne considèrent pas tout à fait les mêmes éléments, ils ne sont pas directement comparables. Le compte routier comporte les coûts d'infrastructure et les recettes provenant des divers impôts et taxes sur les transports. Le compte ferroviaire quant à lui représente un agrégat des résultats annuels des entreprises de transport et prend en compte à la fois les coûts d'infrastructure et les coûts de transport. Par ailleurs, les coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement imputables aux transports ont été calculés dans le cadre de diverses enquêtes. Ces coûts ne sont pas repris dans les comptes routier et ferroviaire actuels.

Conformément à ce qui a été entrepris dans d'autres pays et s'inspirant des démarches de l'Union européenne, ce document présente un compte global qui recense tous les coûts importants relatifs aux transports et les compare avec les recettes. Le premier compte pilote a été établi pour l'année 2003 (OFS 2006). Les données de base des différentes sources ont été actualisées dans l'intervalle. Ce compte des transports 2005 forme le prolongement du compte des transports 2003 et présente des résultats pour la route (trafic routier motorisé individuel et transports publics routiers) et le rail (sans les chemins de fer à vocation essentiellement touristique).

Résumé

En 2005, les **coûts globaux** du trafic routier (transports privés et publics) se montent à 70,5 milliards de francs et ceux du trafic ferroviaire à 11,4 milliards de francs. Les coûts globaux se composent des coûts pour les moyens de transport (acquisition et exploitation), l'infrastructure, la sécurité et l'environnement. Ils sont imputables en majeure partie aux coûts pour les moyens de transport, tant dans le trafic routier (67%) que dans le trafic ferroviaire (55%). Les coûts imputables aux infrastructures sont surtout importants pour le rail (40%), alors qu'ils ne représentent que 10% des coûts globaux occasionnés par la route. La plus grande partie des coûts externes (7,9 milliards de francs au total) sont générés par le trafic routier (7,5 milliards, soit 95%), les 455 millions restants l'étant par le trafic ferroviaire.

Un **personne-kilomètre** coûte 54 centimes sur la route (voitures de tourisme) et 59 centimes dans les transports publics routiers. Il revient à 40 centimes sur le rail. Dans le trafic marchandises, les coûts par tonne transportée atteignent 57 centimes par **tonne-kilomètre** pour les poids lourds et en moyenne 24 centimes par tonne-kilomètre pour les transports par rail.

Si l'on compare les coûts totaux avec les recettes, on obtient un **taux de couverture global** de 92% pour la route et de 93% pour le rail. Si l'on ne considère pas les indemnités pour prestations d'intérêt général dans les transports publics routiers (bus, cars, trams), le taux de couverture s'établit à 90% pour la route. Comme ces indemnités représentent une part importante des recettes (28%) dans le trafic ferroviaire, le taux de couverture pour le rail passe à 66% si on ne les prend pas en considération.

Zusammenfassung

Im Jahr 2005 liegen die **Gesamtkosten** des Strassenverkehrs (privater und öffentlicher Verkehr) bei 70,5 Milliarden Franken, beim Schienenverkehr betragen diese 11,4 Milliarden Franken. Die Gesamtkosten setzen sich aus den Kosten für die Verkehrsmittel (Anschaffung und Betrieb), die Infrastruktur, die Sicherheit und die Umwelt zusammen. Sowohl bei der Strasse als auch bei der Schiene entfällt der grösste Anteil auf die Kosten für die Verkehrsmittel (67, resp. 55%). Die Infrastrukturkosten sind vor allem im Schienenverkehr mit 40% bedeutend, während sie beim Strassenverkehr bei 10% der Gesamtkosten liegen. Der grösste Teil der externen Kosten von 7,9 Milliarden Franken entfällt auf den Strassenverkehr (7,5 Milliarden, bzw. 95%), 455 Millionen sind auf den Schienenverkehr zurückzuführen.

Ein **Personenkilometer** kostet auf der Strasse 54 Rappen (Personenwagen), bzw. 59 Rappen im öffentlichen Strassenverkehr. Ein Personenkilometer im Schienenverkehr verursacht Kosten von 40 Rappen. Im Güterverkehr liegen die Kosten für eine beförderte Tonne bei 57 Rappen pro **Tonnenkilometer** für Lastwagen, beim Schienengüterverkehr fallen durchschnittlich 24 Rappen pro Tonnenkilometer an.

Werden die Gesamtkosten mit den anrechenbaren Erträgen verglichen, so ergibt sich für die Strasse ein **Gesamtkostendeckungsgrad** von 92% und für die Schiene von 93%. Werden die Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen beim öffentlichen Strassenverkehr (Busse, Cars, Trams) nicht mitberücksichtigt, so liegt der Deckungsgrad des Verkehrsträgers Strasse bei 90%. Da die Abgeltungen im Schienenverkehr einen grossen Anteil ausmachen (28%), liegt bei Nicht-Berücksichtigung dieser Abgeltungen der Kostendeckungsgrad bei 66%.

Sintesi

Nel 2005, i **costi complessivi** del traffico su strada (pubblico e privato) ammontavano a 70,5 miliardi di franchi, quelli del traffico su rotaia a 11,4 miliardi di franchi. I costi complessivi sono composti dai costi per i mezzi di trasporto (acquisizione ed esercizio), l'infrastruttura, la sicurezza e l'ambiente. Il peso maggiore in termini di costo è dato dai mezzi di trasporto, sia nell'ambito del traffico su strada che in quello del traffico su rotaia (risp. 67% e 55%). L'entità dei costi infrastrutturali è minore, ma rimane rilevante nel traffico su rotaia, dove costituisce il 40 per cento dei costi complessivi. Nel traffico su strada i costi infrastrutturali si riducono al 10 per cento. Dei 7,9 miliardi di franchi di costi esterni, la parte preponderante (95%), ossia 7,5 miliardi di franchi, è generata dal traffico su strada. 455 milioni di franchi sono imputabili al trasporto su rotaia.

Nel 2005 un **chilometro-persona** costava 54 centesimi (automobile) nel trasporto su strada e 59 centesimi nel traffico stradale pubblico. Nel traffico su rotaia, un chilometro-persona generava costi per un ammontare di 40 centesimi. Nel traffico merci i costi prodotti (ogni **tonnellata chilometro**) per il trasporto di una tonnellata di materie ammontavano a 57 centesimi per i camion e a 24 centesimi per i vagoni merci.

Confrontando i costi complessivi con i proventi imputabili, risulta un **grado di copertura dei costi complessivi** del 92 per cento per la strada e del 93 per cento per la ferrovia. Se si escludono da tale calcolo gli indennizzi per prestazioni collettive nell'ambito dei trasporti pubblici (bus, pullman, tram), il grado di copertura scende al 90 per cento per la strada. Nel trasporto ferroviario gli indennizzi hanno una portata maggiore (28%). Senza di essi il grado di copertura dei costi del traffico su rotaia è del 66 per cento.

Abstract

In 2005, **total costs** for road transport (private and public transport) amounted to CHF 70.5 billion and for rail transport CHF 11.4 billion. The total costs are composed of costs for rolling stock (purchasing and operation), infrastructure, safety and the environment. Transport equipment represents the largest share of costs both for road transport (67%) and for rail transport (55%). Whereas infrastructure costs are particularly significant for rail transport (40%), they account for 10% of total costs for road transport. The largest share of external costs totalling CHF 7.9 billion is accounted for by road transport (CHF 7.5 billion or 95%); CHF 455 million is attributable to rail transport.

One **passenger kilometre** costs 54 centimes for private road transport (cars) and 59 centimes for public road transport. For rail transport, one passenger kilometre entails costs of 40 centimes. The costs for truck freight transport are 57 centimes per **tonne-km** and the average costs for rail freight transport are 24 centimes per tonne-km.

If we compare the total costs with creditable revenue, we find that road transport has an **overall level of cost coverage** of 92% and rail transport of 93%. If public transport subsidies (buses, coaches, trams) are not included in the calculation, road transport covers 90% of its costs. Because subsidies account for a big share of costs for rail transport (28%), if these subsidies are not included, rail transport covers 66% of its costs

1 Introduction

1.1 Buts

Le compte des transports de la suisse permet d'avoir une vue d'ensemble des coûts et recettes des différents modes de transport. Il fait la synthèse des informations disponibles, complète les comptes partiels existants (comptes routier et ferroviaire) et tient compte des estimations périodiques des coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement. Ce compte donne un aperçu global des éléments suivants:

- **les coûts imputables aux transports et leur structure**, à savoir les coûts relatifs aux moyens de transport (acquisition, exploitation et entretien des véhicules à moteur ou du matériel roulant), à l'infrastructure (construction, exploitation et entretien), à la sécurité (coûts internes et externes des accidents), de même que les coûts des dommages à l'environnement (coûts externes concernant notamment la santé, le bruit, les dommages aux bâtiments, la nature et le paysage, ainsi que le climat);
- **le niveau et le mode de couverture des coûts** en tenant compte des indemnités directement imputables et des autres impôts et taxes; à considérer comme des indicateurs pour l'application du principe du pollueur-payeur dans le domaine des transports;
- **l'utilisation des deniers publics** (indemnités pour prestations spécifiques, subventions directes et indirectes, autres indemnités);
- **les coûts par prestation de transport ou par prestation kilométrique** comme base de comparaisons entre les modes de transport;
- **les flux financiers**, montrant la provenance et l'utilisation des ressources financières destinées au domaine des transports.

1.2 Signification pour la politique des transports

Le compte des transports présente les principales données financières de la mobilité sous différents angles. Il constitue avant tout une base d'informations. Il revêt également un intérêt particulier en matière de politique des transports, notamment par ses informations concernant le taux de couverture des coûts, le montant des coûts non couverts et des coûts externes ainsi que par la comparaison des divers modes de transport. L'interprétation et le choix des indicateurs dépendent par conséquent de la question qui est posée. Il faut toutefois prendre garde à ne pas tirer des conclusions hâtives, car le compte des transports représente un modèle qui ne reproduit jamais la réalité avec exactitude. Le développement permanent du compte des transports (cf. le point 2.4) peut conduire à des nouveaux enseignements méthodologiques. Dans l'interprétation des résultats, il faut en plus prendre en considération les incertitudes relatives à l'estimation des coûts (surtout en ce qui concerne les coûts externes) et à la marge d'interprétation dans l'évaluation des recettes imputables (par ex. les indemnités ou les contributions antérieures des pouvoirs publics). Cela limite la comparabilité entre la route et le rail mais aussi entre les différentes catégories du trafic routier.

Il est utile de souligner ici que le compte des transports montre avant tout les aspects financiers (coûts et recettes) du trafic. Il faut toutefois mentionner que ce dernier génère d'importants avantages socio-économiques, sous la forme d'avantages individuels pour les usagers des transports, de contribution à la création de valeur dans les différents secteurs des transports ou encore en favorisant la croissance économique régionale.

2 Bases

2.1 Structure du compte des transports

Quels coûts les prestations de transport (personne-kilomètre ou tonne-kilomètre) engendrent-elles? Le tableau 1 présente les éléments structurels du compte des transports. On observe à cet égard des différences entre les transports privés et les transports publics.

2.2 Délimitation du système

Le compte des transports porte sur les coûts et les prestations de transport relatifs à la Suisse (principe de territorialité). Il considère en premier lieu les coûts nécessaires à la fourniture des prestations de transport. Pour autant que les bases statistiques le permettent, les recettes accessoires qui ne sont pas liées aux transports ne sont pas prises en compte. Tous les résultats du compte des transports et du compte des flux financiers se réfèrent à l'année 2005.

T 1 Vue d'ensemble des principaux éléments structurels du compte des transports

	Transports privés route	Transports publics route et rail
Moyens de transports	Trafic voyageurs: voitures de tourisme, motos, cars Trafic marchandises: poids lourds, voitures de livraison	Trafic voyageurs: transports publics routiers (bus, cars, trams), trains Trafic marchandises: trains
Nature des coûts	Coûts d'exploitation Coûts d'entretien Coûts de capital ¹	Coûts d'exploitation Coûts d'entretien Coûts de capital ¹
Types de coûts	Moyens de transport (sans les coûts des conducteurs du trafic voyageur) Infrastructure routière Sécurité (coûts internes et externes des accidents) Environnement (coûts externes des dommages à l'environnement)	Moyens de transports: matériel roulant, coûts des conducteurs inclus Infrastructure ferroviaire, infrastructure routière imputable Sécurité (coûts internes et externes des accidents) Environnement (coûts externes des dommages à l'environnement)
Recettes imputables	Prestations propres / autofinancement, taxes et impôts imputables pour l'infrastructure routière (affectés ou non à des tâches précises)	Recettes tarifaires des transports publics, autofinancement et recettes accessoires, indemnités pour prestations d'intérêt général pour les transports et l'infrastructure
Sources de financement	Usagers de la route, pouvoirs publics, collectivité	Usagers des transports publics, pouvoirs publics, collectivité

¹ Amortissements et intérêts

2.3 Données de base et rapport d'experts

Le compte des transports se base sur les statistiques des transports existantes et sur les informations disponibles auprès de la Confédération et des professionnels du domaine des transports. Le tableau 2 montre les principales sources de données.

Le compte des transports a été développé en 2006 sur mandat de l'Office fédéral de la statistique (OFS) par la communauté de travail INFRAS – ECOPLAN en collaboration avec un groupe d'accompagnement formé de représentants de l'administration fédérale et d'autres spécialistes des transports.

Un rapport d'experts résume les bases méthodologiques utilisées et présente une évaluation des résultats obtenus. Il est disponible sur le portail Internet de l'OFS.¹

T 2 Vue d'ensemble des principales données de base pour le compte des transports

Types de coûts	Route	Rail
Moyens de transports	TCS, ASTAG, statistiques des transports publics routiers	Compte ferroviaire
Infrastructure	Compte routier	Compte ferroviaire
Sécurité	Statistique des accidents, estimation des coûts internes et externes des accidents	Statistique des accidents, estimation des coûts internes et externes des accidents
Environnement	Estimations périodiques de la Confédération	Estimations périodiques de la Confédération

2.4 Poursuite du développement du compte des transports

A l'avenir également, le compte des transports sera amélioré en permanence sur le plan méthodologique. Ces prochaines années, divers domaines tels que la ventilation des coûts entre catégories de véhicules ou la délimitation des coûts et recettes non liés aux transports seront analysés de manière plus détaillée. L'accent sera

mis à cet égard sur une nouvelle amélioration de la qualité des bases existantes ainsi que sur des adaptations méthodologiques dans les comptes routier et ferroviaire afin de pouvoir plus facilement comparer ces deux comptes entre eux et les intégrer dans le compte des transports. En outre, ce dernier devra considérer d'autres domaines importants comme le trafic aérien et la navigation.

¹ INFRAS/Ecoplan 2006: Transportkostenrechnung (TRAKOS), Konzept und Pilotrechnung, Zurich/Berne.

3 Ensemble des coûts et des recettes

3.1 Coûts totaux

3.1.1 Coûts de la route et du rail selon les différents types de coûts

Les coûts totaux pour l'année 2005 se montent à 70,5 milliards de francs pour le trafic routier et à 11,4 milliards de francs pour le trafic ferroviaire.

Les **moyens de transport** (acquisition, exploitation et entretien de véhicules ou du matériel roulant) génèrent la majeure partie des coûts totaux des transports (67% environ pour la route et 55% pour le rail).

Les **coûts d'infrastructure** sont particulièrement importants dans le trafic ferroviaire. Ils représentent quelque 40% des coûts totaux contre 10% seulement pour le trafic routier.

Les **coûts relatifs à la sécurité** englobent tous les coûts des accidents (dommages corporels, dommages matériels ainsi que frais de police et de justice). Ils représentent 14% des coûts totaux pour la route et 2% seulement pour le rail. Environ 86% des coûts de la sécurité sont couverts par les primes d'assurance et sont donc assimilables à des coûts internes. La partie non couverte des coûts de la sécurité (coûts externes) atteint 14% dans le trafic routier (1419,1 millions de francs²) et près de 15% dans le trafic ferroviaire (29,8 millions de francs). 98% des coûts de la sécurité sont imputables à la route et 2% au rail.

Les **coûts des dommages à l'environnement** sont des coûts externes et sont à la charge de la collectivité. Ils comprennent les coûts générés par la pollution atmosphérique, le bruit, les effets sur la nature et le paysage de même que les risques pour le climat liés aux émissions de gaz à effet de serre. Les valeurs présentées reposent sur l'étude scientifique réalisée pour la Suisse.³ La part des coûts des dommages à l'environnement dans les coûts totaux est de 9% dans le trafic routier et de 4% dans le trafic ferroviaire. 94% du total des coûts des dommages à l'environnement sont imputables à la route et 6% au rail.

² Dans l'étude de INFRAS/Ecoplan (cf. note de bas de page 3), les catégories mobilité douce (582 millions de francs) et tracteurs (15,7 millions de francs) sont considérées dans les coûts externes des accidents, mais les coûts s'y rapportant ne le sont pas dans le compte des transports.

³ INFRAS/Ecoplan 2008: Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz. Aktualisierung für das Jahr 2005, mit Bandbreiten. Sur mandat de l'ARE et de l'OFEV, Zurich/Berne/Altdorf.

Qu'entend-on par coûts externes?

Les coûts externes sont des coûts qui ne sont pas couverts directement par les usagers, mais qui sont à la charge de la collectivité. Ainsi, par exemple, les appartements exposés au bruit sont moins demandés sur le marché du logement que les appartements comparables situés dans un endroit tranquille. Les pertes de revenu locatif qui en résultent sont à la charge du bailleur et non des usagers causant le bruit. Un autre exemple, de nature non financière cette fois-ci, pourrait être les coûts liés à la souffrance, à la douleur, au choc et à la perte de joie de vivre provoqués à la suite d'un accident.

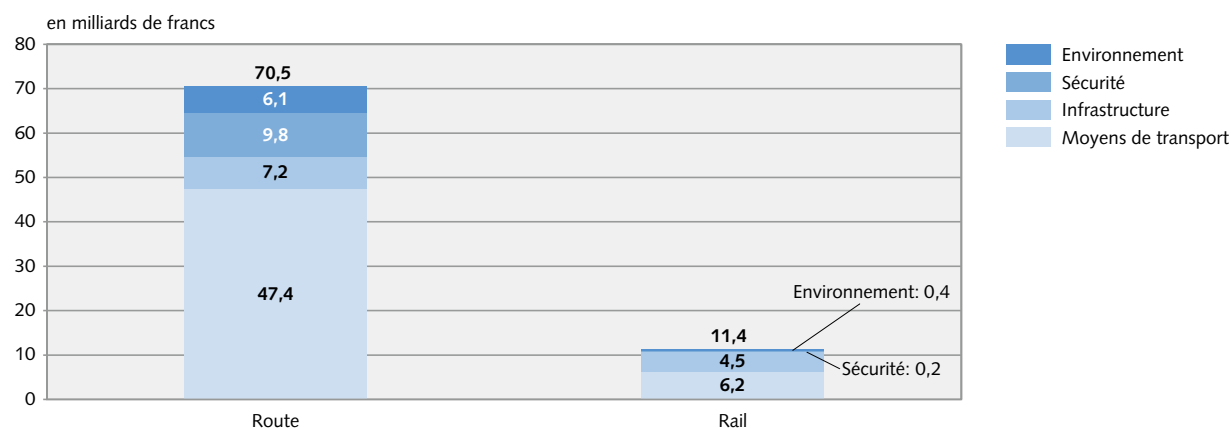
Les principaux domaines des coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement considérés dans le compte des transports sont:

- les accidents (coûts immatériels, pertes de production, frais de justice et de police)
- les dommages aux bâtiments dus à la pollution de l'air
- les atteintes à la santé dues à la pollution de l'air
- le bruit (pertes de revenu locatif et atteintes à la santé)
- la nature et le paysage (pertes et fragmentations d'habitat)
- les changements climatiques
- les autres domaines de l'environnement (pertes de récolte, dommages causés à la forêt et au sol, coûts supplémentaires dans les zones urbaines ainsi que les processus de production en amont et en aval)

Dans la littérature scientifique, on parle aussi d'avantages externes. Le domaine des transports ne comporte cependant aucun avantage externe notable généré par l'infrastructure ou les prestations de transport susceptible de réduire d'autant les coûts externes. Il faut distinguer les avantages externes des avantages économiques généraux que présentent les transports. Les avantages économiques sont supérieurs de 3 à 8 milliards de francs aux coûts totaux des transports (année de base de l'estimation: 2001).⁴ L'utilité et les coûts totaux des transports n'ont toutefois que peu d'influence sur la politique des transports. Celle-ci dépend surtout de la problématique liée à l'utilité et aux coûts supplémentaires de projets spécifiques (en cas de décisions d'investissement) ou à l'utilité et aux coûts marginaux (dans la fixation des prix d'utilisation).

Coûts totaux de la route et du rail en 2005

G 1

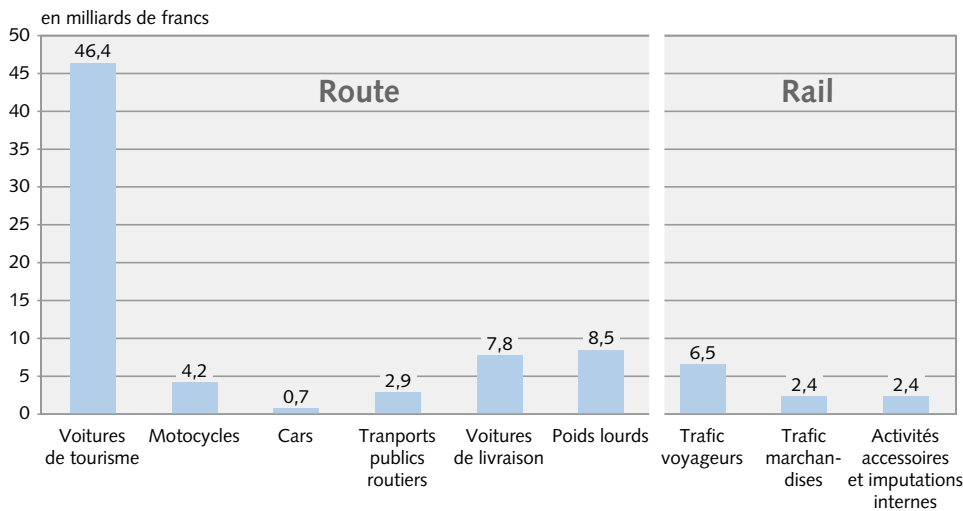


© Office fédéral de la statistique (OFS)

⁴ Ecoplan 2006: Les avantages des transports. Synthèse des projets partiels 1-4. Sur mandat de l'ARE et de l'OFROU, Berne.

Coûts totaux de la route et du rail par moyen de transport en 2005

G 2



© Office fédéral de la statistique (OFS)

3.1.2 Coûts totaux des trafics voyageurs et marchandises⁵

Les coûts totaux du **trafic routier** se montent en 2005 à 54,2 milliards de francs environ pour le transport de personnes et à 16,3 milliards de francs pour le transport de marchandises.

Pour le **trafic ferroviaire**, les coûts s'élèvent à 6,5 milliards de francs pour le transport de personnes et à 2,4 milliards de francs pour celui de marchandises. Les activités accessoires⁶ et les imputations internes, d'une valeur de 2,4 milliards de francs, ne figurent pas dans les graphiques suivants.

Dans le **transport routier motorisé de personnes** (voitures de tourisme, motocycles et cars), les voitures de tourisme génèrent 90% environ de tous les coûts, ce qui correspond à la part des prestations de transport qu'elles assurent. Pour les motocycles, la part des coûts des accidents est particulièrement élevée comparée à celle des autres moyens de transport.

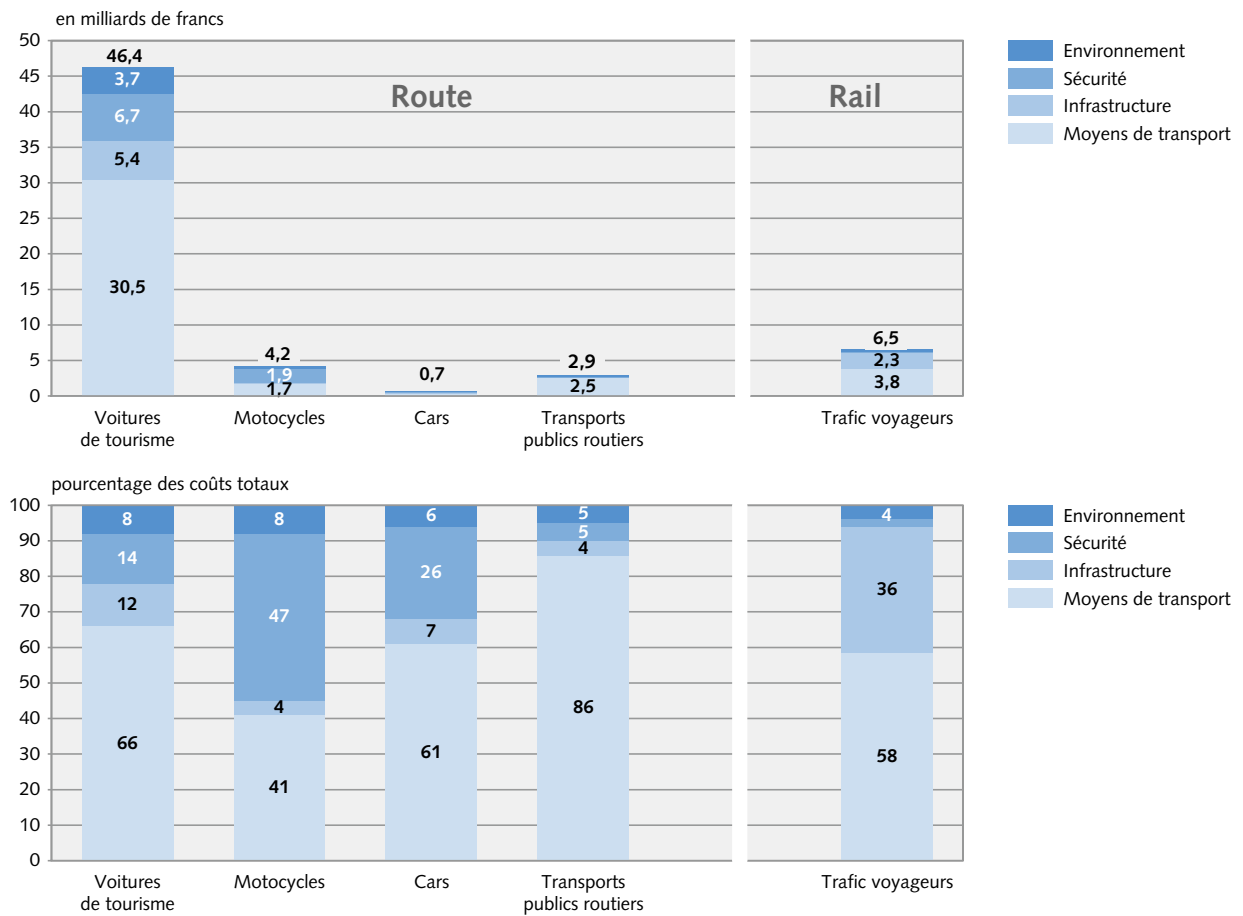
Dans le transport **ferroviaire de personnes**, les coûts d'infrastructure représentent une part plus importante que dans le trafic routier.

⁵ Les montants présentés ici sont inférieurs aux coûts totaux montrés plus haut, ceux-ci comptant, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire, des éléments de coûts qui ne sont pas directement imputables au trafic voyageurs ou marchandises (liés par exemple aux activités accessoires).

⁶ Par activités accessoires, on entend ici les coûts et les recettes qui ne sont pas liés directement à la tâche centrale effective de l'entreprise de transport, à savoir la fourniture des prestations de transport; il peut s'agir par exemple de coûts et de recettes générés par l'exploitation de biens immobiliers.

Coûts du trafic voyageurs en 2005
Coûts totaux et parts des différents moyens de transport

G 3



© Office fédéral de la statistique (OFS)

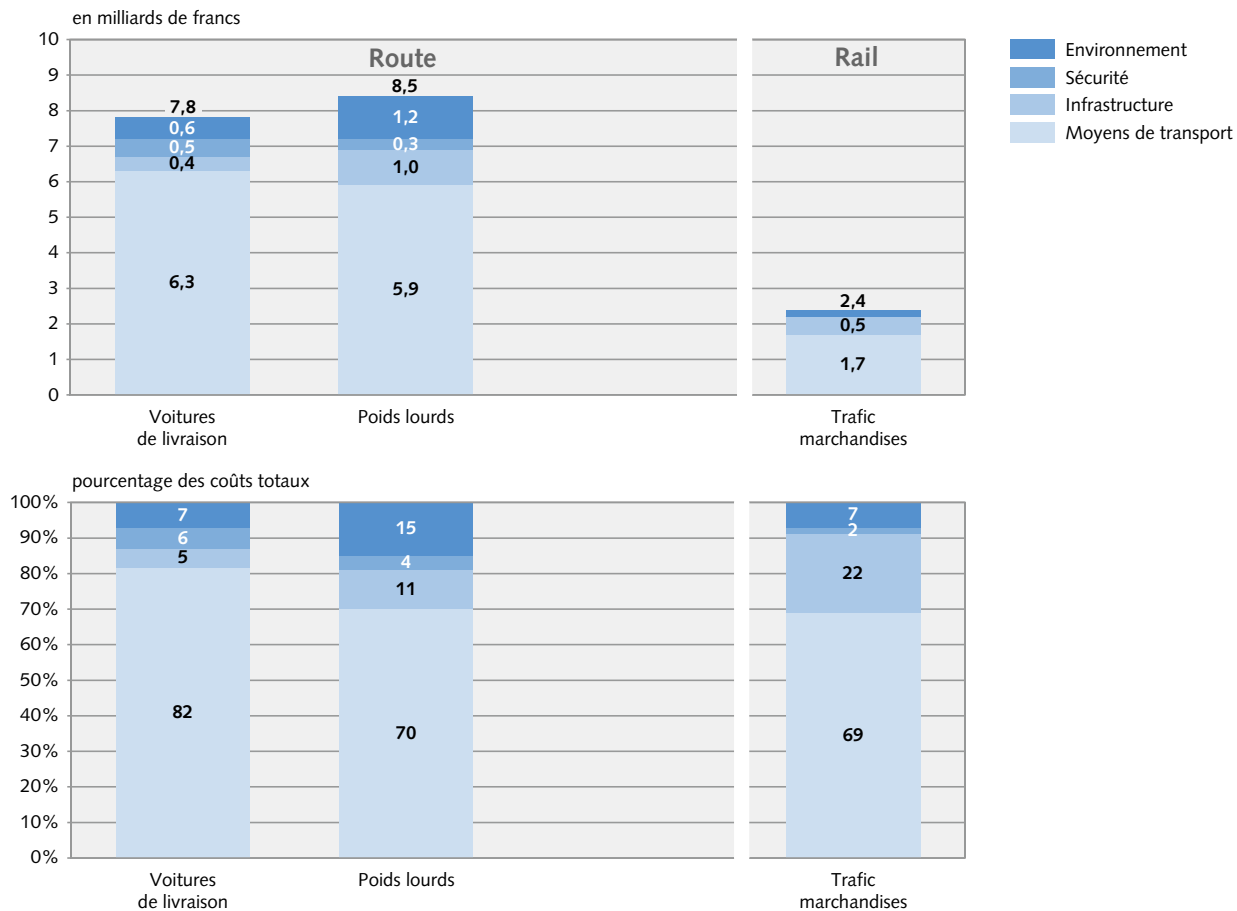
Les coûts des moyens de transport représentent la majeure partie des coûts du **transport routier de marchandises**. Les frais de personnel constituent le bloc de dépenses le plus important. Sur l'ensemble des coûts, 7,8 milliards de francs sont imputables aux voitures de livraison et 8,5 milliards de francs aux poids lourds.

Dans le transport **ferroviaire de marchandises**, la part des coûts d'infrastructure est nettement supérieure à celle du transport routier, alors que les coûts des accidents et ceux des dommages à l'environnement sont relativement bas.

Coûts du trafic marchandises en 2005

Coûts totaux et parts des différents moyens de transport

G 4



© Office fédéral de la statistique (OFS)

3.2 Recettes

Les recettes varient selon le mode de transport et le type de coûts, comme le montre le tableau 3. Les parts aux recettes du trafic routier et du trafic ferroviaire sont présentées dans le graphique ci-dessous.

Dans les transports privés routiers, environ 85% des recettes proviennent des prestations financées par les usagers. Il s'agit en fait de recettes théoriques (prestations financées par les conducteurs⁷, couverture privée

des coûts dans le trafic commercial). Les prélèvements à affectation obligatoire (pour l'infrastructure routière)⁸ et les autres prélèvements imputables (notamment la RPLP) représentent respectivement 7 et 8% des recettes.

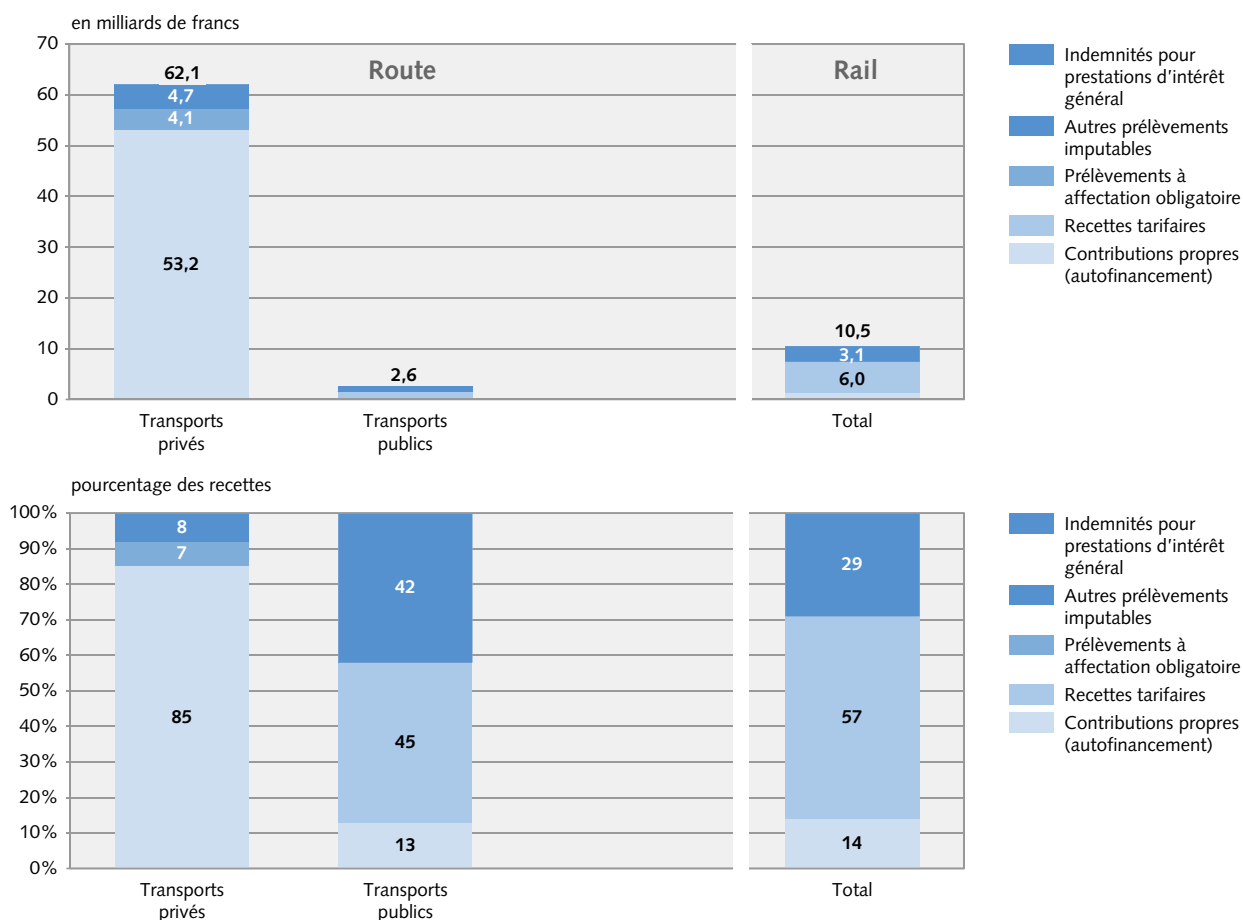
Par contre, pour les transports publics routiers et le trafic ferroviaire, les recettes proviennent avant tout des recettes tarifaires (recettes provenant de la vente de titres de transport) et des indemnités des pouvoirs publics pour les prestations d'intérêt général.

⁷ Par prestations financées par les conducteurs, on entend par exemple la conduite de la propre voiture de tourisme, qui est autofinancée. C'est la raison pour laquelle on part du principe que les coûts correspondent aux recettes et que les coûts de l'exploitation de la voiture de tourisme sont donc équivalents aux recettes théoriques du conducteur de ce véhicule (cf. le tableau 3 ci-après).

⁸ Par ex. impôt sur les huiles minérales (50%), surtaxe sur les huiles minérales et vignette autoroutière.

Parts aux recettes selon les modes de transport routiers et ferroviaires en 2005

G 5



T 3 Recettes selon les types de coût et les modes de transport

Mode de transport	Moyen de transport	Infrastructure	Sécurité	Environnement
Transports privés routiers	Contributions propres. Les coûts sont autofinancés: coûts = recettes (les éventuels bénéfices et déficits financiers générés par les entreprises de transport ne sont pas pris en compte)	<i>De manière générale:</i> Prélèvements routiers imputables (selon la méthodologie du compte routier). Distinction entre les taxes affectées – impôts sur les huiles minérales; – vignette autoroutière; – impôts sur les véhicules à moteur et les autres taxes (une partie des impôts sur les huiles minérales). <i>Transport de marchandises:</i> RPLP pour le transport routier (selon la méthodologie du compte routier)	<i>De manière générale:</i> Primes d'assurance responsabilité civile privée <i>Transport de marchandises:</i> 50% des recettes RPLP restantes	<i>Transport de marchandises:</i> 50% des recettes RPLP restantes
Transports publics routiers	Recettes tarifaires Indemnités pour prestations d'intérêt général (variante)	Prélèvements routiers imputables (selon la méthodologie du compte routier).	Primes d'assurance responsabilité civile	–
Transports ferroviaires	Recettes tarifaires Indemnités pour prestations d'intérêt général (variante)	Ventes de sillons Indemnités pour prestations d'intérêt général (variante)	Primes d'assurance responsabilité civile	–

Les recettes de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) sont imputées, conformément à la philosophie de base de la redevance, en partie à l'infrastructure et en partie aux coûts relatifs à la sécurité et à l'environnement.

Les contributions publiques pour les prestations d'intérêt général des transports publics sur route et sur rail sont considérées en principe comme des recettes dans le compte des transports. Différentes variantes sont proposées pour la présentation de la couverture des coûts (voir le chapitre 4).

4 Taux de couverture des coûts

4.1 Couverture des coûts des différents modes de transport

Le rapport entre les recettes imputables et les coûts totaux donne le taux de couverture des coûts pour chaque mode de transport.

On ne peut procéder à une comparaison des taux de couverture entre le trafic routier et le trafic ferroviaire sans aborder la question de la prise en compte des indemnités versées par les pouvoirs publics pour les **prestations d'intérêt général**. La législation actuelle sur les chemins de fer et la réforme ferroviaire veulent que l'on considère ces contributions comme des recettes. Ces prestations sont commandées et indemnisées par les pouvoirs publics (en partie selon les conditions du marché). Etant donné que ces contributions représentent des charges effectives pour les pouvoirs publics, il est donc judicieux de montrer quel est le taux de couverture des transports avec et sans ces montants.

Le compte des transports fait par conséquent la distinction entre:

- Le taux de couverture des coûts totaux, **indemnités pour prestations d'intérêt général incluses** dans les recettes.

- Le taux de couverture des coûts totaux **sans les indemnités pour prestations d'intérêt général**.

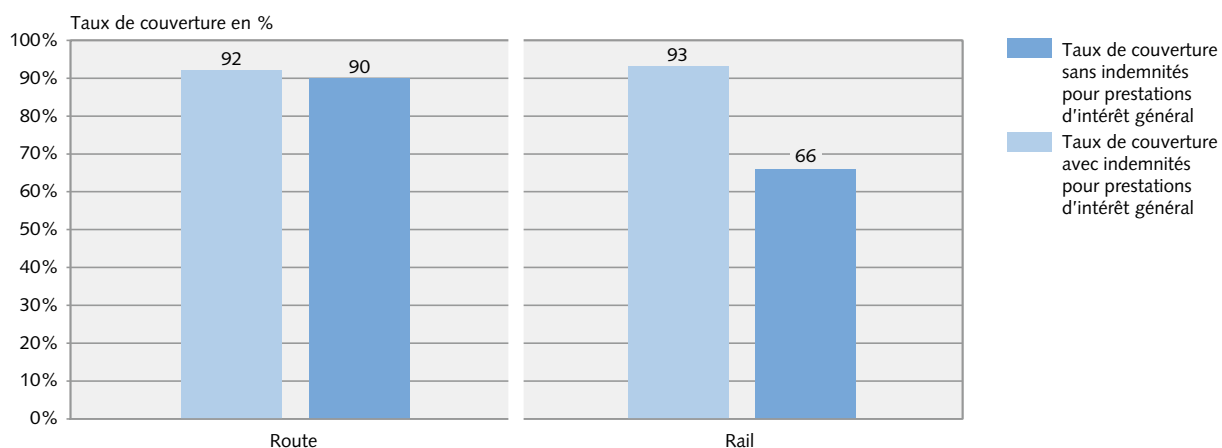
Pour le **trafic routier**, les recettes imputables ne couvrent pas la totalité des coûts. Les coûts des moyens de transport routiers privés sont couverts (par définition), car il s'agit de prestations privées. Il en va autrement des transports publics routiers, dont les frais d'exploitation ne sont couverts que si les indemnités pour prestations d'intérêt général sont prises en compte.

Si l'on prend aussi en considération les coûts non couverts des accidents et des dommages à l'environnement, le taux de couverture des coûts s'établit à 92%. Si l'on exclut par ailleurs les indemnités pour prestations d'intérêt général, ce taux diminue encore de 2 points.

En ce qui concerne le **rail**, le taux de couverture des coûts est de 93% à condition de compter comme recettes les indemnités pour prestations d'intérêt général versées pour les transports et l'infrastructure. Sans ces indemnités, le taux se situe à 66%. Contrairement au résultat obtenu pour la route, les coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement n'ont qu'une faible incidence sur le taux de couverture.

Comparation des modes de transport en 2005

G 6



© Office fédéral de la statistique (OFS)

4.2 Taux de couverture selon les moyens de transport

Le tableau 4 présente le taux de couverture des coûts des différents moyens de transport routiers et ferroviaires. Aucun moyen de transport ne couvre totalement ses coûts. Dans les transports publics, on constate des différences importantes selon que l'on tient compte ou non des indemnités pour prestations d'intérêt général. Les activités accessoires ne sont pas prises en compte dans la répartition des coûts et des recettes entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

T 4 Taux de couverture des coûts des transports en 2005

en millions de francs ou en %					
	Prise en considération des indemnités pour prestations d'intérêt général	Coûts	Recettes	Solde	Taux de couverture des coûts
Trafic routier					
Voitures de tourisme	–	46 397	42 262	-4 135	91,1%
Motocycles	–	4 183	3 456	-727	82,6%
Cars	–	729	706	-23	96,8%
Transports publics routiers	Oui	2 889	2 590	-298	89,7%
	Non	2 889	1 502	-1 386	52,0%
Voitures de livraison	–	7 798	7 311	-487	93,8%
Poids lourds	–	8 476	8 371	-105	98,8%
Total route	Oui	70 473	64 697	-5 776	91,8%
	Non	70 473	63 609	-6 864	90,3%
Trafic ferroviaire					
Trafic voyageurs	Oui	6 514	6 063	-451	93,1%
	Non	6 514	3 627	-2 887	55,7%
Trafic marchandises	Oui	2 410	2 091	-318	86,8%
	Non	2 410	1 469	-941	61,0%
Total rail	Oui	11 353	10 520	-833	92,7%
	Non	11 353	7 462	-3 891	65,7%

4.3 Qui prend en charge les coûts?

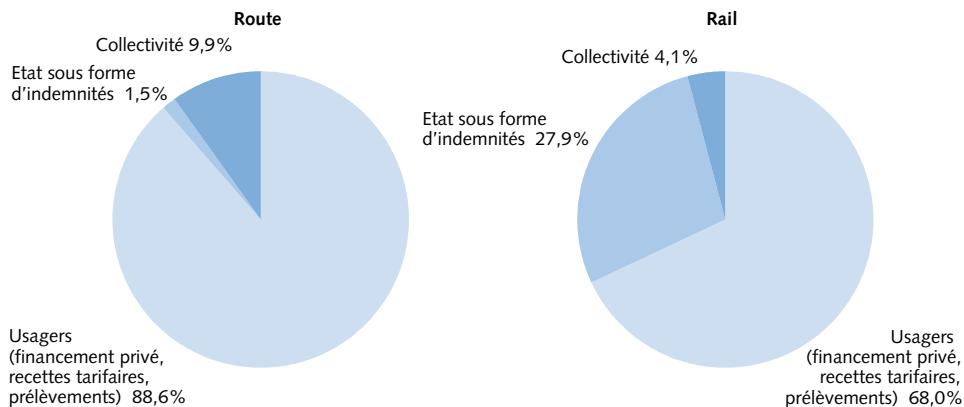
Certains coûts des transports restent à la charge des pouvoirs publics (sous forme de contributions financières) et de la collectivité (en général, il s'agit de dommages causés par des accidents ou à l'environnement). Conformément au principe du pollueur-payeur, il est par conséquent important de savoir qui supporte en fin de compte les coûts des transports. C'est ce que montre le graphique ci-après pour le trafic routier et le trafic ferroviaire.

Alors que 89% des coûts du trafic routier sont couverts par les **usagers**, ceux-ci financent environ 68% des coûts du trafic ferroviaire. L'**Etat**, quant à lui, prend en charge près d'un tiers des coûts sous forme d'indemnités pour prestations d'intérêt général. La part de ces indemnités est très faible dans le trafic routier (transports publics), avec environ 2%.

Selon les calculs actuels, les coûts externes liés à la sécurité et à l'environnement du trafic routier se montent en 2005 à 7,5 milliards de francs. Les coûts non couverts du trafic routier diminuent à 6,6 milliards de francs si l'on tient compte des recettes de la RPLP non affectées à l'infrastructure routière⁹. Ainsi, 10% des coûts totaux sont pris en charge par la **collectivité** sous forme de coûts non couverts.

Dans le trafic ferroviaire, la part correspondante est nettement plus basse, avec 4%, et représente 0,5 milliard de francs.

Les sources de financement du trafic routier et du trafic ferroviaire en 2005 G 7



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Autres coûts supplémentaires

Outre les coûts énumérés ci-dessus, d'autres coûts supplémentaires peuvent avoir une influence sur les résultats obtenus. Ces coûts sont pris en considération dans la méthodologie des comptes routier et ferroviaire sous forme d'intérêts théoriques pour les contributions financières antérieures des pouvoirs publics (**intérêts sur les financements spéciaux**) ou sous forme d'**intérêts sur les déficits cumulés** (ou intérêts sur solde). Ces coûts supplémentaires n'ont plus d'incidences financières sur les comptes des collectivités publiques, étant donné qu'ils ont été amortis au cours des années précédentes.¹⁰

Ces coûts représentent un montant élevé dans le trafic ferroviaire. Si l'on ne tient pas compte des indemnités pour prestations d'intérêt général et que les déficits/excédents annuels sont cumulés, les intérêts théoriques se montent à plusieurs milliards de francs. Dans le trafic routier, il s'agit des intérêts sur les excédents cumulés du compte routier. Ce dernier

ayant produit des excédents depuis 1996, il en résulte, contrairement au rail, chaque fois un produit théorique légèrement supérieur. Ces coûts sont mentionnés dans les comptes routier et ferroviaire.

Comme le compte des transports comprend, en sus des coûts d'infrastructure et d'exploitation, d'autres types de coûts (sécurité et environnement), des intérêts devraient également être dus sur ces soldes. Ces coûts liés aux intérêts sur les soldes cumulés des coûts externes seraient supérieurs aux coûts externes proprement dit, ce qui limiterait grandement la pertinence des résultats. La route serait plus fortement touchée que le rail, car la majeure partie des coûts de la sécurité et des accidents sont générés par le trafic routier. En outre, l'exclusion des coûts imputables aux intérêts pour les soldes cumulés du compte des transports est conforme aux bases légales¹¹ en vigueur et correspond à une pratique couramment adoptée au niveau international.

⁹ Une partie de la RPLP est considérée dans le compte routier comme recettes affectées à l'infrastructure (370 millions de francs). Les recettes restantes de 851 millions de francs peuvent être allouées aux coûts externes liés à la sécurité et à l'environnement.

¹⁰ Ces coûts n'apparaissent pas non plus dans les comptes des flux financiers (cf. chapitre 6).

¹¹ Loi sur les chemins de fer fédéraux (RS 742.31).

5 Coûts spécifiques par unité de transport

5.1 Coûts par personne-kilomètre et par tonne-kilomètre

Les véhicules à moteur et les trains n'ont généralement pas le même taux d'occupation. Ainsi, pour pouvoir comparer les coûts spécifiques, il faut considérer les coûts par personne-kilomètre ou par tonne-kilomètre parcouru. Les graphiques suivants présentent les résultats pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

5.1.1 Transport de voyageurs

Les coûts totaux pour les voitures de tourisme, avec 54 centimes par personne-kilomètre, ne sont que légèrement inférieurs à ceux des transports publics routiers (59 centimes par personne-kilomètre). Le rail coûte environ 40 centimes par personne-kilomètre, soit 26% de moins environ que la route. Il faut tenir compte ici du fait que les résultats des transports publics sur route et sur rail incluent les frais de personnel des conducteurs,

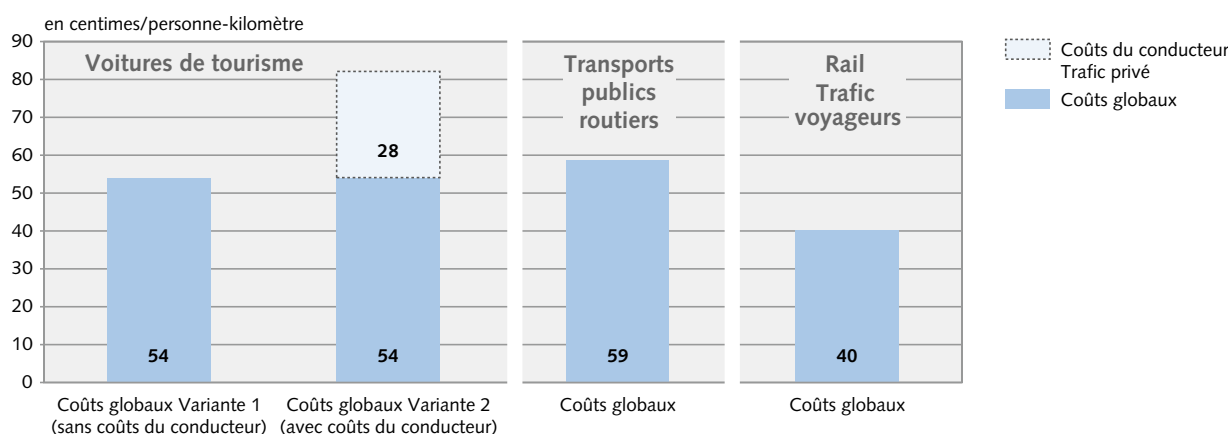
ce qui n'est pas le cas dans les transports privés. Il est donc délicat de comparer les transports publics et privés, car aucun frais n'est imputé aux conducteurs dans le trafic individuel.

On pourrait se demander quel aurait été le résultat de la comparaison si de tels frais étaient calculés pour le trafic privé. Une partie au moins des coûts liés aux conducteurs aurait une incidence réelle et serait facturée (dans le cas des voyages d'affaires). Toutefois, les chiffres exacts ne sont ici pas connus. Le plus simple consiste par conséquent à utiliser des indications théoriques¹² pour évaluer le coût du temps investi par les conducteurs pour les différents types de déplacement (pendulaires, voyages d'affaires, achats, loisirs). Les coûts pour les voitures de tourisme augmenteraient dans ce cas de 54 à 82 centimes par personne-kilomètre (variante 2 selon le graphique 8).¹³

Le trafic ferroviaire enregistre les coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement les plus bas par personne-kilomètre, suivi des transports publics routiers et du trafic privé motorisé.

Coûts unitaires pour le trafic voyageurs en 2005

G 8



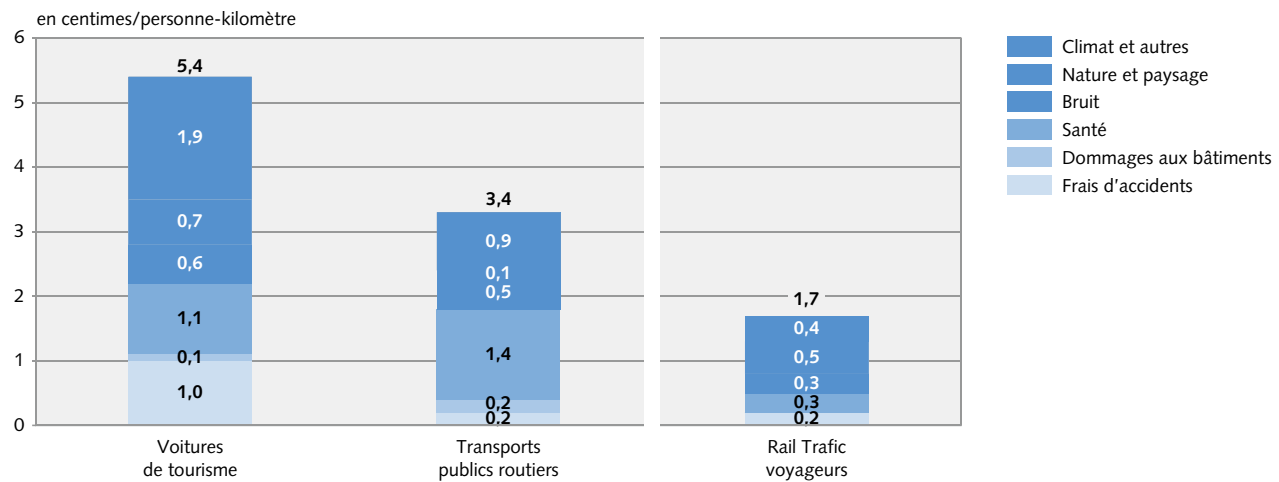
© Office fédéral de la statistique (OFS)

¹² Selon König et al. (2004).

¹³ Signalons cependant que cette comparaison n'est pas non plus exhaustive: si les frais de voyage des conducteurs sont pris en compte, ceux des voyageurs des transports publics ont été exclus pour des raisons méthodologiques (estimation difficile des coûts unitaires).

Coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement pour le trafic voyageur en 2005

G 9



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Les voitures de tourisme génèrent dans l'ensemble des coûts externes de 5,4 centimes par personne-kilomètre. Ceux-ci se composent essentiellement de coûts externes relatifs à la santé, aux accidents ainsi qu'aux atteintes au climat. Pour les transports publics routiers de voyageurs, ces coûts relèvent pour la plupart du domaine de la santé. Dans le trafic ferroviaire, ils sont surtout imputables aux effets sur la nature et le paysage.

5.1.2 Transport de marchandises

Dans le transport de marchandises, les coûts du rail par tonne-kilomètre sont nettement plus bas que ceux de la route. Les coûts totaux se montent à 24 centimes par tonne-kilomètre pour le rail et à 57 centimes pour la route. Les coûts des conducteurs sont pris en compte pour les deux modes de transport.

Les **coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement** par tonne-kilomètre sont ainsi nettement plus bas dans le transport ferroviaire. Dans le transport routier, les coûts externes les plus importants sont ceux liés à la santé, causés principalement par la pollution due au carburant diesel, suivis des coûts externes provoqués par les atteintes au climat et de ceux dus au bruit. Il faut tenir compte ici du fait que le trafic routier couvre une partie de ces coûts (63%) avec la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.¹⁴

Dans le transport ferroviaire, les coûts liés à la santé occupent une place prépondérante.

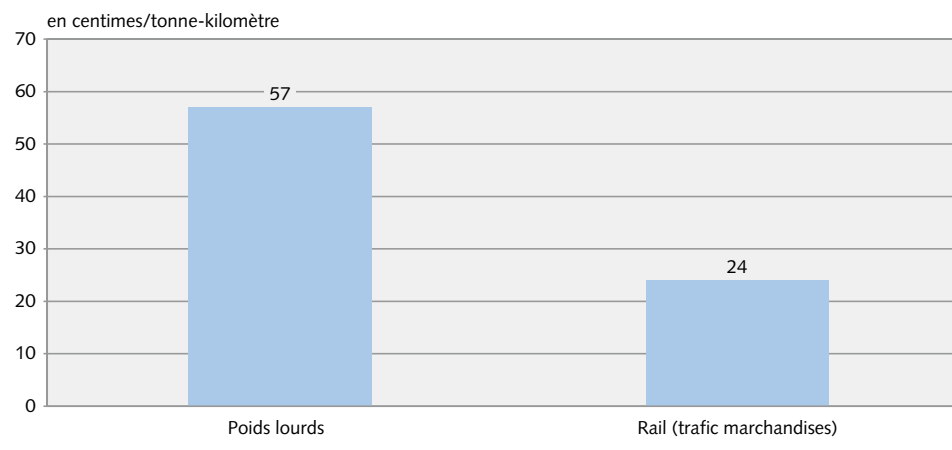
Illustration:

Si l'on compare le transport de marchandises de Genève à Zurich (280 km) sur route et sur rail, on obtient pour la route des coûts de 160 francs environ par tonne transportée. Les coûts correspondants se montent à 67 francs pour le transport ferroviaire, soit à environ 58% de moins. Signalons à ce propos que les coûts de transport se basent sur des taux d'occupation moyens pour la route et le rail et tiennent donc aussi compte des coûts pour les déplacements à vide. Le transport de marchandises engendre des coûts externes de quelque 24 francs environ pour la route et de 4,80 francs pour le rail, soit environ de 80% de moins.

¹⁴ Conformément à la méthodologie du compte routier, une partie des recettes de la RPLP sert à couvrir des coûts d'infrastructure (du trafic lourd de marchandises). Le reste des recettes peut être attribué de manière théorique à la couverture des coûts des accidents et des dommages à l'environnement.

Coûts unitaires du transport de marchandises en 2005

G 10

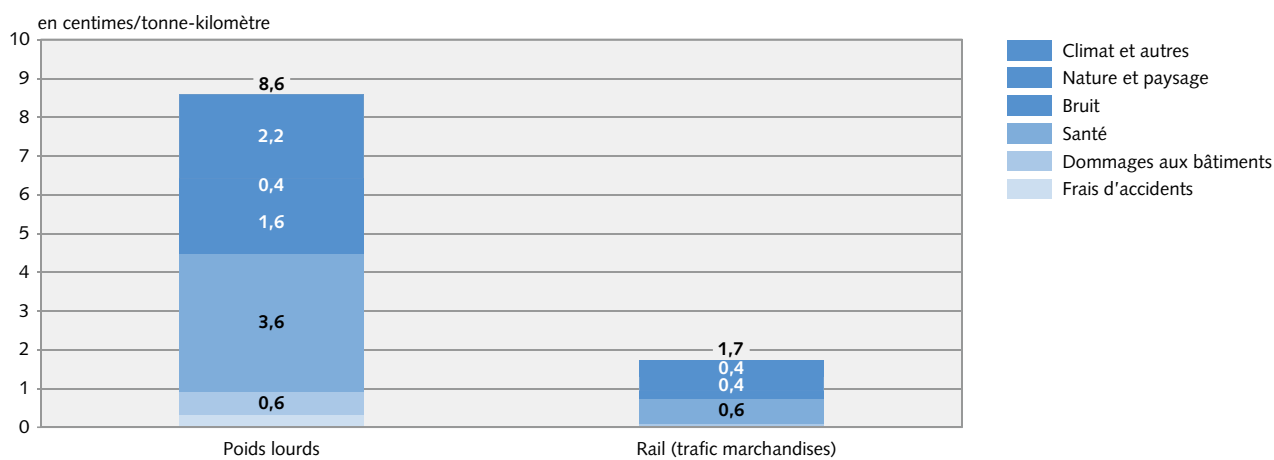


© Office fédéral de la statistique (OFS)

Le graphique suivant présente le détail des coûts externes par tonne-kilomètre:

Coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement du transport de marchandises en 2005

G 11



© Office fédéral de la statistique (OFS)

5.2 Coûts par kilomètre parcouru

Les coûts sont ici exprimés en coûts par véhicule-kilomètre parcouru (transport routier) et par train-kilomètre (transport ferroviaire). Il n'est donc pas possible de comparer directement les chiffres de la route et du rail.

5.2.1 Transport routier

Le graphique suivant présente les coûts du **trafic voyageurs**.

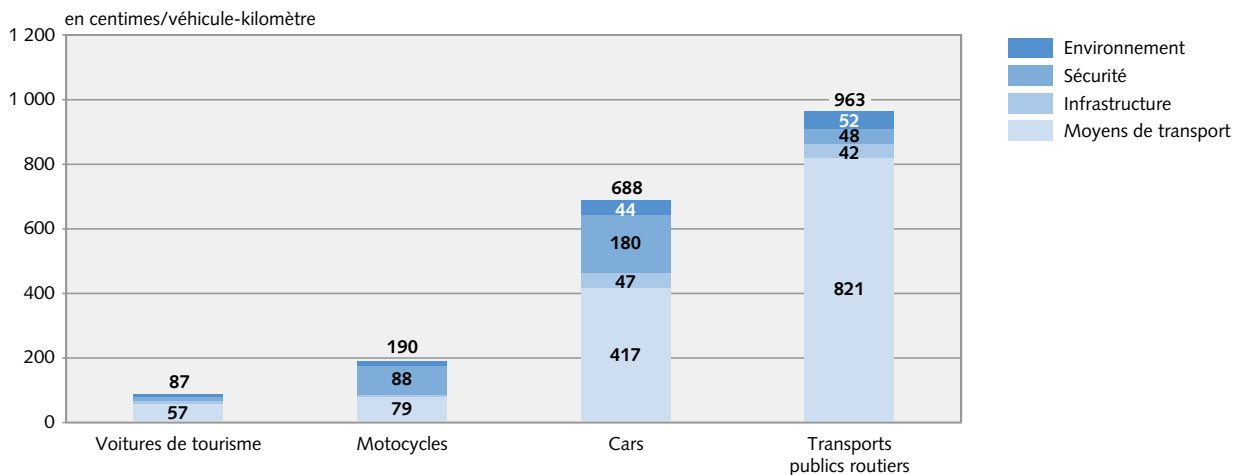
Une **voiture de tourisme** engendre des coûts totaux de 87 centimes environ par kilomètre parcouru, dont quelque 57 centimes sont imputables au moyen de transport et 10 centimes à l'infrastructure. Les coûts des accidents et ceux des dommages à l'environnement se montent ensemble à 20 centimes. Ceux-ci sont nettement plus élevés dans le cas des **motocycles**, où les coûts des accidents occupent une place particulièrement importante (88 centimes par kilomètre). Dans l'ensemble, les coûts par kilomètre des deux-roues motorisés sont nettement supérieurs à ceux des voitures de tourisme.

Dans le cas des **cars** et des **transports publics routiers**, les coûts par véhicule-kilomètre sont beaucoup plus élevés (de respectivement 6,90 francs et 9,60 francs par véhicule-kilomètre). Dans les transports publics routiers (qui incluent aussi les trams et les trolleybus), les coûts d'exploitation représentent la majeure partie des coûts totaux (moyens de transport). On ne dispose toutefois que de données approximatives pour quantifier les coûts d'infrastructure. Les transports privés en car engendrent des coûts d'exploitation de 4,17 francs par kilomètre. Les coûts des accidents représentent, outre les coûts d'exploitation, la catégorie de coûts la plus importante.

Les coûts externes des accidents et ceux des dommages à l'environnement causés par une voiture de tourisme se montent à près de 9 centimes par kilomètre parcouru. Les coûts externes sont bien plus élevés pour les deux-roues motorisés (environ 33 centimes par kilomètre parcouru). Pour les cars (62 centimes par kilomètre parcouru) et les transports publics routiers (55 centimes par kilomètre parcouru), les coûts de la santé dus à l'émission de particules fines forment la catégorie de coûts externes la plus importante, suivie de celle des coûts liés au climat.

Coûts unitaires de la route: trafic voyageurs en 2005

G 12



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Les coûts totaux du **transport de marchandises** sont présentés dans le graphique ci-dessous.

Les coûts des moyens de transport dominant tant pour les voitures de livraison que pour les poids lourds. Pour ces derniers, les coûts des dommages à l'environnement se montent à quelque 58 centimes par kilomètre parcouru, et ceux des accidents à environ 16 centimes.

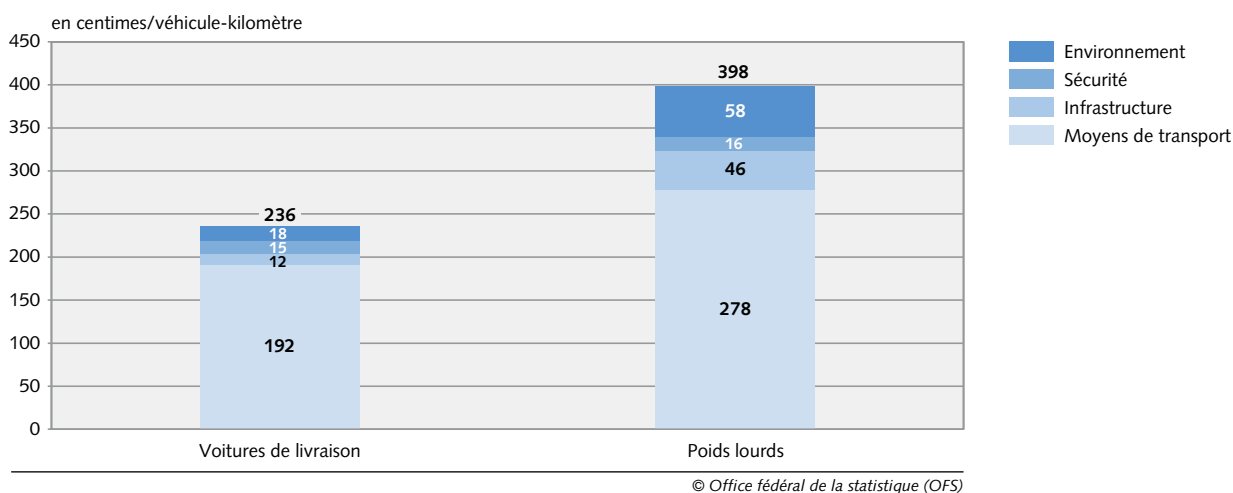
Les coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement se montent, par kilomètre parcouru, à 19,5 centimes pour les voitures de livraison et à 60 centimes pour les poids lourds. Signalons que pour ces derniers, la RPLP sert à financer une partie de ces coûts non couverts.

5.2.2 Transport ferroviaire

Les coûts par train-kilomètre sont nettement plus élevés dans le transport ferroviaire de marchandises que dans celui des voyageurs. Cette différence s'explique en grande partie par le fait que les trains marchandises sont nettement plus lourds que ceux qui transportent des voyageurs et qu'ils engendrent ainsi des coûts d'infrastructure et des dépenses d'énergie plus importants. De plus, le trafic marchandises exige beaucoup de maintenance, en particulier lors du chargement des wagons.

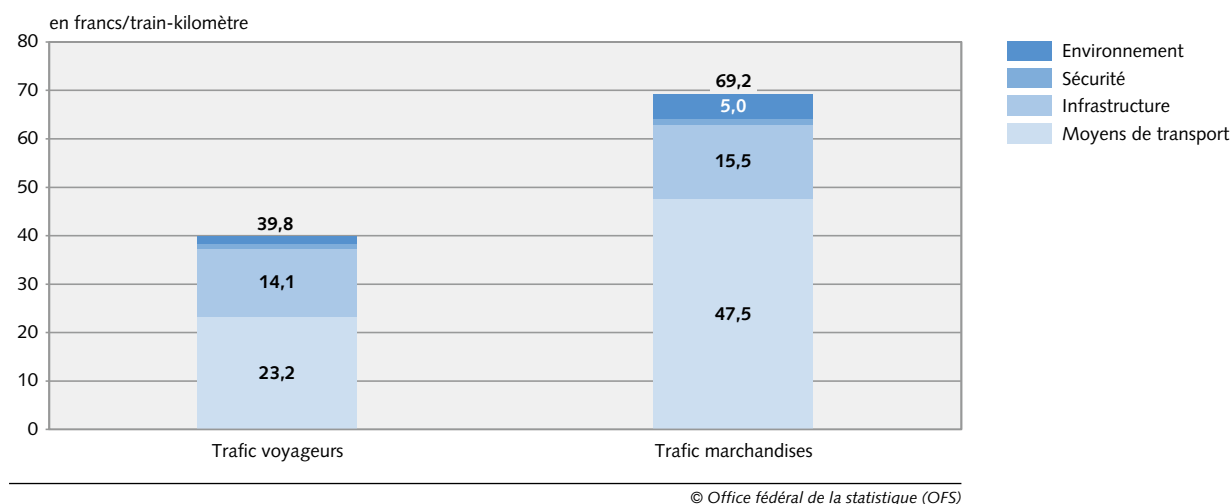
Coûts unitaire du transport routier de marchandises en 2005

G 13



Coûts unitaires du transport ferroviaire en 2005

G 14



6 Compte des flux financiers

6.1 But

Le compte des flux financiers du domaine des transports montre d'où proviennent les ressources des pouvoirs publics et comment elles sont utilisées, en se focalisant tout particulièrement sur les finances de la Confédération et leurs éléments de financements spéciaux (fonds). Le compte des flux financiers se différencie ainsi fondamentalement du compte des transports, comme le montre le tableau ci-dessous.

6.2 Bases – statistiques périodiques

Les bases importantes proviennent principalement des comptes financiers de la Confédération, du compte routier, du compte ferroviaire et de la statistique des transports publics. Les fonds suivants jouent un rôle particulièrement important au plan fédéral:

- Le **financement spécial «circulation routière»** montre le flux annuel des ressources au plan fédéral. Son enveloppe annuelle provient de la moitié du produit de l'impôt sur les huiles minérales, de l'intégralité du produit de la surtaxe sur les huiles minérales et des recettes de la vignette autoroutière. Ce financement est utilisé pour la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales, pour les routes principales, pour les contributions liées à des ouvrages (par ex. trafic combiné, protection de l'environnement) et d'autres contributions (compensations générales, recherche, etc.). Au total, 3,75 milliards de francs ont été versés au fonds en 2005. Celui-ci présentait un excédent cumulé de 3,86 milliards de francs à la fin de 2005.

T 5 Comparaison entre le compte des transports et le compte des flux financiers

Nature comptable	Compte des transports	Compte des flux financiers
Dépenses pour l'exploitation, les moyens de transport et l'infrastructure	Déterminant: dépenses annuelles = coûts	Déterminant: dépenses annuelles = coûts
Investissements d'infrastructure	Déterminant: coûts de capital annuels (amortissements et intérêts)	Déterminant: investissements annuels
Coûts économiques supplémentaires de transport et d'infrastructure	Déterminant (selon la variante): intérêts théoriques sur les déficits antérieurs	Déterminant seulement en cas de transactions financières spécifiques (par ex. amortissement de dettes non remboursées)
Recettes	Déterminant pour calculer le taux de couverture des coûts	Déterminant pour définir la provenance des ressources
Sécurité (coûts des accidents)	Déterminant, coûts immatériels inclus	Non déterminant: avant tout des flux financiers entre acteurs privés
Coûts des dommages à l'environnement	Déterminants, coûts immatériels inclus	Non déterminants: très peu de flux financiers, notamment entre les acteurs privés

Alors que le compte des transports tient compte de tous les coûts (matériels ou non), le compte des flux financiers ne considère que les charges inscrites aux comptes financiers courants des pouvoirs publics.

- Le **fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP)** montre les moyens à disposition pour financer les projets ferroviaires d'envergure. Ce fonds est alimenté par des recettes de la RPLP (deux tiers des recettes totales), par une partie de l'impôt sur les huiles minérales, par 0,1 % de la TVA et, enfin, par un emprunt sur le marché des capitaux. Au total, 4,77 milliards de francs ont été versés en 2005. Il faut préciser ici que 2005 est une année particulière pour le fonds FTP, car ce dernier a été alimenté cette année-là par une avance de 3,387 milliards de francs décidée par le Parlement. Les montants dans le domaine rail/transports publics diffèrent donc fortement de ceux des années précédentes et ne sont pas directement comparables.

6.3 Comptes des flux financiers de la route et du rail

La Confédération est bénéficiaire nette (ce que sont également les cantons pris dans leur ensemble) en ce qui concerne le **trafic routier**; cela signifie que les prélèvements et financements spéciaux imputables (6,49 milliards de francs) sont supérieurs aux ressources utilisées (4,85 milliards de francs).

Dans le **trafic ferroviaire**, la Confédération fait office de principal bailleur de fonds avec une contribution de 6,6 milliards de francs.

T 6 Compte des flux financiers de la route en 2005

Dépenses / recettes	Montant en 2005 (en millions de francs)	Description
Echelon fédéral		
Provenance des ressources	6 491	Impôt sur les huiles minérales, vignette, RPLP
Affectation des ressources	4 853	Financements spéciaux, contributions aux cantons pour la construction, l'entretien et le financement
Solde	+1 638	Ressources générales de la Confédération
Echelon cantonal		
Provenance des ressources	5 970	Contribution de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur
Affectation des ressources	5 066	Dépenses pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales et cantonales, contributions aux communes
Solde	+874	Budget général
Echelon communal		
Provenance des ressources	686	Contributions du canton, émoluments
Affectation des ressources	2 601	Dépenses pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes communales
Solde	-1 915	Budget général

Sources: Compte routier 2005 (compte des dépenses, OFS); Compte d'Etat 2005; Les finances publiques en Suisse 2005 (Administration fédérale des finances).

T 7 Compte des flux financiers du rail et des transports publics en 2005

Dépenses / recettes	Montant en 2005 (en millions de francs)	Description
Entreprises de transport ferroviaire		
Provenance des ressources	13 678	Recettes tarifaires, contributions des pouvoirs publics
Affectation des ressources	13 691	Financement de l'exploitation et de l'infrastructure
Solde	-13	Pertes des entreprises de transport
Entreprises de transport public routier: trafic régional et local		
Provenance des ressources	2 439	Recettes tarifaires, contributions des pouvoirs publics
Affectation des ressources	2 462	Financement de l'exploitation et de l'infrastructure
Solde	-23	Pertes des entreprises / communes
Echelon fédéral		
Provenance des ressources	1 379	Recettes du fonds FTP (RPLP)
Affectation des ressources	8 019	Amortissements et contributions aux entreprises
Solde	-6 640	Budget général
Echelon cantonal		
Provenance des ressources	536	Budget
Affectation des ressources	1 630	Contributions aux entreprises (indemnités trafic régional / infrastructure)
Solde	-1 094	Budget général
Echelon communal		
Provenance des ressources	56	Budget, contributions du canton
Affectation des ressources	659	Contributions aux entreprises (surtout pour le trafic local)
Solde	-603	Budget général

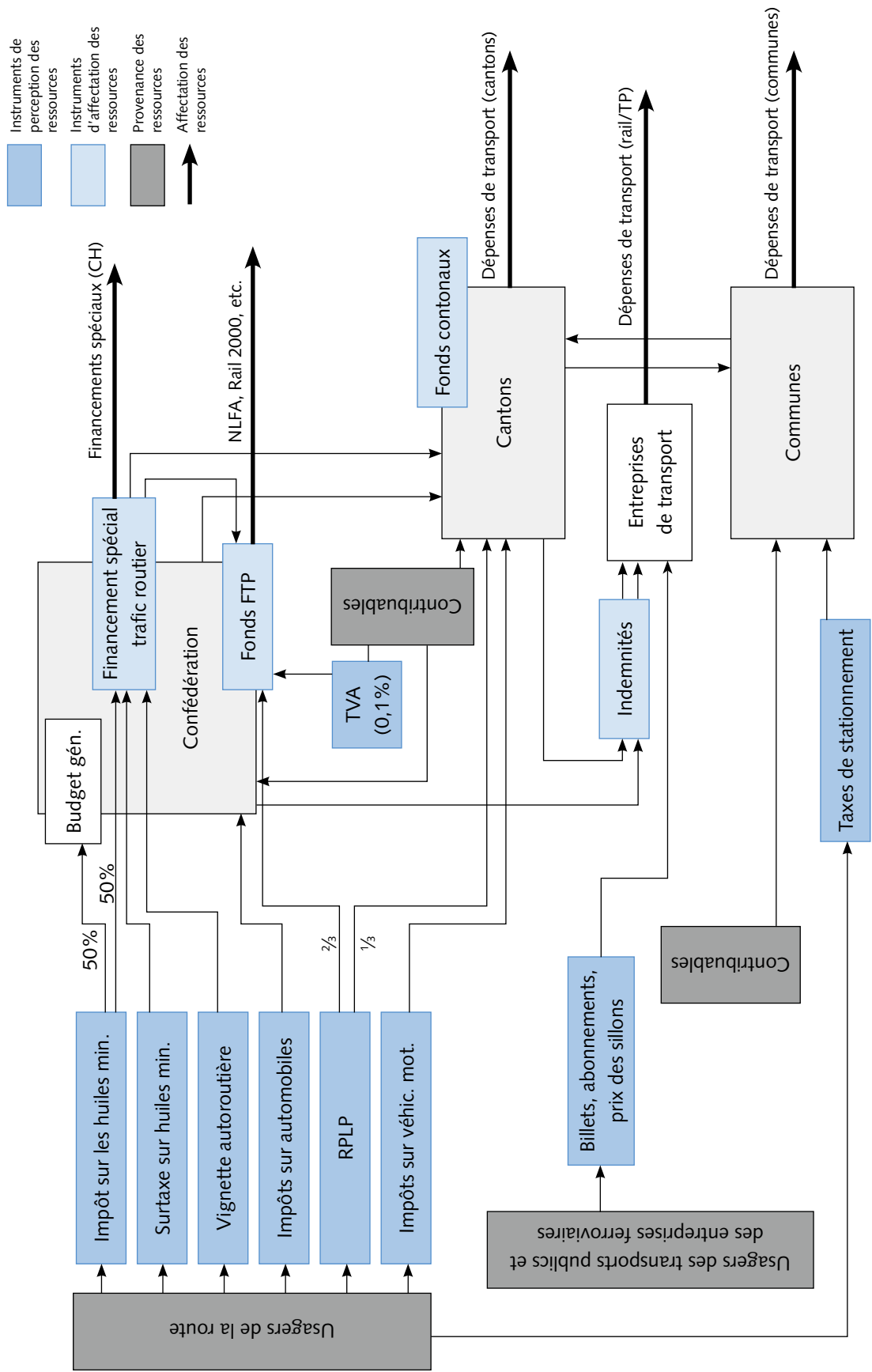
Sources: Compte ferroviaire 2005 (OFS); Compte d'Etat 2005; Les finances publiques en Suisse 2005 (Administration fédérale des finances).

6.4 Principaux flux financiers de la route et du rail

Les principaux flux financiers de la route et du rail en 2005 sont présentés dans le schéma suivant.

Représentation schématique du compte des flux financiers du domaine routier et du domaine rail/transports publics

G 15



7 Données de base

Ce chapitre donne un aperçu de l'évolution et du contenu des principales données de base considérées dans le compte des transports.

7.1 Réseau par mode de transport

Le réseau routier a augmenté de quelque 19% entre 1970 et 2005, alors que le réseau ferroviaire n'a pratiquement pas changé¹⁵ pendant la même période. La progression la plus marquée concerne les routes nationales (+170%).

7.2 Investissements dans les infrastructures

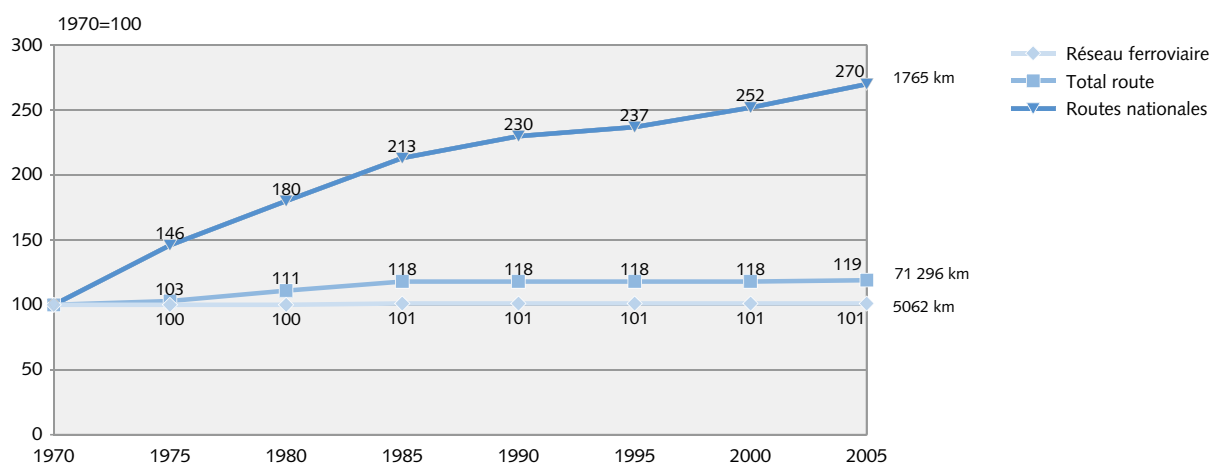
Le graphique 17 illustre les investissements engagés dans les infrastructures routières et ferroviaires entre 1950 et 2005. Il montre clairement que les montants consacrés aux infrastructures routières ont fortement augmenté à partir des années 1960 (construction des routes nationales). Par contre, les investissements dans les infrastructures ferroviaires ne se sont accrus qu'au milieu des années 1980 et plus particulièrement pendant les années 1990 (Rail 2000 et Alptransit).

7.3 Prestations de transport

En 2005, le trafic privé (voitures de tourisme, motocycles et cars) réalise 81% des prestations de transport de voyageurs, le rail en assure 14% et les transports publics les 4% restants. La part des transports publics a baissé de 21% à 19% par rapport à 1970. Si la quote-part du trafic routier a également augmenté dans le transport de marchandises au détriment du rail, ce dernier totalise tout de même 39% de ces prestations de transport. Le graphique 18 montre la répartition modale entre 1970 et 2005 du trafic voyageurs, le graphique 19 celle du trafic marchandises.

Développement du réseau par mode de transport, 1970–2005

G 16

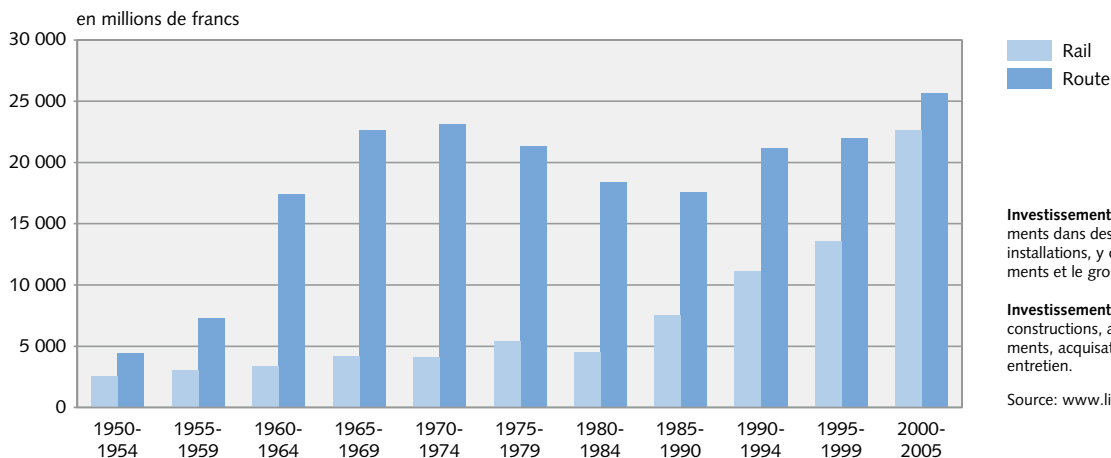


© Office fédéral de la statistique (OFS)

¹⁵ L'essentiel du réseau ferroviaire suisse a été réalisé au cours de la deuxième moitié du 19^e siècle et au début du 20^e siècle.

Investissements dans les infrastructures ferroviaires et routières, par période de 5 ans, 1950–2005

G 17



Investissements ferroviaires: investissements dans des équipements et les installations, y compris les renouvellements et le gros entretien.

Investissements routiers: nouvelles constructions, améliorations, aménagements, acquisition de terrains et gros entretien.

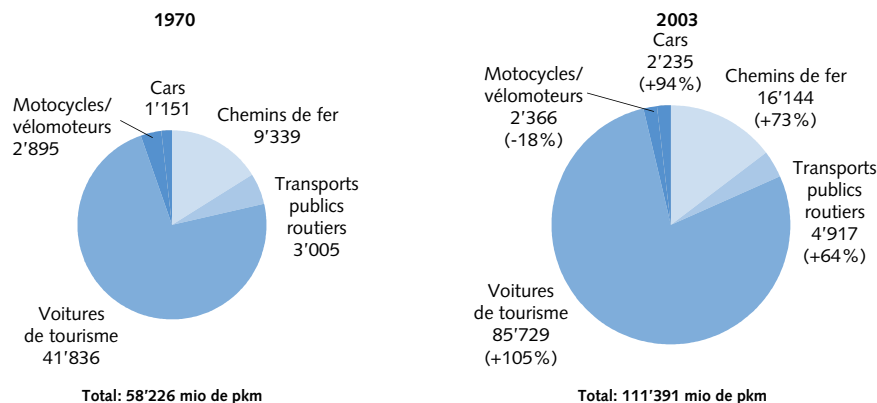
Source: www.litra.ch (prix 2005)

© Office fédéral de la statistique (OFS)

Prestations de transport du trafic voyageurs en 1970 et en 2005

G 18

en millions de personnes-kilomètres



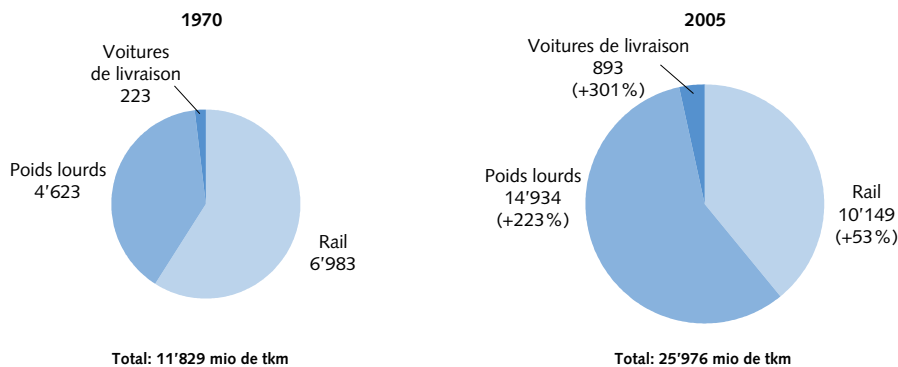
Chiffres entre parenthèses: croissance 1970–2005

© Office fédéral de la statistique (OFS)

Prestations de transport du trafic marchandises en 1970 et en 2005

G 19

en millions de tonnes-kilomètres



Chiffres entre parenthèses: croissance 1970–2005

Rail: en tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des véhicules à moteur, remorques et conteneurs dans le transport combiné)

© Office fédéral de la statistique (OFS)

7.4 Coûts externes

Les coûts externes du trafic routier et du trafic ferroviaire en Suisse ont totalisé 7,9 milliards de francs en 2005. 95% de ces coûts (soit environ 7,5 milliards de francs) ont été le fait du trafic routier, et 5% (soit 455 millions de francs) celui du trafic ferroviaire.

T 8 Coûts externes du trafic routier et du trafic ferroviaire en 2005, en millions de francs¹⁶

en millions de francs	Route (transports privés et publics) ¹⁷			Rail				Total
	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Total Route	Trafic voyageurs	Trafic marchandises	Tiers	Total Rail	
Accidents ¹⁸	1 310,5	108,6	1 419,1	1,6	2,6	25,6	29,8	1 448,9
Dommages aux bâtiments	143,9	130,0	273,9	7,9	7,5	--	15,4	289,3
Atteintes à la santé (pollution de l'air)	1 046,7	787,1	1 833,8	55,2	65,3	--	120,5	1 954,3
Bruit	767,7	333,0	1 100,7	53,3	20,4	--	73,7	1 174,4
Nature et paysage	591,7	95,4	687,1	72,9	37,2	--	110,1	797,2
Changements climatiques	1 030,1	226,3	1 256,4	0,9	6,3	--	7,2	1 263,6
Autres domaines de l'environnement	661,0	244,5	905,5	61,6	36,7	--	98,3	1 003,8
Total	5 551,6	1 924,9	7 476,5	253,4	176,0	25,6	455,0	7 931,5

¹⁶ INFRAS/Ecoplan 2008: Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz. Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten. Sur mandat de l'ARE et de l'OFEV, Zurich/Berne/Altdorf.

¹⁷ Dans l'étude de INFRAS/Ecoplan, les coûts externes des accidents comportent en plus les catégories mobilité douce (582 millions de francs) et Tracteurs (15,7 millions de francs); ces catégories ne sont en revanche pas considérées dans le compte des transports.

¹⁸ Dans le compte des transports, les coûts externes des accidents sont contenus dans les coûts de la sécurité.

Bibliographie

Administration fédérale des finances: Les Finances publiques en Suisse 2005.

Administration fédérale des finances: Compte d'Etat 2005.

ASTAG: Die Selbstkosten für Nutzfahrzeuge im Strassen-transport – Eine Dokumentation für die Praxis (verschiedene Jahrgänge)

Ecoplan/INFRAS 2002: UNITE – Unification of Accounts and Marginal Costs for Transport Efficiency, Pilot Account for Switzerland, Berne.

Ecoplan 2006: Les avantages des transports. Synthèse des projets partiels 1–4. Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial ARE et de l'Office fédérale des routes OFROU, Berne.

INFRAS 1998: Nouvelle conception du compte routier, sur mandat de l'OFS.

INFRAS 2001: Nouvelle conception du compte ferroviaire, sur mandat de l'OFS.

INFRAS/Ecoplan 2006: Transportkostenrechnung (TRAKOS), Konzept und Pilotrechnung, rapport d'expert, sur mandat de l'Office fédérale de la statistique OFS et de l'Office fédéral du développement territorial ARE, Zurich/Berne.

INFRAS/Ecoplan 2008: Externe Kosten des Verkehrs in der Schweiz. Aktualisierung für das Jahr 2005 mit Bandbreiten. Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial ARE et de l'Office fédéral de l'environnement OFEV, Zurich/Berne.

INFRAS/IWW 2000: External cost of transport, sur mandat de l'UIC, Paris/Zurich/Karlsruhe.

König et al. 2004: Zeitkostenansätze im Personenverkehr, A. König, K. W. Axhausen (IVT ETH Zürich), G. Abay (Rapp Trans), mandat de recherche n° 2001/534 sur mandat de l'Association suisse des ingénieurs en transports (SVI), Zurich.

LAVOC-EPFL 2002: Compte routier: Vérification des coefficients de vérification des coûts, Lausanne.

Maggi, Peter, Mägerle, Maibach 2000: Nutzen des Verkehrs, PNR 41 D10 Zurich/Lugano 2000.

Maibach et.al. 1999: Faire und effiziente Preise im Verkehr, PNR 41, Zurich.

Maibach et al. 2008: Handbook on estimation of external cost in the transport sector – Internationalisation Measures and Policies for all external Cost or Transport (IMPACT), Delft.

OFS: Compte routier, diverses éditions.

OFS: Compte ferroviaire, diverses éditions.

OFS 2006: Le compte des transports, Année 2003, Neuchâtel.

OFS 2007: La mobilité en Suisse: Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports. Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel.

OFS 2009: Portail «Statistique suisse», Thème 11 (Mobilité et transports), état 25.3.2009, <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11.html>, Neuchâtel.

TCS: Frais kilométriques (diverses éditions), Touring Club Suisse, Emmen.

Programme des publications de l'OFS

En sa qualité de service central de statistique de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public.

L'information statistique est diffusée par domaine (cf. verso de la première page de couverture); elle emprunte diverses voies:

Moyen de diffusion

Service de renseignements individuels

L'OFS sur Internet

Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents

Publications: information approfondie (certaines sont disponibles sur disquette/CD-Rom)

Banque de données (accessible en ligne)

Contact

032 713 60 11
info@bfs.admin.ch

www.statistique.admin.ch

www.news-stat.admin.ch

032 713 60 60
order@bfs.admin.ch

www.statweb.admin.ch

Informations sur les divers moyens de diffusion sur Internet à l'adresse www.statistique.admin.ch → Services → Les publications de Statistique suisse

Mobilité et transports

Information générales: Caroline Strahm, tél. 032 713 62 85
Fax Section Mobilité 032 713 64 49

Les publications ci-dessous peuvent être commandées ou téléchargées depuis le site Internet de l'OFS www.statistique.admin.ch

Accidents de la circulation routière en Suisse

Renseignements: Gerda Suter, tél. 032 713 66 55

Aviation civile suisse

Renseignements: Caroline Strahm, tél. 032 713 62 85

Véhicules routiers, effectif

Renseignements: Daniel Bohnenblust, tél. 032 713 66 25

Les transports publics

Renseignements: Marco Pool, tél. 032 713 66 47

Les transports routiers de marchandises

Renseignements: Philippe Marti, tél. 032 713 62 11

Mobilité en Suisse,

Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transport

Renseignements: Roger Evéquoz, tél. 032 713 63 97

Résultats du compte ferroviaire

Renseignements: Willy Früh, tél. 032 713 63 68

Résultats du compte routier

Renseignements: Jean-Marc Pittet, tél. 032 713 62 12

Le premier compte des transports a été établi pour l'année 2003 (OFS 2006). Les données de base des différentes sources ont été actualisées dans l'intervalle. Ce compte des transports 2005 forme le prolongement du compte des transports 2003. Il prend en considération l'ensemble des coûts (moyens de transport, infrastructure, sécurité, environnement) et l'ensemble des recettes relatifs aux transports routier et ferroviaire.

La publication fournit également des informations permettant de comparer les coûts spécifiques du trafic voyageurs et du trafic marchandises en fonction du mode de transport choisi.

Enfin, dans un dernier chapitre, une représentation des flux financiers montre comment les recettes des transports et les deniers publics sont utilisés.

N° de commande

812-0500

Commandes

Tél.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-mail: order@bfs.admin.ch

Prix

8 francs (TVA excl.)

ISBN 978-3-303-11250-2