

Le compte des transports

Année 2003



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Neuchâtel, 2006

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 Transports et communications
- 12 Monnaie, banques, assurances
- 13 Protection sociale
- 14 Santé
- 15 Education et science
- 16 Culture, 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 2003

Rédaction Markus Maibach, Christoph Schreyer (INFRAS)
Jean-Marc Pittet (OFS)
Nathalie Carron (ARE)

Editeur Office fédéral de la statistique (OFS)

Editeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Complément d'information: Jean-Marc Pittet, BFS, tél. 032 713 62 12 / fax 032 713 64 49
e-mail: jean-marc.pittet@bfs.admin.ch
Nathalie Carron, ARE, tél. 031 322 43 46 / fax 031 322 78 69
e-mail: nathalie.carron@are.admin.ch

Auteur: Markus Maibach, INFRAS

Réalisation: Jean-Marc Pittet, BFS

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: 812-0300

Prix: 8 francs (TVA excl.)

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 11 Transports et communications

Langue du texte original: Allemand

Traduction: Services linguistiques de l'OFS

Page de couverture: Rouge de Mars, Neuchâtel

Graphisme/Layout: OFS

Copyright: OFS, Neuchâtel 2006
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée

ISBN: 3-303-11245-2

Table des matières

Etat des lieux	4	5	Taux de couverture des coûts	20
Résumé	5	5.1	Couverture des coûts des différents modes de transport	20
Zusammenfassung	6	5.2	Taux de couverture des coûts pour les différents moyens de transport	21
Sintesi	7	5.3	Qui prend les coûts en charge?	21
Abstract	8	6	Coûts spécifiques par unité de transport	23
1 Introduction	9	6.1	Coûts par personne-kilomètre et par tonne-kilomètre	23
1.1 Buts	9	6.1.1	Transport de voyageurs	23
1.2 Signification pour la politique des transports	9	6.1.2	Transport de marchandises	24
2 Bases	10	6.2	Coûts unitaires par kilomètre parcouru	26
2.1 Structure du compte des transports	10	6.2.1	Transport routier	26
2.2 Délimitation du système	10	6.2.2	Transport ferroviaire	27
2.3 Données de base et rapport d'experts	11	7	Compte des flux financiers (2002)	28
2.4 Développement futur du compte des transports	11	7.1	But	28
3 Données de base	12	7.2	Bases – statistiques périodiques	28
3.1 Réseau par mode de transport	12	7.3	Comptes des flux financiers de la route et du rail	29
3.2 Investissements dans les infrastructures	12	7.4	Principaux flux financiers de la route et du rail	30
3.3 Prestations de transport	12	Bibliographie		33
4 Ensemble des coûts et des recettes	14			
4.1 Coûts totaux	14			
4.1.1 Coûts de la route et du rail selon les différents types de coûts	14			
4.1.2 Coûts totaux des trafics voyageurs et marchandises	16			
4.2 Recettes	18			

Etat des lieux

Actuellement, les informations disponibles en matière de compte de transport proviennent essentiellement du compte routier et du compte ferroviaire. Étant donné que ces deux comptes ne considèrent pas tout à fait les mêmes éléments, ils ne sont pas directement comparables. Le compte routier met en parallèle les coûts d'infrastructure avec les recettes provenant des divers impôts et taxes sur les transports. Quant au compte ferroviaire, il constitue 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. Notons par ailleurs que dans le cadre de diverses études, la Confédération a calculé les coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement imputables aux transports. 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. En tant que compte pilote, il 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 2003, les **coûts globaux** du trafic routier se montent à 65,1 milliards de francs et ceux du trafic ferroviaire à 10,3 milliards de francs. Ils sont imputables en majeure partie à l'acquisition et à l'exploitation des moyens de transport (66% des coûts du trafic routier et 53% des coûts du trafic ferroviaire). La part des coûts imputables aux infrastructures correspond pour la route à 11% des coûts globaux et pour le rail à 41%. En ce qui concerne les coûts des accidents et les dommages à l'environnement, le rapport est inversé puisque ces charges représentent 23% des coûts totaux du trafic routier et seulement 5% de ceux du rail. Les **coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement** ont été évalués à 6,1 milliards de francs par année pour le trafic routier et à 0,4 milliard de francs pour le trafic ferroviaire.

Pour le trafic voyageurs, les coûts par **personne-kilomètre** se montent à 50 centimes pour la route (voitures de tourisme) et à 40 centimes pour le rail. Pour le trafic marchandises, les coûts par **tonne-kilomètre** s'élèvent à 57 centimes pour la route et à 27 centimes pour le rail.

La comparaison des coûts totaux et des recettes donne 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 comme des recettes, le taux de couverture s'établit à 90% pour la route* et à 64% pour le rail.

* Indemnités pour le trafic public routier (bus, cars, trams).

Zusammenfassung

Insgesamt ergeben sich für den Zeitpunkt 2003 jährliche **Gesamtkosten** von 65,1 Milliarden Franken für den Strassenverkehr und 10,3 Milliarden Franken für den Schienenverkehr. Der wichtigste Kostenfaktor sind die Verkehrsmittel (Anschaffung und Betrieb). Im Strassenverkehr machen sie 66%, im Schienenverkehr 53% der Kosten aus. Der Anteil der Infrastrukturkosten liegt im Strassenverkehr bei 11% und beim Schienenverkehr bei 41% der Gesamtkosten. Bei den Unfall- und Umweltkosten sind die Verhältnisse umgekehrt. Im Strassenverkehr liegt der Anteil bei 23% und im Schienenverkehr bei 5%. Die **externen Unfall- und Umweltkosten** liegen jährlich im Strassenverkehr bei 6,1 Mia. Franken und im Schienenverkehr bei 0,4 Mia. Franken.

Pro **Personenkilometer** ergeben sich beim Strassenpersonenverkehr (Personenwagen) Kosten von 50 Rappen und im Schienenverkehr von 40 Rappen. Im Güterverkehr (pro **Tonnenkilometer**) ergeben sich für den Strassenverkehr Kosten von 57 Rappen und für den Schienenverkehr von 27 Rappen.

Ein Vergleich der Gesamtkosten mit den anrechenbaren Erträgen ergibt für die Strasse einen **Gesamtkostendeckungsgrad** von 92%. Der Schienenverkehr deckt seine Kosten zu 93%, wenn die Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen als Erträge angerechnet werden. Ohne Berücksichtigung der Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen erreicht die Strasse* einen Deckungsgrad von 90% und die Schienen einen Deckungsgrad von 64%.

* Abgeltungen für den öffentlichen Strassenverkehr (Busse, Cars, Trams).

Sintesi

Al 2003, il traffico su strada e il traffico su rotaia avevano generato annualmente **costi complessivi** pari a rispettivamente 65,1 e 10,3 miliardi di franchi. Tali cifre sono determinate in primo luogo dai costi legati ai mezzi di trasporto (acquisizione ed esercizio), i quali causano il 66% dei costi complessivi nell'ambito stradale e il 53% di quelli nell'ambito ferroviario. L'infrastruttura contribuisce invece alla formazione dei costi nella misura dell'11% nel traffico stradale e del 41% nel traffico su rotaia. Proporzioni inverse, invece, per quanto riguarda i costi legati a incidenti e ambiente: nel traffico su strada determinano il 23%, nel traffico ferroviario il 5% dei costi complessivi. Infine, i **costi esterni legati a incidenti e ambiente** ammontano a 6,1 miliardi di franchi annui nel traffico stradale e a 0,4 miliardi di franchi annui nel traffico ferroviario.

Per il trasporto passeggeri i costi generati ogni **chilometro-persona** raggiungono 50 centesimi nel traffico stradale (automobili) e 40 centesimi nel traffico ferroviario, per il trasporto merci i costi prodotti ogni **tonnellata chilometro** sono pari a, rispettivamente, 57 e 27 centesimi.

Confrontando i costi complessivi con i proventi imputabili, e includendo in questi ultimi anche gli indennizzi per prestazioni collettive, risulta un **grado di copertura dei costi complessivi** del 92% per la strada e del 93% per la ferrovia. Escludendo invece gli indennizzi per prestazioni collettive dai proventi, il grado di copertura scende al 90% per la strada* e al 64% per la ferrovia.

* Indennizzi per il trasporto pubblico su strada (autobus, pullman, tram).

Abstract

All things considered, **total annual costs** in 2003 stood at CHF 65.1 billion for road transport and CHF 10.3 billion for rail transport. The main cost factor is the type of rolling stock used (purchasing and operation). For road transport, rolling stock-related costs account for 66% of total costs whereas for rail transport, rolling stock-related costs account for 53% of total costs. Infrastructure costs account for 11% of total costs for road transport compared to 41% of total costs for rail transport. In contrast, accident and environmental costs account for 23% of the total costs for road transport and 5% of the total costs for rail transport. **External accident and environmental costs** stand at about CHF 6.1 billion for road transport and about CHF 0.4 billion for rail transport.

For passenger traffic, we find that private road transport (automobiles) cost about 50 centimes per **passenger-km**, and rail transport costs about 40 centimes per passenger-km. For freight traffic, we find that road transport costs about 57 centimes per tonne-km and rail transport costs about 27 centimes per **tonne-km**.

If we compare total costs to creditable revenue, we find that road transport has an **overall level of cost coverage** of 92%. In comparison, rail transport covers 93% of its costs if we include public transport subsidies in the calculation of creditable revenues. If we remove public transport subsidies from the calculation, road transport* covers 90% of its costs and rail transport covers 64% of its costs.

* Public road transport subsidies (for buses, coaches and trams).

1 Introduction

1.1 Buts

Le compte suisse des transports 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 mode de couverture des coûts et le taux** que permettent d'atteindre les indemnités directement imputables et les 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 différents coûts unitaires** (coûts par prestation de transport, coûts 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 coûts 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, étant donné que les résultats présentés sont tirés d'un compte pilote qui se réfère aux données actuellement disponibles. De plus, on tiendra compte du fait que l'estimation des coûts comporte un certain nombre d'incertitudes (surtout en ce qui concerne les coûts externes) et que l'évaluation des recettes imputables (par ex. les indemnités ou les contributions antérieures des pouvoirs publics) présente une certaine marge d'interprétation. Il y a donc lieu de faire preuve de prudence dans la comparaison des chiffres pour la route et le rail.

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 le trafic 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 suivant présente les caractéristiques structurelles du compte des transports. Il fait la distinction 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 disponibles le permettent, les recettes accessoires qui ne sont pas liées aux transports ne sont pas prises en compte. Le compte pilote se réfère aux données de l'année 2003. Le compte des flux financiers (chapitre 7) concerne en revanche l'année 2002.

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) ² 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 Le coût relatif au temps investi par les conducteurs dans le trafic voyageurs (personnes conduisant leur propre véhicule) est pris en compte sous forme de variante dans les comparaisons entre trafic privé et trafic public (coûts par personne-kilomètre).

2.3 Données de base et rapport d'experts

Le compte pilote 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 suivant montre les principales sources de données.

Le compte des transports a été développé 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. Ce rapport est disponible sur le site Internet de l'OFS.¹

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

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 Développement futur du compte des transports

Le compte pilote constitue un premier pas vers une plus grande transparence dans le domaine des coûts des transports. Plusieurs de ces coûts (par exemple, ceux des moyens de transport du trafic privé motorisé) sont estimés sur une base forfaitaire. De plus, les données actuellement disponibles sur le trafic aérien et la navigation ne

sont pas complètes; ces modes de transport doivent donc faire l'objet d'analyses plus détaillées pour que leurs chiffres puissent être intégrés dans le compte des transports. Le rapport d'experts comporte par ailleurs un chapitre sur la régionalisation et un autre sur la prise en compte des coûts marginaux. Il est prévu à moyen terme de compléter le compte des transports et d'y intégrer les autres modes de transport.

¹ INFRAS/Ecoplan: Transportkostenrechnung (TRAKOS). Conception et compte pilote. Zurich/Berne 2006

3 Données de base

3.1 Réseau par mode de transport

Le réseau routier a augmenté de 19% entre 1970 et 2003, alors que le réseau ferroviaire n'a pratiquement pas changé² pendant la même période. La progression la plus marquée concerne les routes nationales (+ 166%). Les tronçons de Rail 2000 ouverts en 2004 n'ont pas été pris en compte ici dans le réseau ferroviaire.

3.2 Investissements dans les infrastructures

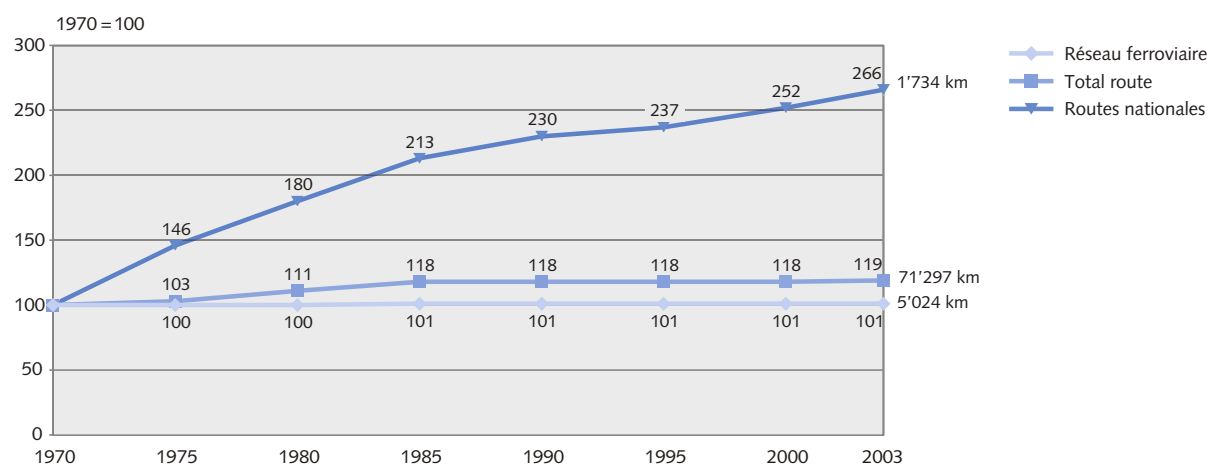
Le graphique 2 illustre les investissements engagés dans les infrastructures routières et ferroviaires entre 1950 et 2003. Il montre clairement que les montants consacrés aux infrastructures routières ont fortement augmenté à partir des années 1960 (construction des routes nationales). Par contre, les 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).

3.3 Prestations de transport

En 2003, le trafic privé (voitures de tourisme, motocycles et cars) réalise 82% des prestations de transport de voyageurs, le rail en assure 13% environ et les transports publics routiers les 5% restants. La part des transports publics a baissé de 21% à 18% par rapport à 1970. Bien que la quote-part du trafic routier ait également augmenté dans le transport des marchandises au détriment du rail, le rail totalise tout de même 39% de ces prestations de transport. Le graphique 3 montre la répartition modale entre 1970 et 2003 du trafic voyageurs, le graphique 4 celle du trafic marchandises.

Développement du réseau par mode de transport, 1970–2003

G 1

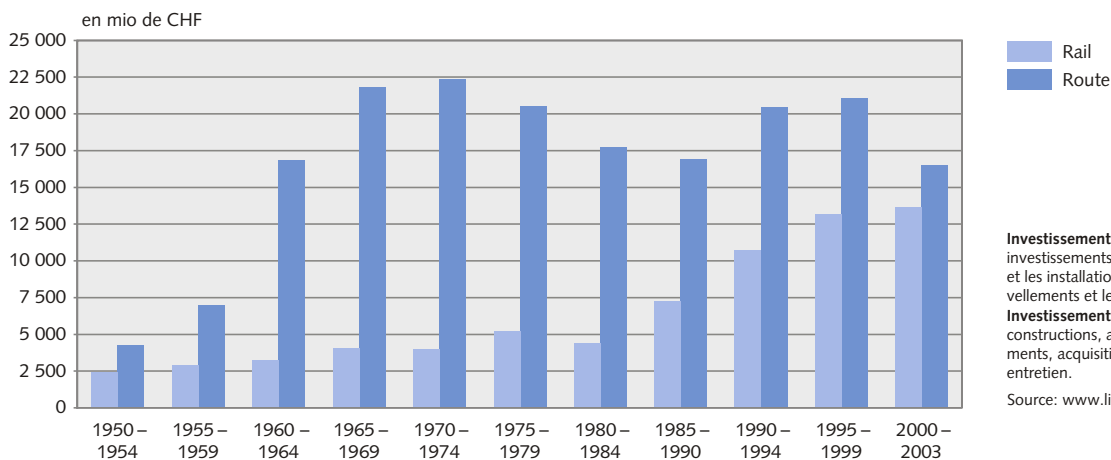


© Office fédéral de la statistique (OFS)

² 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 en mio de francs par période de 5 ans, 1950–2003

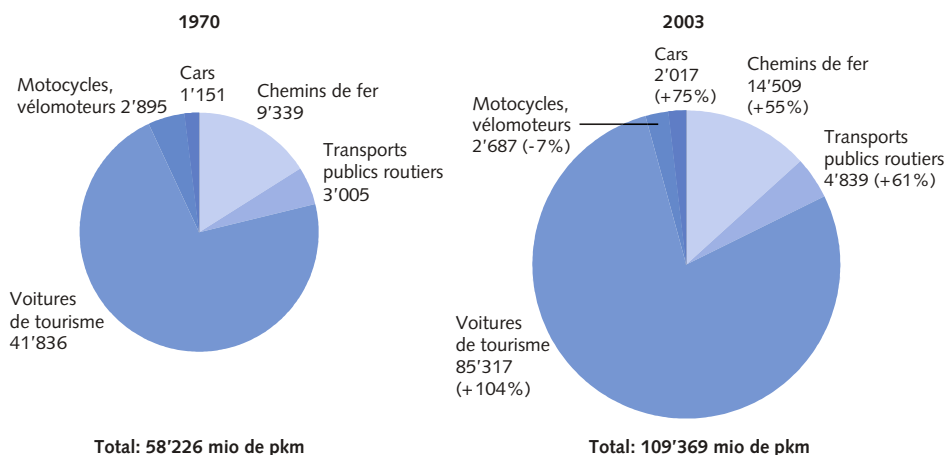
G 2



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Prestations de transport du trafic voyageurs en 1970 et en 2003, en mio de personnes-km

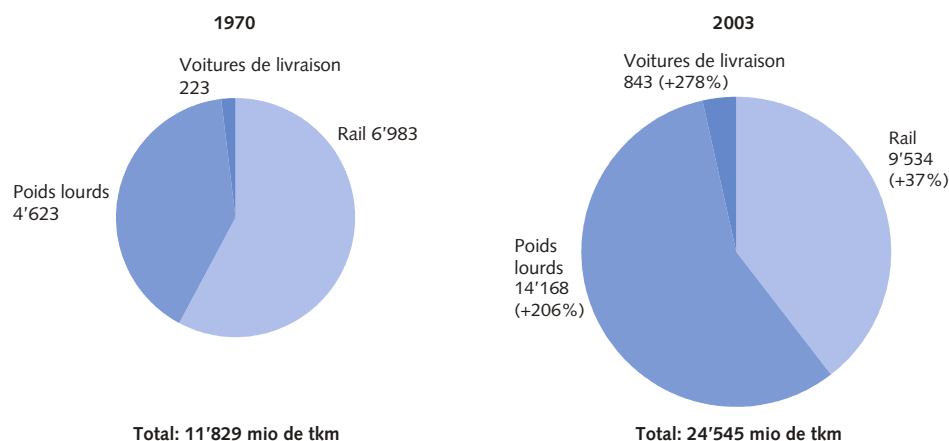
G 3



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Prestations de transport du trafic marchandises en 1970 et en 2003, en mio de tonnes-km

G 4



© Office fédéral de la statistique (OFS)

4 Ensemble des coûts et des recettes

4.1 Coûts totaux

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

Les coûts totaux pour l'année 2003 se montent à 65,1 milliards de francs pour le trafic routier et à 10,3 milliards de francs pour le trafic ferroviaire.

Les **moyens de transport** (acquisition, exploitation et entretien des véhicules ou du matériel roulant) génèrent la majeure partie des coûts totaux des transports (66% environ pour la route et 53% pour le rail). Dans le trafic routier, près de la moitié de ces coûts dépend des kilomètres parcourus (les coûts varient par exemple en fonction du prix de l'essence ou de l'entretien du véhicule). L'autre moitié se compose de coûts fixes et ne dépend pas des prestations kilométriques. Dans le trafic routier public, la part des coûts fixes est plus élevée: elle atteint 68%. Pour le trafic ferroviaire, celle-ci dépasse même 81%.

Les **coûts d'infrastructure** sont particulièrement importants dans le trafic ferroviaire. Ils représentent plus de 41% des coûts totaux contre seulement 11% pour le trafic routier. Il s'agit avant tout de coûts fixes.

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 16% des coûts totaux pour la route et seulement 1% pour le rail. Une partie de ces coûts n'est pas couverte par les primes d'assurance. Ces coûts externes représentent 12% des coûts de la sécurité dans le trafic routier et 10% environ dans le trafic ferroviaire. 99% du total des coûts de la sécurité sont imputables à la route et 1% au rail.

Les **coûts des dommages à l'environnement** sont des coûts externes à la charge de la collectivité. Il s'agit des coûts attribuables à la pollution atmosphérique, au bruit, aux effets sur la nature et le paysage de même qu'aux risques pour le climat liés aux émissions de gaz à effet de serre. Les valeurs présentées reposent sur les études scientifiques réalisées pour la Suisse. La part des coûts des dommages à l'environnement sur les coûts totaux est de 7% dans le trafic routier et de 4% dans le trafic ferroviaire. 92% du total des coûts des dommages à l'environnement sont imputables à la route et 8% au rail.

Qu'entend-on par coûts externes?

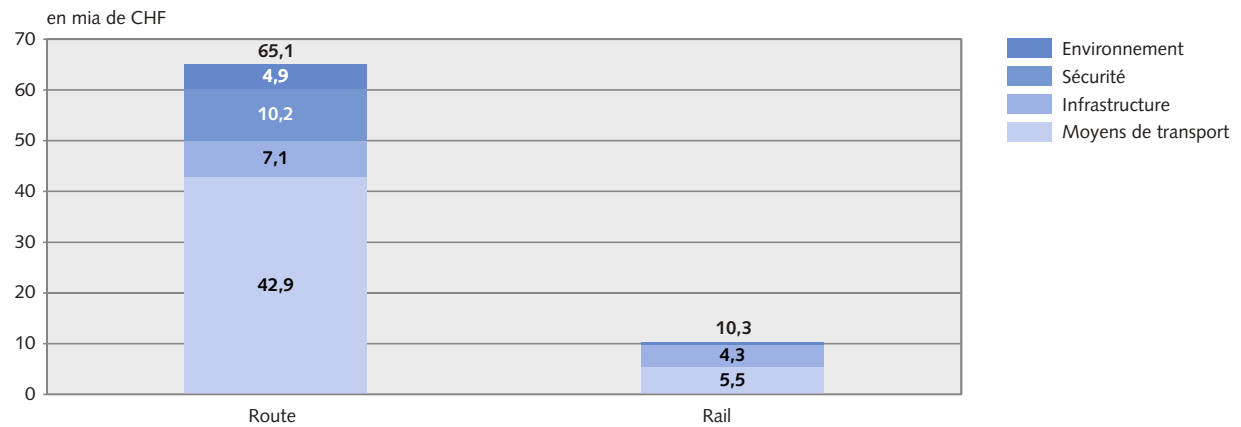
Les coûts externes sont des coûts qui ne sont pas couverts directement par les usagers, mais qui sont à la charge de la collectivité. Une partie de ces coûts n'est pas de nature financière.

Les principaux domaines des coûts externes 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.

Coûts totaux de la route et du rail en 2003

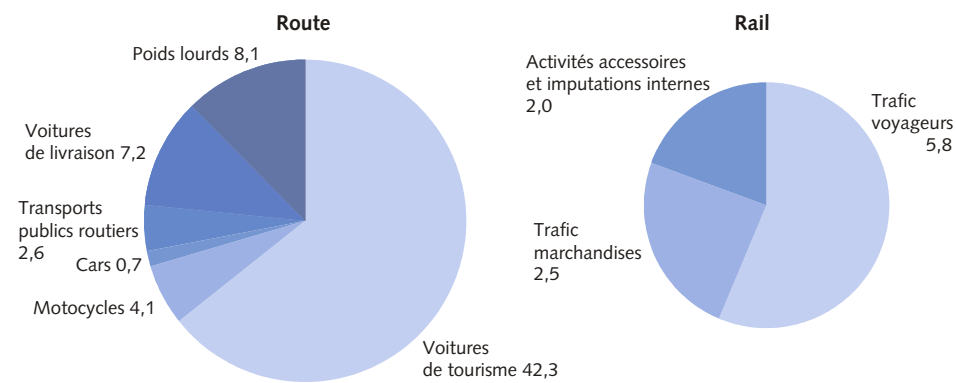
G 5



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Coûts totaux de la route et du rail en 2003, en mia de francs par moyen de transport

G 6



© Office fédéral de la statistique (OFS)

4.1.2 Coûts totaux des trafics voyageurs et marchandises³

Les coûts totaux du **trafic routier** se montent en 2003 à 49,7 milliards de francs environ pour le transport de personnes et à 15,3 milliards de francs pour le transport de marchandises.

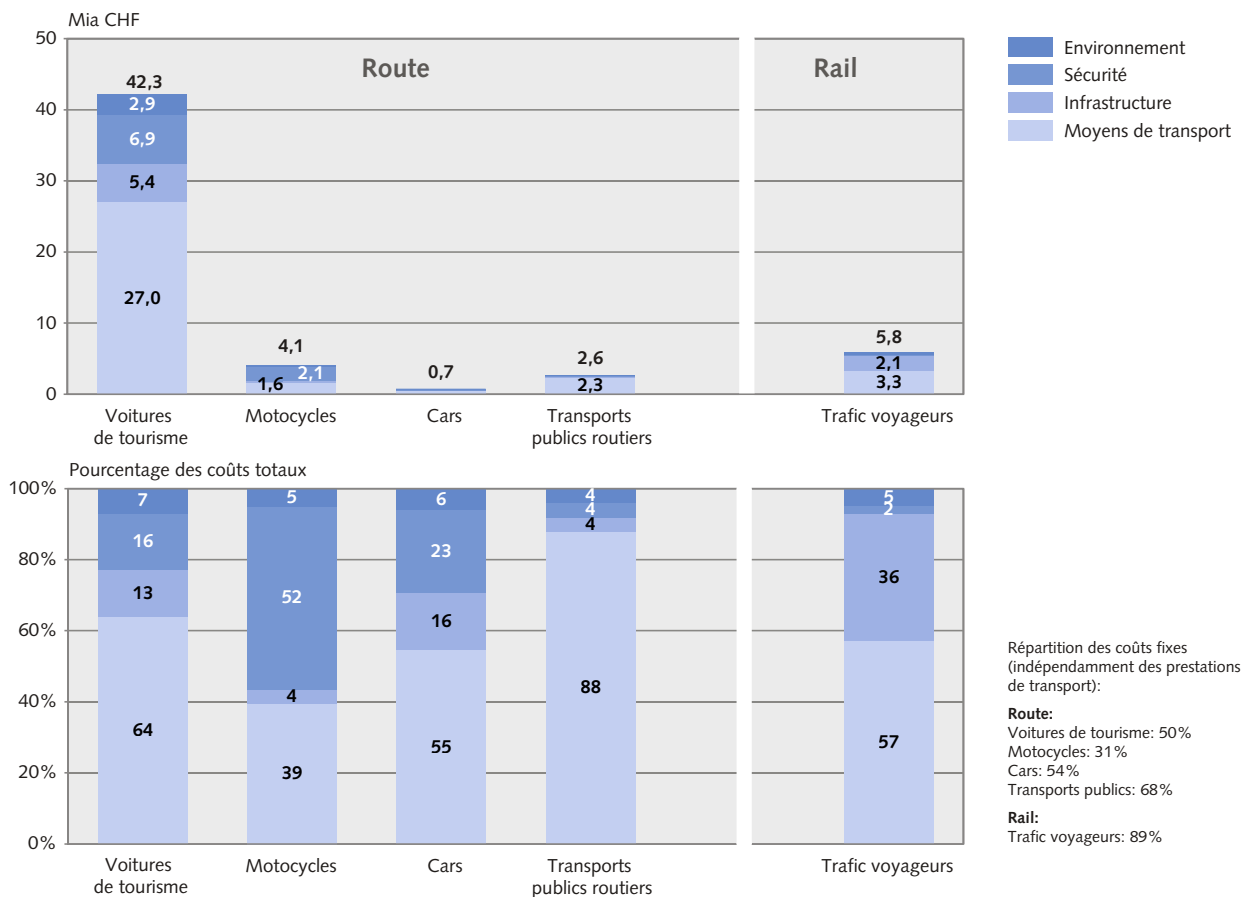
Pour le **trafic ferroviaire**, les coûts s'élèvent à 5,8 milliards de francs pour le transport de personnes et à 2,5 milliards de francs pour celui de marchandises. Les activités accessoires et les imputations internes, d'une valeur de 2 milliards de francs, ne figurent pas dans les graphiques suivants.

Dans le **transport routier motorisé de personnes** (voitures de tourisme, motos 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 motos, 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.

Coûts du trafic voyageurs en 2003 Coûts totaux et parts des différents moyens de transport

G 7



© Office fédéral de la statistique (OFS)

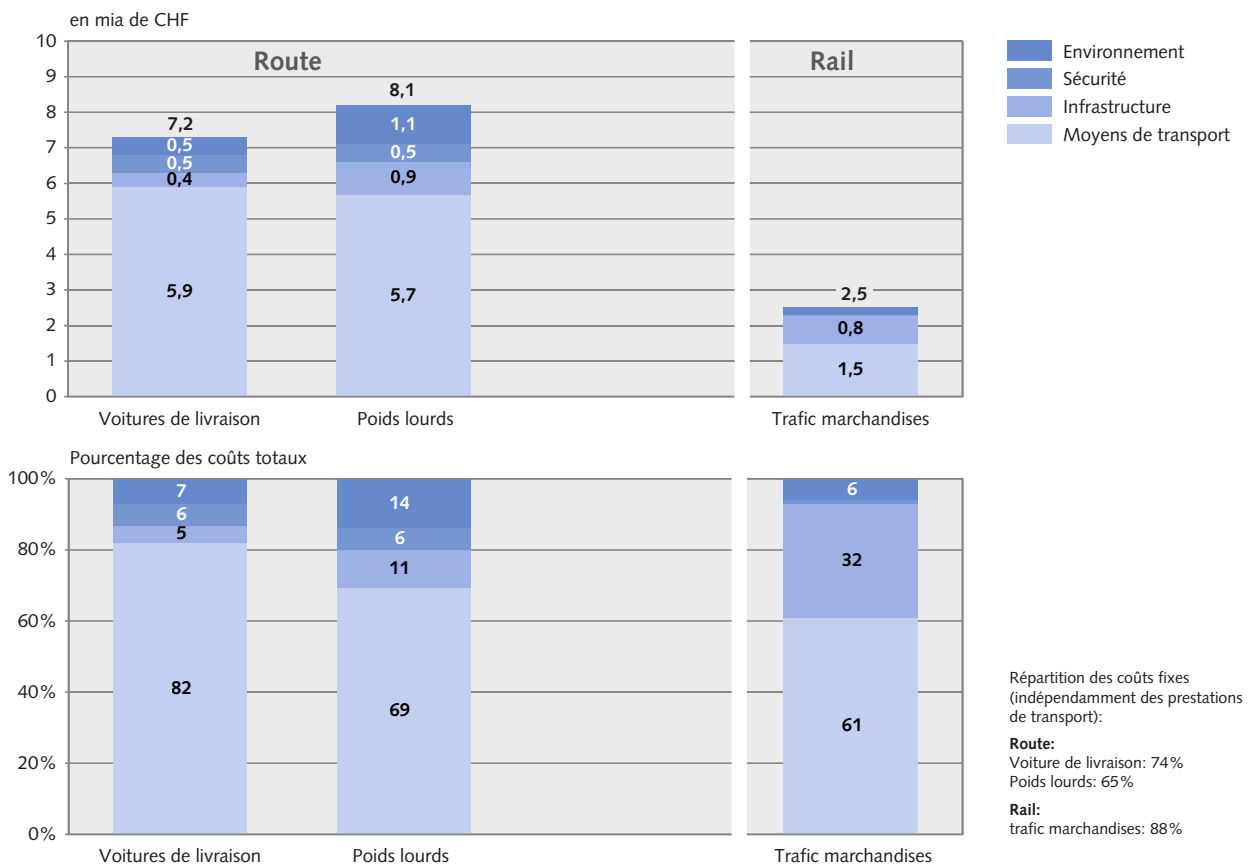
³ Les montants présentés ici sont inférieurs aux coûts totaux montrés plus haut, ceux-ci comptant, notamment en ce qui concerne le transport ferroviaire, des éléments de coûts qui ne sont pas directement imputables au trafic voyageurs ou marchandises (liés par exemple aux activités accessoires).

Les coûts des moyens de transports 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, 7,2 milliards de francs sont imputables aux voitures de livraison et 8,1 milliards de francs aux poids lourds.

Dans le **transport ferroviaire de marchandises**, la part des coûts d'infrastructure est à nouveau 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 2003
Coûts totaux et parts des différents moyens de transport

G 8



© Office fédéral de la statistique (OFS)

4.2 Recettes

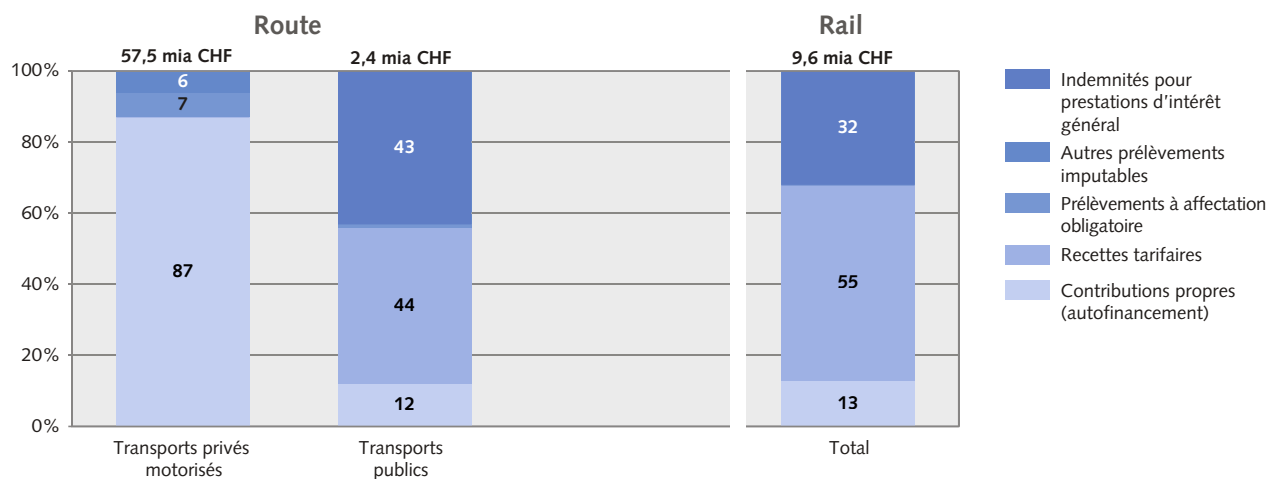
Les recettes varient selon le mode de transport et le type de coûts, comme le montre le tableau 3:

Les parts aux recettes du trafic routier et du trafic ferroviaire sont présentées ci-dessous.

Dans les transports privés, environ 87% des recettes proviennent de prestations financées par les usagers. Il ne s'agit ici pas à proprement parler de recettes (prestations financées par les conducteurs, couverture privée des coûts dans le trafic commercial). Les prélèvements à affectation obligatoire (pour l'infrastructure routière) et les autres prélèvements imputables (notamment la RPLP) représentent respectivement 7 et 6% 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.

Parts aux recettes selon les modes de transport routiers et ferroviaires en 2003 G 9



Explications:

Route transports privés: voitures de tourisme, motocycles, Cars, poids lourds, véhicules de livraison

Route transports publics: bus, tram, trolleybus

Rail: trafic voyageurs et marchandises

L'autofinancement dans les transports publics englobe les activités accessoires financées par des fonds propres et les primes d'assurance accidents.

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

Mode de transport	Moyen de transport	Infrastructure	Sécurité	Environnement
Transports privés motorisés	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, aussi bien à l'infrastructure qu'aux coûts relatifs à la sécurité et à l'environnement.

Les contributions publiques versées pour les prestations d'intérêt général des transports public 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 5).

5 Taux de couverture des coûts

5.1 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). Étant 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:

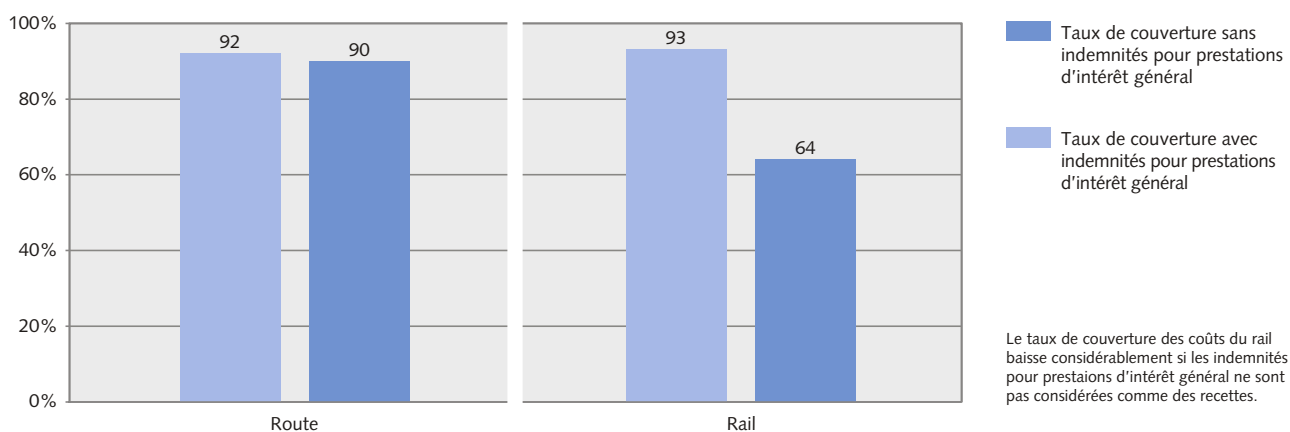
- Le taux de couverture des coûts totaux, **indemnités pour prestations d'intérêt général incluses** dans les recettes.

- 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, ce chiffre se situe à 64%. Contrairement au résultat obtenu pour la route, les coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement n'ont que peu d'influence sur le taux de couverture.

Comparaison des modes de transport en 2003, taux de couverture en % G 10



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Autres coûts supplémentaires

D'autres types de coûts peuvent avoir une influence sur les résultats obtenus. Ces coûts sont pris en compte 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**) et 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.⁴

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 pour l'année 2003 se montent à 4,7 milliards de francs. Ce montant englobe également les intérêts théoriques de 626 millions de francs sur les financements spéciaux dans le transport ferroviaire. Ces coûts sont mentionnés dans le compte ferroviaire.

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, un produit théorique légèrement supérieur de 170 millions de francs en 2003.

Les **bases légales**⁵ en vigueur prévoient d'exclure ces coûts du compte global des transports, ce qui correspond à une pratique couramment adoptée au niveau international.

La prise en compte de ces coûts aurait pour **effet** d'augmenter le taux de couverture des coûts de la route (sans les indemnités pour prestations d'intérêt général) de 90% à 91%. Dans le cas du rail, le taux correspondant (également sans les indemnités pour prestations d'intérêt général) baisserait en revanche de 64% à 46%.

5.2 Taux de couverture des coûts pour les différents moyens de transport

Le tableau 4 présente le taux de couverture des coûts des différents moyens de transport routiers et ferroviaires. Aucun 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 du rail ne sont pas prises en compte dans la répartition des coûts et des recettes entre le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

5.3 Qui prend les coûts en charge ?

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 11 pour le trafic routier et le trafic ferroviaire.

⁴ Ces coûts n'apparaissent pas non plus dans les comptes de flux financiers (cf. chapitre 7).

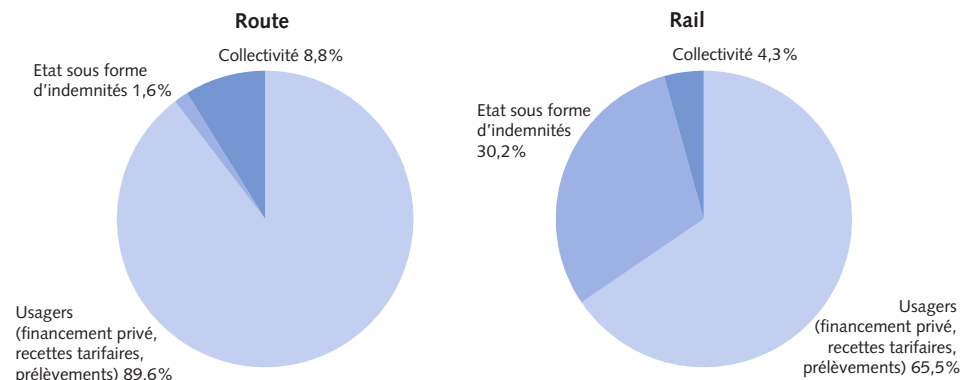
⁵ Loi sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31)

T 4 Taux de couverture des coûts des transports en 2003

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	–	42 287	38 942	-3 344	92%
Motocycles	–	4 089	3 518	-571	86%
Cars	–	715	673	-41	94%
Transports publics routiers	Oui	2 620	2 378	-243	91%
	Non	2 620	1 353	-1 268	52%
Voitures de livraison	–	7 244	6 843	-401	94%
Poids lourds	–	8 125	7 561	-564	93%
Total route	Oui	65 081	59 916	-5 165	92%
	Non	65 081	58 891	-6 190	90%
Trafic ferroviaire					
Trafic voyageurs	Oui	5 768	5 458	-309	95%
	Non	5 768	3 194	-2 574	55%
Trafic marchandises	Oui	2 538	2 149	-389	85%
	Non	2 538	1 379	-1 158	54%
Total rail	Oui	10 297	9 617	-680	93%
	Non	10 297	6 583	-3 714	64%

Les sources de financement du trafic routier et du trafic ferroviaire en 2003

G 11



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Alors que 90% des coûts du trafic routier sont couverts par les **usagers**, seuls les deux tiers des coûts du trafic ferroviaire sont financés par les usagers. **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 les transports routiers, avec environ 2%.

Selon les estimations actuelles, les coûts externes liés à la sécurité et à l'environnement du trafic routier se montent en 2003 à 6,1 milliards de francs. En tenant compte des recettes de la RPLP non affectées à l'infrastructure

routière⁶, les coûts non couverts du trafic routier diminuent à 5,7 milliards de francs. Ainsi, près de 9% 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 0,4 milliard de francs.

⁶ 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 322 millions de francs peuvent être allouées aux coûts externes liés à la sécurité et à l'environnement.

6 Coûts spécifiques par unité de transport

6.1 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 totaux et les coûts externes par personnes-kilomètres ou tonnes-kilomètres parcourus. Les graphiques suivants présentent les résultats pour le trafic voyageurs et le trafic marchandises.

6.1.1 Transport de voyageurs

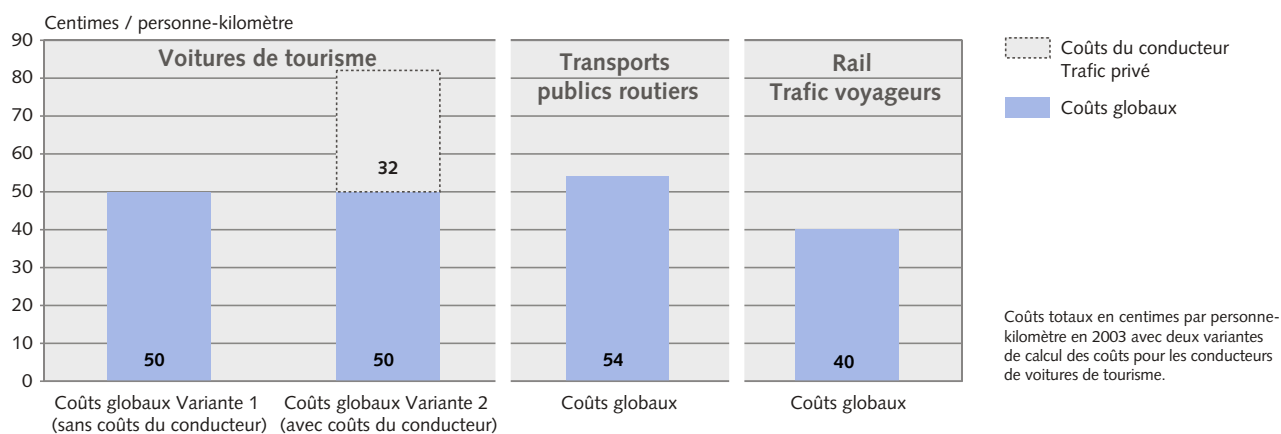
Les coûts totaux pour les **voitures de tourisme**, avec 50 centimes par personne-kilomètre (pkm), sont inférieurs à ceux des **transports publics routiers** (54 centimes par pkm). Le **rail** coûte environ 40 centimes par pkm, soit un cinquième de moins environ que la route. Il faut tenir

compte ici du fait que les résultats des transports publics sur route et sur rail incluent les frais de personnel des conducteurs. 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 théoriques⁷ 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 50 à 82 centimes par personne-kilomètre (variante 2 selon le graphique 12).⁸

Coûts unitaires pour le trafic voyageurs en 2003, en centimes par personne-kilomètre

G 12



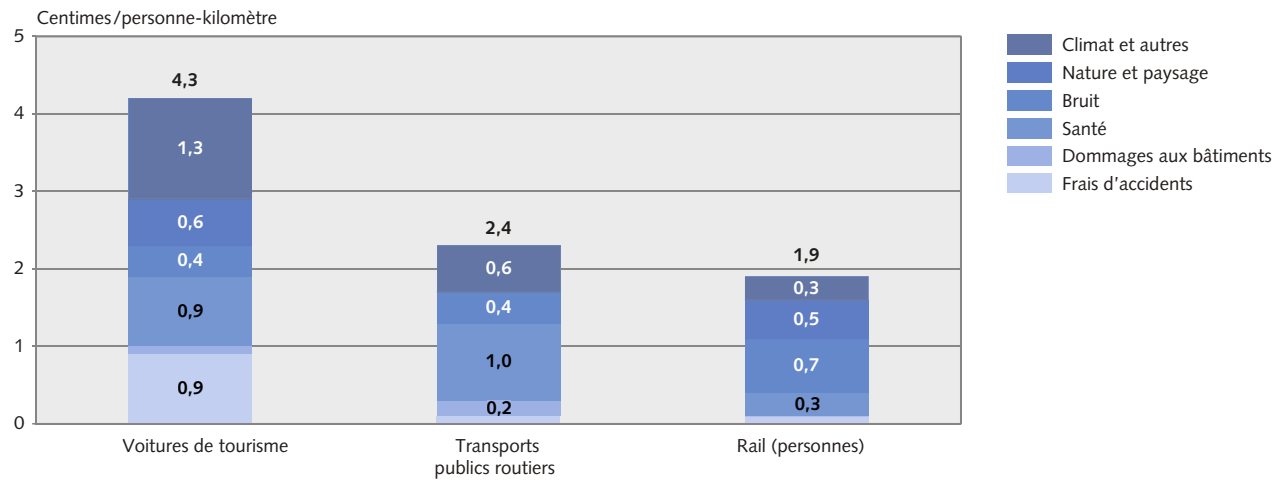
© Office fédéral de la statistique (OFS)

⁷ Tarif horaire pondéré pour les déplacements de 18,40 francs par heure, selon König et al. (2004)

⁸ 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 2003, en centimes par personne-kilomètre

G 13



© Office fédéral de la statistique (OFS)

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.

Les voitures de tourisme génèrent dans l'ensemble des coûts externes de 4,3 centimes/pkm. 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 au bruit et aux effets sur la nature et le paysage.

6.1.2 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 27 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.

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 161 francs environ par tonne transportée. Les coûts correspondant se montent à 75 francs pour le transport ferroviaire, soit à environ 53% 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 23 francs environ pour la route et de 4,50 francs pour le rail, soit environ de 80% de moins.

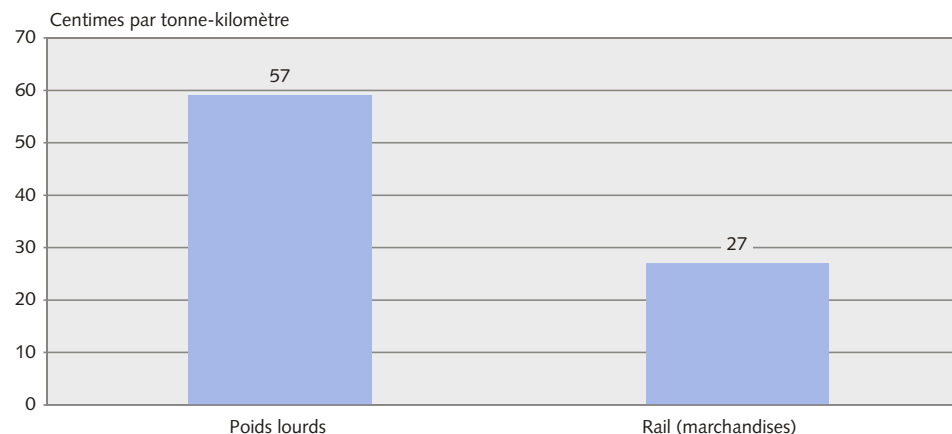
Les **coûts externes des accidents et des dommages à l'environnement** par tonne-kilomètre sont ainsi nettement plus bas dans le transport ferroviaire. Dans le transport routier, les coûts externes les plus importants sont ceux liés à la santé, causés principalement par la pollution due au carburant diesel, suivis des coûts externes provoqués par les atteintes au climat et à l'environnement. Il faut tenir compte ici du fait que le trafic routier couvre une partie de ces coûts (20%) avec la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.⁹

Dans le transport ferroviaire, les coûts liés à la santé occupent la place la plus importante.

⁹ 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 2003, en centimes par tonne-kilomètre

G 14

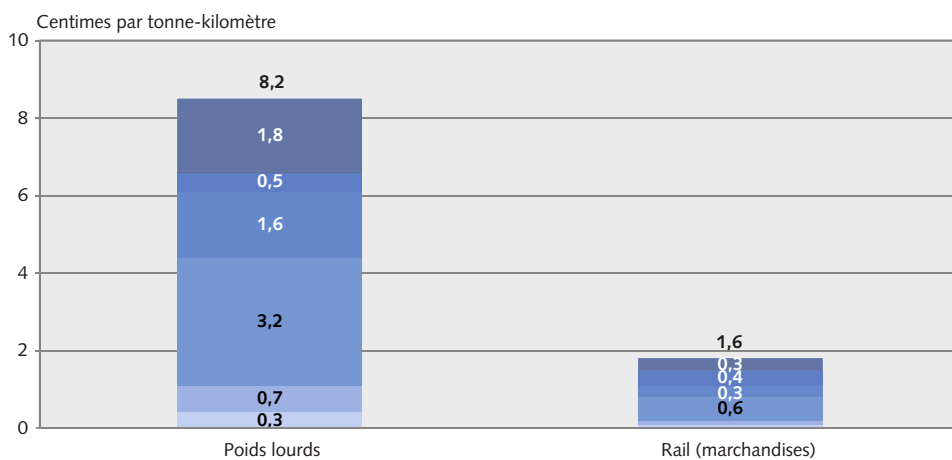


© Office fédéral de la statistique (OFS)

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 2003, en centimes par tonne-kilomètre

G 15



- Climat et autres
- Nature et paysage
- Bruit
- Santé
- Dommages aux bâtiments
- Frais d'accidents

Ce graphique présente les coûts non couverts des accidents et des dommages à l'environnement. Les recettes liées à la RPLP ne sont pas prises en compte pour le transport routier des marchandises.

© Office fédéral de la statistique (OFS)

6.2 Coûts unitaires par kilomètre parcouru

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

6.2.1 Transport routier

Le graphique suivant présente les coûts unitaires du **trafic voyageur**.

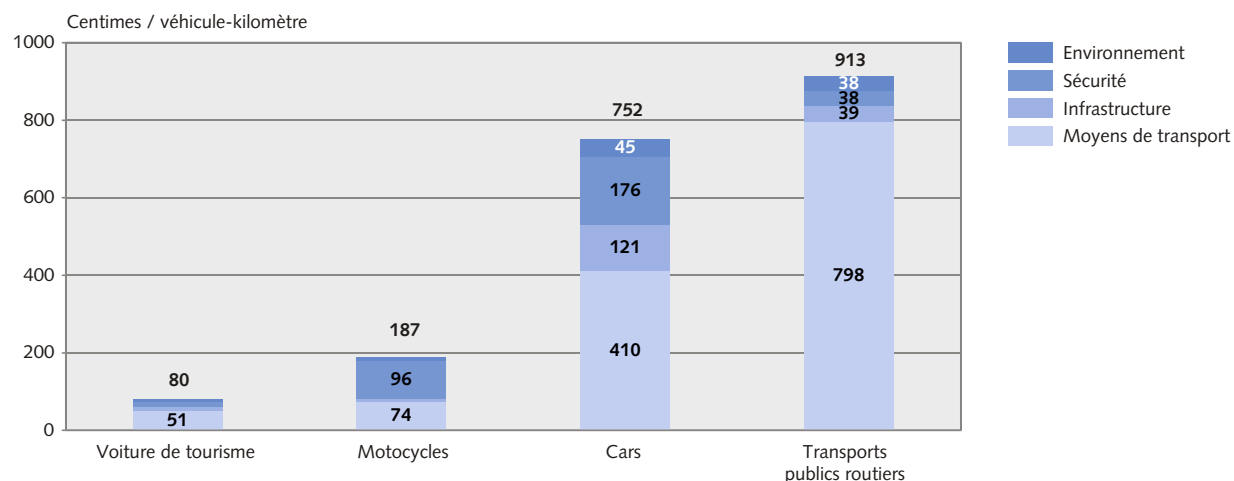
Une **voiture de tourisme** engendre des coûts totaux de 80 centimes environ par kilomètre parcouru, dont quelque 51 centimes sont imputables au moyen de transport et 10 centimes à l'infrastructure. Les coûts des accidents et ceux des dommages à l'environnement représentent un quart (20 centimes) des coûts totaux. Ceux-ci sont nettement plus élevés dans le cas des motos, où les coûts des accidents occupent une place particulièrement importante (près de 1 franc 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 7,50 francs et 9,10 francs par véhicule-kilomètre). Dans les transports publics routiers (y compris 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 4,10 francs environ par kilomètre. Les coûts d'infrastructure et ceux des accidents correspondent également à des catégories de coûts importantes.

Les **coûts externes** des accidents et ceux des dommages à l'environnement causés par une voiture de tourisme se montent à environ 7 centimes par kilomètre. Les coûts externes sont de loin plus élevés pour les deux-roues motorisés (26 centimes par km). Pour les cars (55 centimes par véhicule-kilomètre) et les transports publics routiers (40 centimes par km), les coûts de la santé dus à l'émission de particules fines représentent la majeure partie des coûts externes. Les coûts liés au climat et aux accidents ne sont pas négligeables pour autant.

Coûts unitaires de la route: trafic voyageurs en 2003, en centimes par véhicule-kilomètre

G 16



© 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 dominent tant pour les voitures de livraison que pour les poids lourds. Les coûts liés à la sécurité et aux dommages à l'environnement causés par les **voitures de livraison** se montent à 30 centimes (dont 17 centimes de coûts externes).

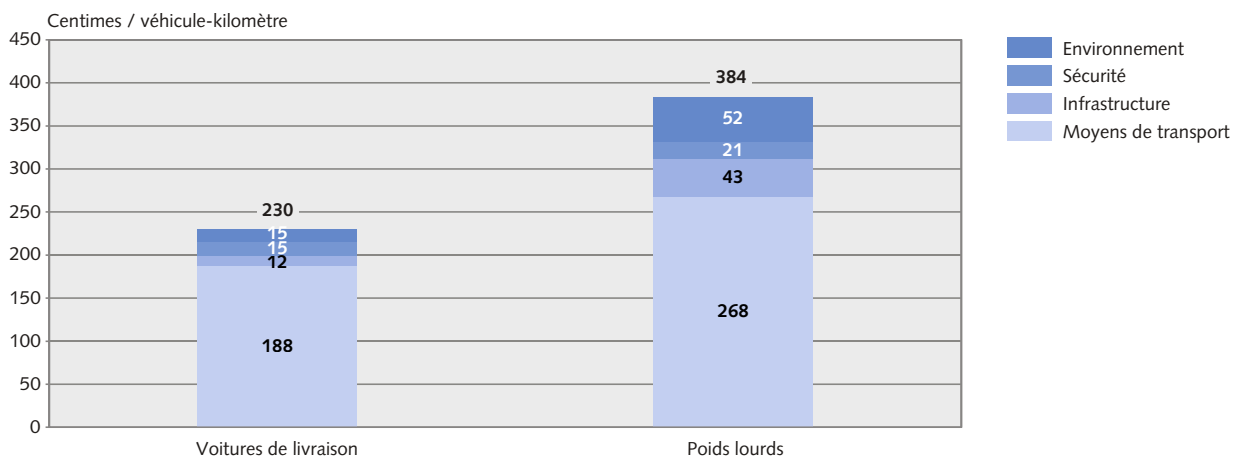
Pour les **poids lourds**, ces coûts représentent respectivement 73 et 55 centimes, couverts en partie par la RPLP.

6.2.2 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. En revanche, la part des coûts des accidents et des coûts des dommages à l'environnement y est beaucoup plus faible que dans le transport routier.

Coûts unitaires du transport routier de marchandises en 2003, centimes par véhicule-kilomètre

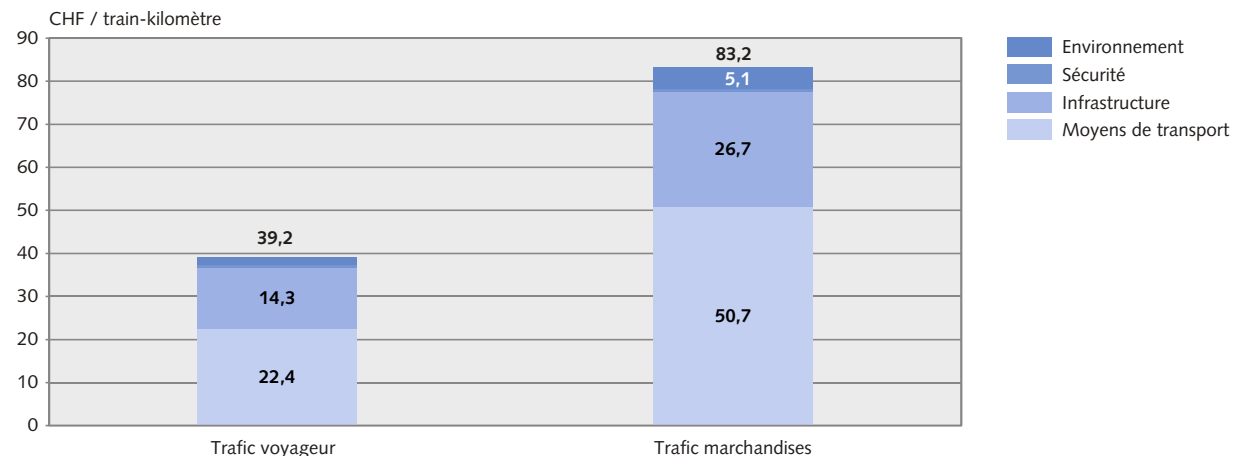
G 17



© Office fédéral de la statistique (OFS)

Coûts unitaires du transport ferroviaire en 2003, en francs par train-kilomètre

G 18



© Office fédéral de la statistique (OFS)

7 Compte des flux financiers (2002)

7.1 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). Il se différencie ainsi fondamentalement du compte des transports, comme le montre le tableau ci-dessous.

7.2 Bases – statistiques périodiques

Les chiffres présentés 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 des contributions liées à des ouvrages (p. ex. trafic combiné, protection de l'environnement) et d'autres contributions (compensations générales, recherche, etc.). Au total, 3,63 milliards de francs ont été versés au fonds en 2002.¹⁰ Celui-ci faisait état d'un excédent cumulé de 3,46 milliards de francs à la fin de 2002.

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, le moyen 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.

¹⁰ Il faut par ailleurs tenir compte des recettes tirées de l'autre moitié des recettes sur les huiles minérales (1,43 milliards de francs).

- 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, 2,03 milliards de francs ont été versés au fonds en 2002.

7.3 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 (5,85 milliards de francs) sont supérieurs aux ressources utilisées (4,43 milliards de francs).

Dans le **trafic ferroviaire**, la Confédération fait office de principal bailleur de fonds, avec une contribution de 3,9 milliards de francs. Les entreprises de transport enregistrent, quant à elles, un léger solde positif de 143 millions de francs par an.

T 6 Compte des flux financiers de la route en 2002 (Compte Pilote)

Dépenses / recettes	Montant en 2002 (en millions de francs)	Description
Echelon fédéral		
Provenance des ressources	5 854	Impôt sur les huiles minérales, vignette, RPLP
Affectation des ressources	4 427	Financements spéciaux, contributions aux cantons pour la construction, l'entretien et le financement
Solde	+1 427	Ressources générales de la Confédération
Echelon cantonal		
Provenance des ressources	5 724	Contribution de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur
Affectation des ressources	4 812	Dépenses pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes nationales et cantonales, contributions aux communes
Solde	+912	Budget général
Echelon communal		
Provenance des ressources	655	Contributions du canton, émoluments
Affectation des ressources	2 405	Dépenses pour la construction, l'entretien et l'exploitation des routes communales
Solde	-1 750	Budget général

Sources: Compte routier 2002 (compte des dépenses, OFS); Financement spécial «circulation routière» 2002 (ASTRA); Les finances publiques en Suisse 2002 (Administration fédérale des finances)

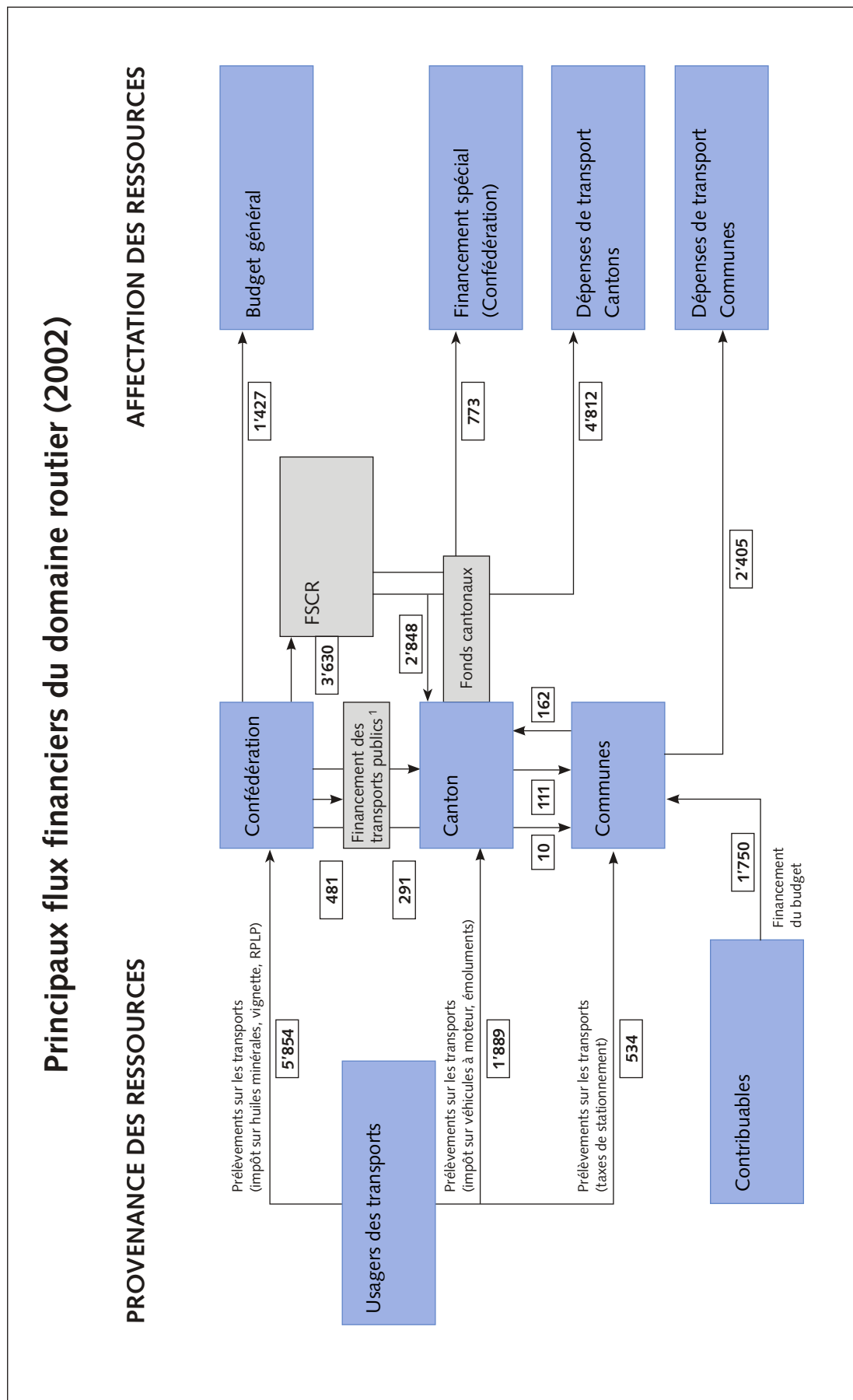
T 7 Compte des flux financiers du rail et des transports publics routiers en 2002 (Compte pilote)

Dépenses / recettes	Montant en 2002 (en millions de francs)	Description
Entreprises de transport ferroviaire		
Provenance des ressources	10 050	Recettes tarifaires, contributions des pouvoirs publics
Affectation des ressources	9 907	Financement de l'exploitation et de l'infrastructure
Solde	+143	Bénéfices des entreprises de transport
Entreprises de transport public routier: trafic régional et local		
Provenance des ressources	2 184	Recettes tarifaires, contributions des pouvoirs publics
Affectation des ressources	2 240	Financement de l'exploitation et de l'infrastructure
Solde	-56	Pertes des entreprises / communes
Echelon fédéral		
Provenance des ressources	1 104	Recettes du fonds FTP (RPLP)
Affectation des ressources	5 036	Amortissements et contributions aux entreprises
Solde	-3 932	Budget général
Echelon cantonal		
Provenance des ressources	461	Budget
Affectation des ressources	1 161	Contributions aux entreprises (indemnités trafic régional / infrastructure)
Solde	-701	Budget général
Echelon communal		
Provenance des ressources	48	Budget, contributions du canton
Affectation des ressources	593	Contributions aux entreprises (surtout pour le trafic local)
Solde	-545	Budget général

Sources: Compte ferroviaire 2002 (investissements capitalisés, OFS); Fonds FTP 2002 (OFT); Les finances publiques en Suisse 2002 (Administration fédérale des finances); Compte routier 2002 (compte de dépenses, OFS).

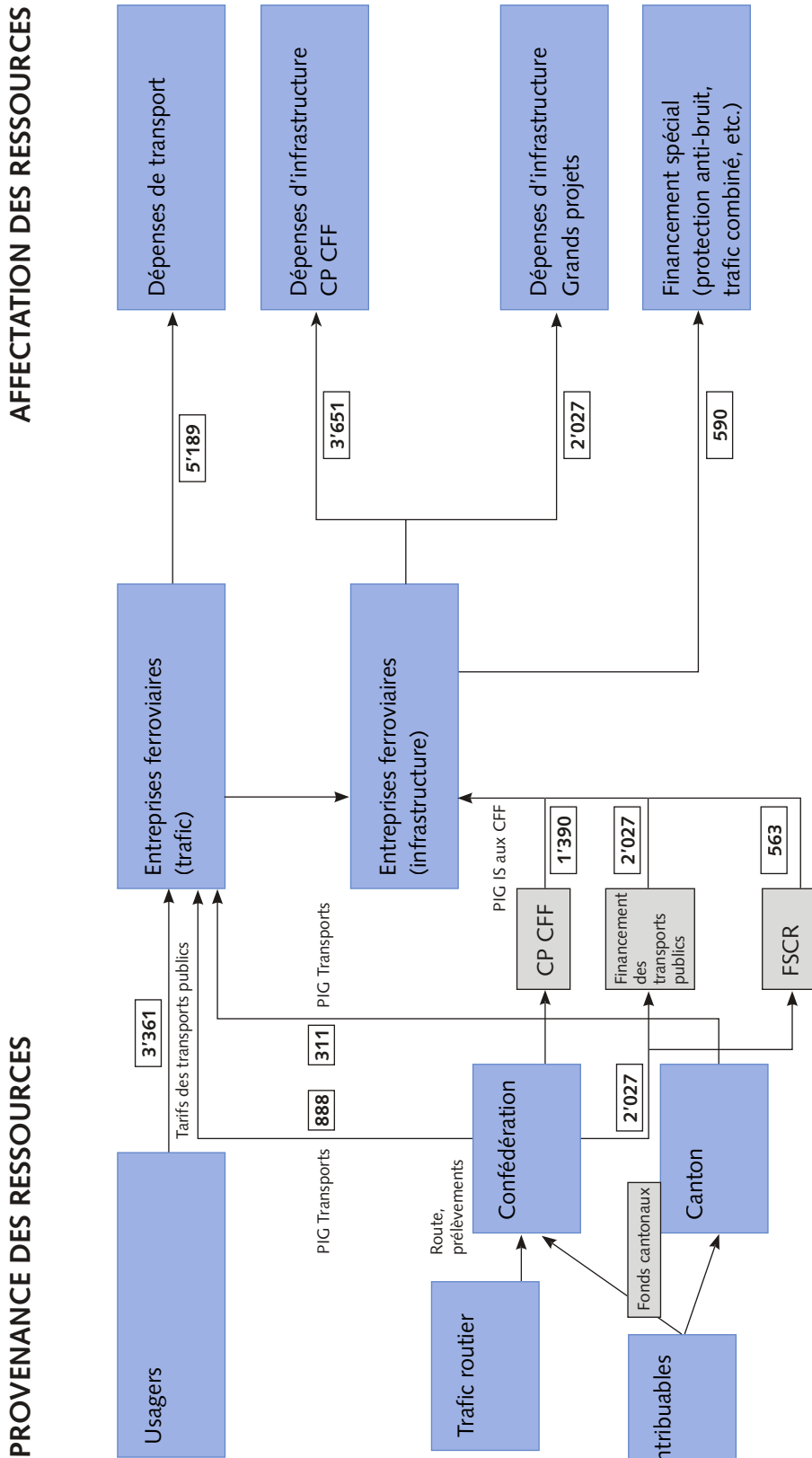
7.4 Principaux flux financiers de la route et du rail

Les principaux flux financiers de la route et du rail pour le compte pilote 2002 sont présentés dans les deux graphiques suivants. Ceux-ci se basent sur les principaux éléments fonctionnels (transports, infrastructure), de sorte que leurs chiffres ne coïncident pas totalement avec ceux des tableaux publiés plus haut.



Présentation schématique du compte des flux financiers pour le trafic routier (flux déterminants pour les pouvoirs publics en 2002, en millions de francs)
¹ Environnement, protection du paysage, trafic combiné, AM, protection de l'environnement; SFSV: Financement spécial «circulation routière»

Principaux flux financiers du domaine ferroviaire et des transports publics (2002)



Présentation schématique du compte des flux financiers du trafic ferroviaire et des transports publics (flux déterminants pour les pouvoirs publics en 2002, en millions de francs).
 Les prélèvements routiers sont les prélèvements servant au financement transversal (impôt sur les huiles minérales, RPLP)

CP: Convention sur les prestations Confédération – CFF; IS: Infrastructure; PIG: Indemnités pour prestations d'intérêt général
 FSCR: Financement spécial «circulation routière»;

Bibliographie

ARE/BFS (2001): La mobilité en Suisse: Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transports. Office fédéral du développement territorial (OFDT) et Office fédéral de la statistique (OFS), Berne et Neuchâtel.

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

OFROU Office fédéral des routes (1998): Staukosten im Strassenverkehr. Rapport final. Berne.

OFS: Compte routier, diverses éditions.

OFS: Compte ferroviaire, diverses éditions.

OFS: Portail «Statistique suisse», thèmes 11 (Transports, communications), état au 18.10.2005, http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/verkehr_und_nachrichtenwesen.html, Neuchâtel 2005.

OFS (2006a). Portail «Statistique suisse», thème 11 (Transports, communications), http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/verkehr_und_nachrichtenwesen.html, Neuchâtel 2006.

OFS (2006b): Prestations des véhicules de transport de biens. Résultats des enquêtes 2003 et séries chronologiques actualisées, Neuchâtel, à paraître.

Econcept (2004): Externe Kosten des Verkehrs im Bereich Natur und Landschaft. Monetarisierung der Verluste und Fragmentierung von Habitaten (résumé en français). Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial, de l'Office fédéral des routes et de l'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage. Berne 2004.

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

Ecoplan (2004a): Externe Gesundheitskosten durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung. Aktualisierung für das Jahr 2000 (résumé en français), Ecoplan, Infrac, ISPM Institut für Sozial- und Präventivmedizin. Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial, de l'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage, de l'Office fédéral de l'énergie et de l'Office fédéral de la santé publique. Berne 2004.

Ecoplan (2004b): Externe Lärmkosten des Strassen- und Schienenverkehrs. Aktualisierung für das Jahr 2000 (résumé en français). Ecoplan, Planteam, IHA-ETH Institut für Hygiene und Arbeitsphysiologie. Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial, de l'Office fédéral de l'environnement, de la forêt et du paysage, ainsi que de l'Office fédéral de l'énergie et de l'Office fédéral de la santé publique. Bern 2004.

Ecoplan (2002): Unfallkosten im Strassen- und Schienenverkehr der Schweiz 1998 (résumé en français). Sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial. Berne 2002.

Administration fédérale des finances: Les finances publiques en Suisse 2002, AFF 2004

SET (1993) Service d'étude des transports du DFTCE: Grundlagen zur Kostenwahrheit im Verkehr, 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 (2004): Verkehrsbedingte Gebäudeschäden in der Schweiz, Aktualisierung der externen Kosten 2000 (résumé en français), sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial (ODT), Berne 2004.

INFRAS (2006): Externe Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs 2000: Klima und bis jetzt nicht erfasste Umweltbereiche, städtische Räume sowie vor- und nachgelagerte Prozesse (résumé en français), sur mandat de l'Office fédéral du développement territorial (ODT) et de l'Office fédéral de l'environnement (OFEF), Berne, 2006.

INFRAS/Ecoplan (2006): Transportkostenrechnung der Schweiz (TRAKOS), Konzept und Pilotrechnung, expertise, sur mandat de l'OFS et de l'ODT, 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 Zurich), G. Abay (Rapp Trans), Forschungsauftrag Nr. 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 Zürich/Lugano 2000.

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

TCS: Kilometerkosten (verschiedene Jahrgänge), Touring Club Schweiz, Emmen 2001.

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:

<i>Moyen de diffusion</i>	<i>N° à composer</i>
Service de renseignements individuels	032 713 60 11 info@bfs.admin.ch
L'OFS sur Internet	www.statistique.admin.ch
Communiqués de presse: information rapide concernant les résultats les plus récents	www.news-stat.admin.ch
Publications: information approfondie (certaines sont disponibles sur disquette/CD-Rom)	032 713 60 60 order@bfs.admin.ch
Banque de données (accessible en ligne)	032 713 60 86 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.

Transports et communications

Informations générales: Caroline Strahm, tél. 032 713 62 85
Fax Section des transport tél. 032 713 69 81

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: Annemarie Icen-Siegrist, tél. 032 713 65 66

Aviation civile suisse, Statistique annuelle

Renseignements: Louis Fluri, tél. 032 713 62 50

Véhicules routiers, effectif 2005

Les transports publics

Renseignements: Marco Pool, tél. 032 713 66 47

Les transports routiers de marchandises, no 454-000

Renseignements: Mathias Baudenbacher, tél. 032 713 66 79

Mobilité en Suisse,

Résultats du microrecensement 2000 sur le comportement de la population en matière de transport

N° de commande BBl 812.010f (d).

Renseignements: Roger Evequoz, 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 compte routier et le compte ferroviaire constituaient jusqu'à aujourd'hui la base de la statistique des comptes des transports. S'appuyant sur des données de provenance totalement différente, ces comptes ne sont que difficilement comparables.

La présente publication prend en considération l'ensemble des coûts (moyens de transport, infrastructure, sécurité, environnement) et l'ensemble des recettes relatifs aux transports routier et ferroviaire. Cette manière de procéder se rapproche du principe de la vérité des coûts en intégrant les coûts externes.

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

812-0300

Commandes

Tél.: 032 713 60 60

Fax: 032 713 60 61

E-mail: order@bfs.admin.ch

Prix

8 francs (TVA excl.)

ISBN 3-303-11245-2