



Feuille d'information

27.10 2006

Le compte des transports

1. Contexte

La Suisse disposait jusqu'à présent d'informations éparses concernant les coûts des transports routiers et ferroviaires (compte routier, compte ferroviaire, évaluations régulières des coûts externes). Comme l'optique retenue était dans chaque cas différente, ces informations n'étaient pas comparables entre elles. Le compte des transports rassemble pour la première fois toutes les informations disponibles relatives aux coûts des transports, fournit les pièces manquantes du puzzle et donne une vue d'ensemble. Il traite les questions suivantes:

- le montant des coûts totaux
- leur structure (moyens de transport, infrastructure, sécurité, coûts environnementaux), en distinguant, accessoirement, les coûts variables des coûts fixes
- le taux de couverture des coûts et les sources de financement
- les coûts unitaires par personne-kilomètre ou tonne-kilomètre, respectivement par véhicule-kilomètre ou train-kilomètre.

2. Les principaux résultats¹

2.1 Montant total des coûts

En 2003, la route a coûté globalement 65 milliards de francs et le rail 10 milliards de francs, soit 75 milliards de francs au total. Ce chiffre correspond à environ 20% du PIB et se situe dans la moyenne internationale.

	Route	Rail	Total
Montant en milliards de francs	65,1	10,3	75,4
Pourcentage	86%	14%	100%

Tableau 1: Vue d'ensemble des coûts totaux

¹ Les informations présentées concernent uniquement les transports terrestres (route et rail). A noter que les coûts des embouteillages ne sont pas pris en compte, ni les coûts du temps passé à se déplacer. Les résultats présentés se réfèrent à l'année 2003.



2.2 Structure des coûts

Pour les deux modes de transport, ce sont les coûts liés aux moyens de transport (acquisition, entretien et amortissement des véhicules et du matériel roulant) qui représentent la plus grande part: 66% des coûts totaux pour la route (42,9 milliards de francs) et 53% pour le rail (5,5 milliards de francs).

Viennent ensuite, pour la route, les coûts concernant la sécurité (10,2 milliards de francs ou 16% des coûts totaux), les coûts d'infrastructure (7,1 milliards de francs, 11%) et enfin les coûts relatifs à l'environnement (bruit, santé, dommages aux bâtiments, climat, pollution de l'air et atteintes à la nature et au paysage) pour un montant estimé à 4,9 milliards de francs ou 8% des coûts totaux.

Pour le rail, les coûts d'infrastructure occupent la deuxième position (4,3 milliards de francs ou 42% des coûts totaux). Les coûts relatifs aux atteintes à l'environnement et à la sécurité sont, pour leur part, nettement moins importants, tant en chiffres absolus qu'en termes relatifs (0,4 milliard de francs ou 4%, respectivement 0,1 milliard de francs ou 1%).

	Route		Rail		Total	
	mia CHF	%	mia CHF	%	mia CHF	%
Moyens de transport	42,9	66	5,5	53	48,4	64
Infrastructure	7,1	11	4,3	42	11,4	15
Sécurité	10,2	16	0,1	1	10,3	14
Environnement	4,9	8	0,4	4	5,3	7
Total	65,1	100	10,3	100	75,4	100

Tableau 2: Vue d'ensemble en fonction des types de coûts

2.3 Le taux de couverture des coûts et les sources de financement

Aucun des deux modes de transport ne couvre la totalité des coûts qu'il provoque. Si l'on considère les prestations d'intérêt général comme des recettes², la route atteint un taux de couverture de 92% et le rail de 93%. Si l'on ne tient pas compte de ces prestations, le taux de couverture s'établit à 90% pour la route et à 64% pour le rail.

² Ces prestations sont commandées et indemnisées par les pouvoirs publics, en général aux conditions du marché. Elles sont considérées comme des recettes, conformément à la législation en vigueur.



	Route	Rail
Taux de couverture, indemnités pour prestations d'intérêt général incluses	92%	93%

Tableau 3: Taux de couverture

Pour le trafic routier, les coûts sont avant tout couverts par les usagers au moyen de contributions propres et de taxes et d'impôts affectés (90%). La part de l'Etat s'élève à 2% (indemnités versées pour les transports publics routiers). Les 9% restants (5,7 milliards de francs) sont à la charge de la collectivité. Les coûts du trafic ferroviaire sont pour leur part financés à raison de 66% par les usagers et de 30% par l'Etat. Les coûts à la charge de la collectivité, nettement plus faibles, se montent à 0,4 milliard de francs (4%).

2.4 Les coûts spécifiques par unité de transport

Les coûts spécifiques par unité de transport en trafic voyageurs s'établissent à 50 cts par personne-kilomètre (pkm)³ pour les voitures de tourisme et à 40 cts / pkm pour le chemin de fer. Pour les transports publics routiers, ils s'élèvent à 54 cts/pkm.

En trafic marchandises (poids lourds), le coût par tonne-kilomètre (tkm) est 2,1 fois plus élevé par camion (57 cts/tkm) que par chemin de fer (27 cts/tkm).

	Route		Rail
	Voitures de tourisme	Transports publics routiers	
Trafic voyageurs	50 cts/pkm (sans coût du conducteur)	54 cts/pkm	40 cts/pkm
Trafic marchandises	57 cts/tkm (poids lourds)		27 cts/tkm

Tableau 4: Coûts spécifiques par unité de prestation

³ Pour le trafic individuel motorisé, les coûts relatifs à la personne qui conduit le véhicule ne sont pas pris en compte, ce qui limite la comparaison avec les transports publics. Si l'on prend en considération les coûts du conducteur, le coût unitaire concernant le trafic privé s'élève à 82 centimes par personne-kilomètre (voir également le tableau 4).



3. Eléments à prendre en compte

- Le compte des transports permet pour la première fois de comparer l'ensemble des coûts relatifs à la route et au rail (moyens de transport, infrastructure, sécurité et environnement). Il s'agit d'un compte pilote qui rassemble des informations de qualité différente. La méthodologie utilisée sera progressivement améliorée.
- Le compte des transports pris isolément donne une vision partielle. De fait, l'aspect relatif aux avantages fait défaut. En outre, il ne livre aucune information qui puisse s'appliquer à une région ou à un axe de transport précis. La comparaison entre la route et le rail est donc limitée.
- Il est important de garder à l'esprit que les données générales (longueur des réseaux, investissements consentis dans les années passées, prestations de transport) sont très différentes pour la route et le rail.

Pour en savoir plus:

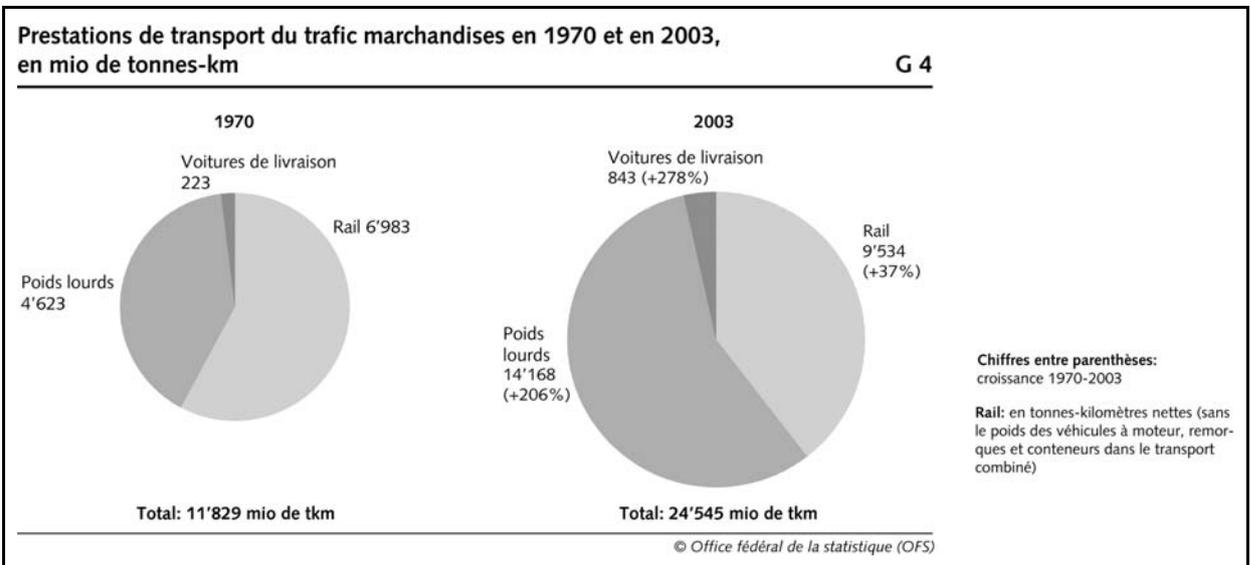
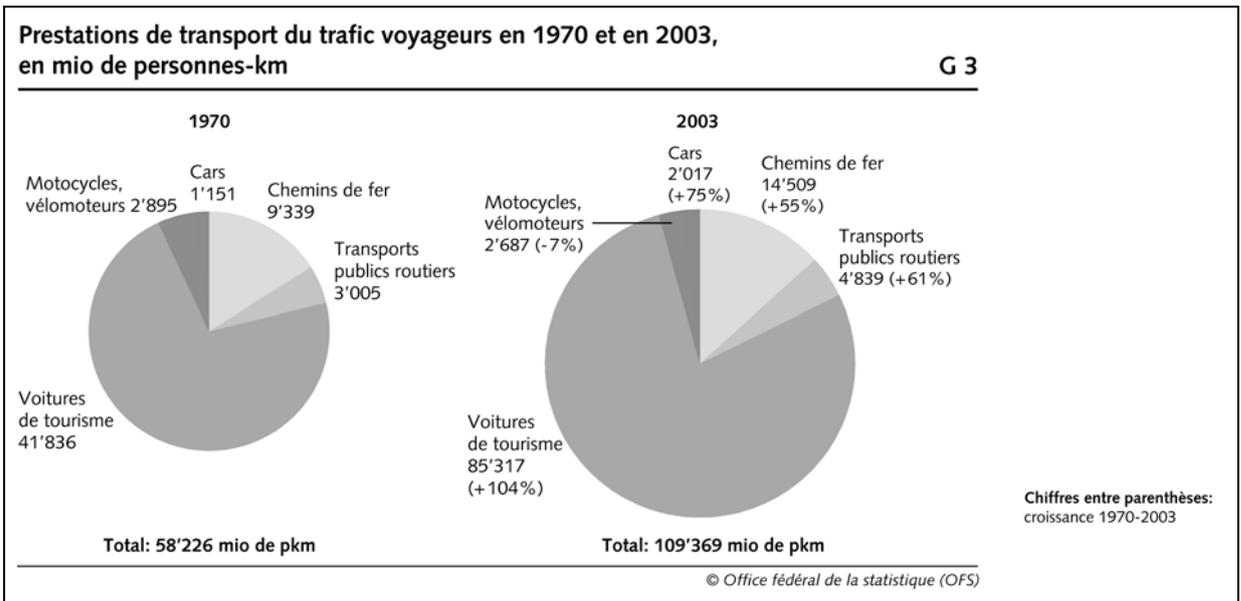
- Le compte des transports, année 2003, OFS, 2006
- Transportkostenrechnung der Schweiz, Konzept und Pilotrechnung, Expertenbericht, INFRAS/Ecoplan, im Auftrag BFS/ARE, 2006 (uniquement en allemand)

Annexe au communiqué de presse «Coûts et avantages des transports terrestres: pour la première fois une vue d'ensemble»



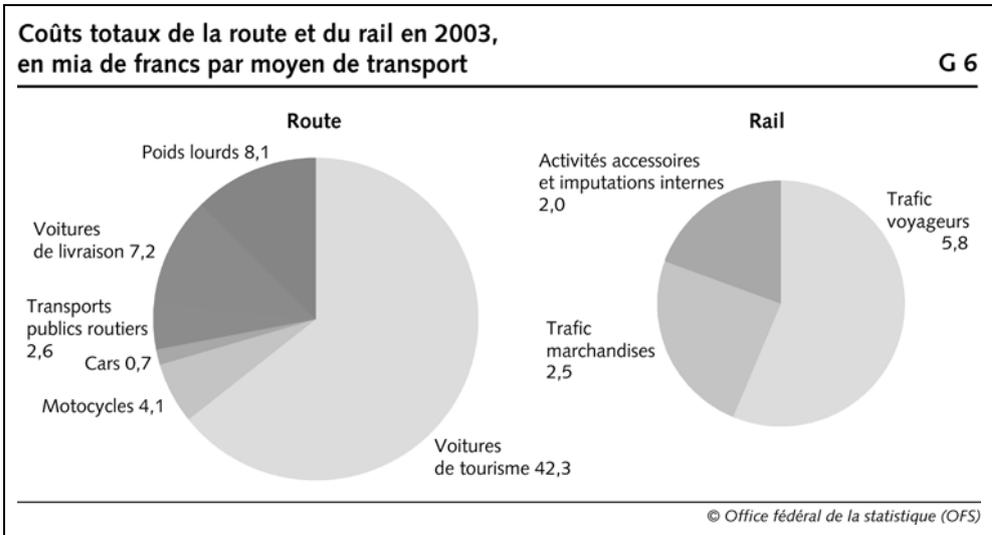
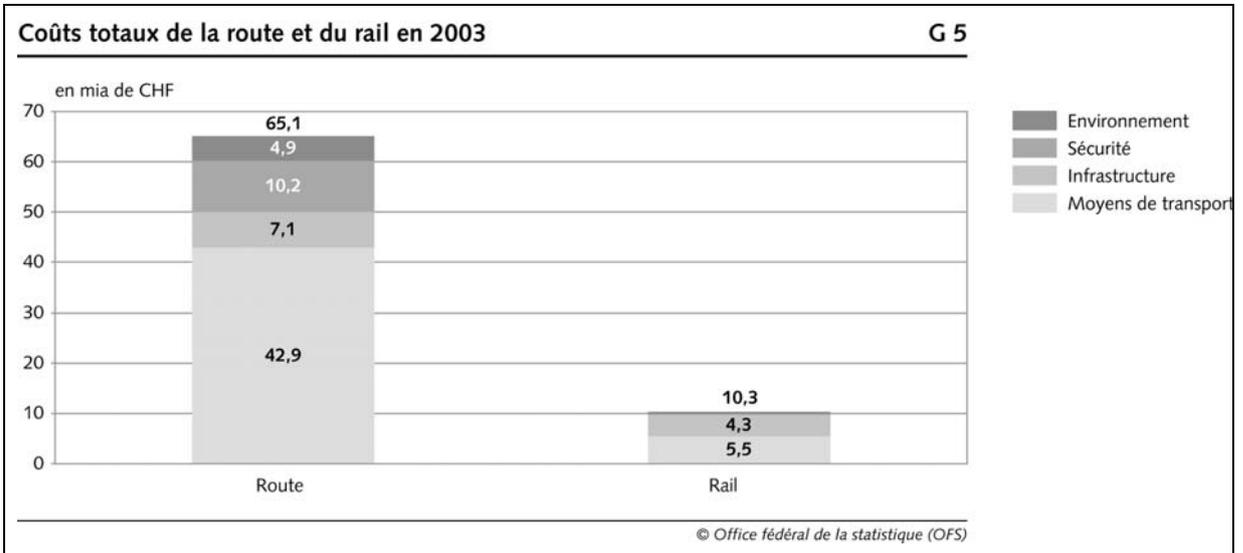
Annexes: Présentation graphique des principales données

1. Données générales concernant les prestations de transport



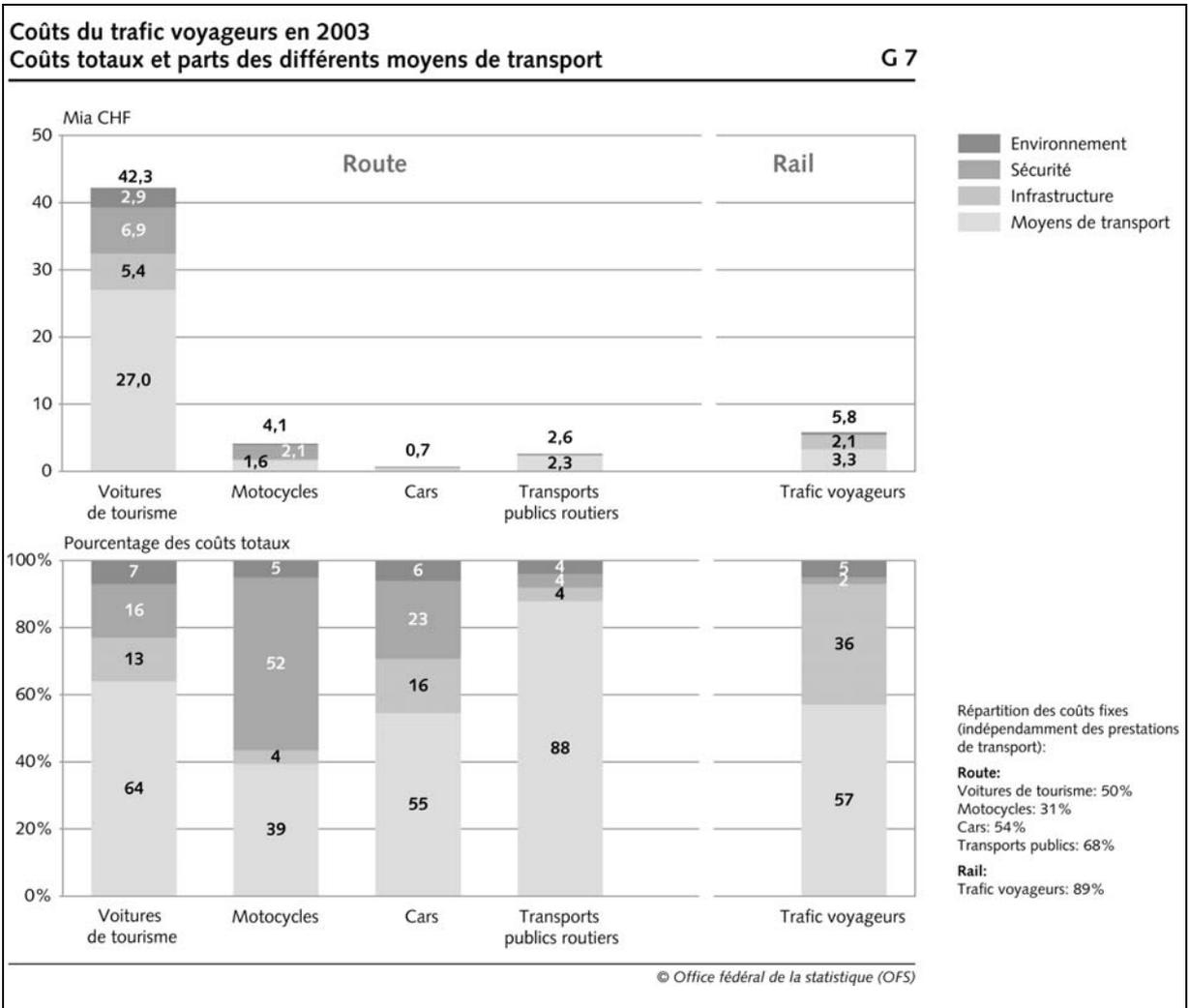


2. Montant total et composition des coûts de la mobilité





3. Coûts du trafic voyageurs



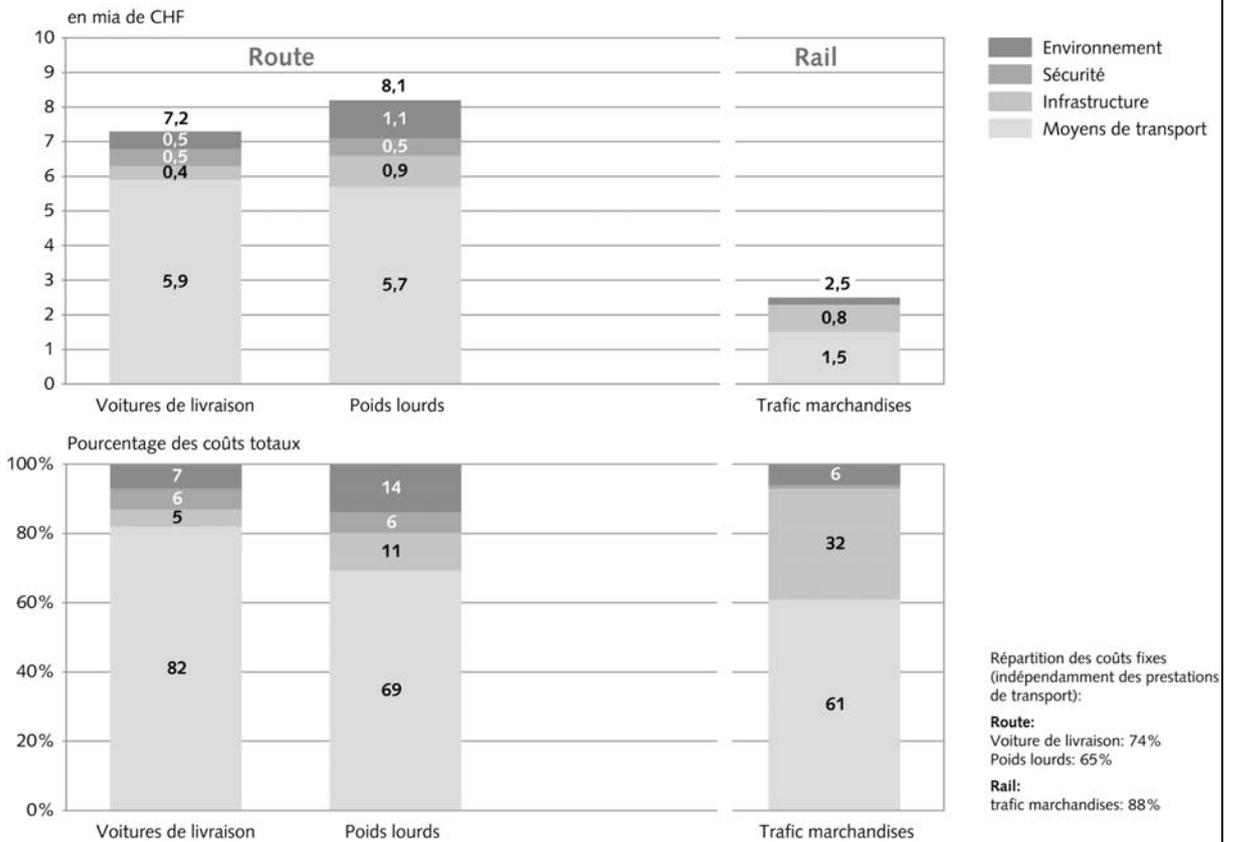


4. Coûts du trafic marchandises

Coûts du trafic marchandises en 2003

Coûts totaux et parts des différents moyens de transport

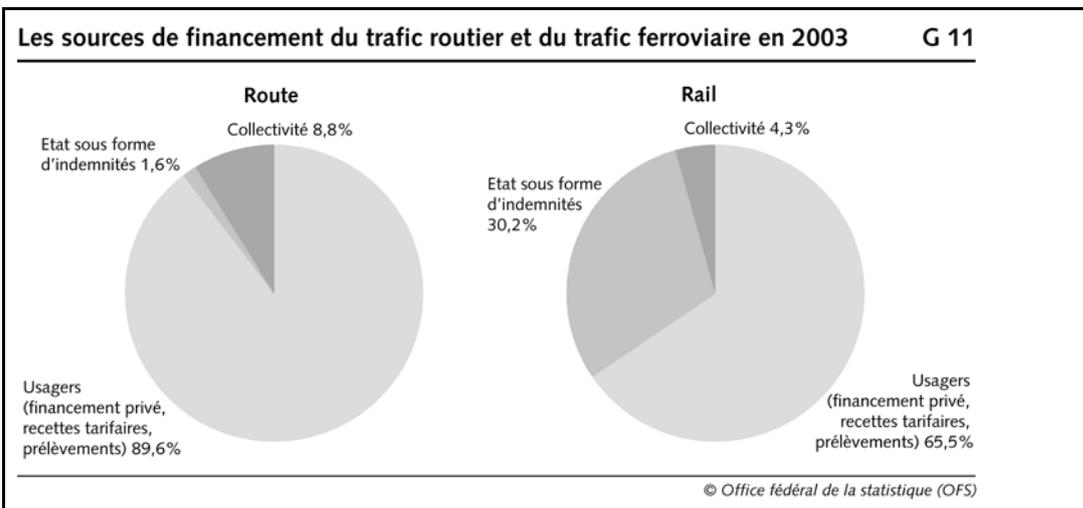
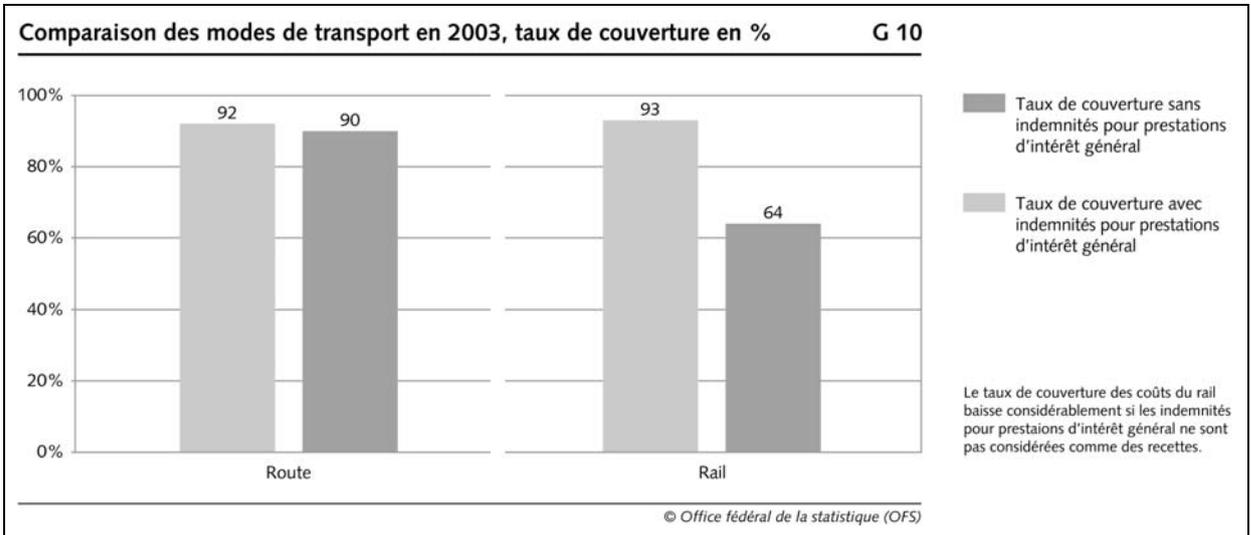
G 8



© Office fédéral de la statistique (OFS)



5. Taux de couverture et sources de financement

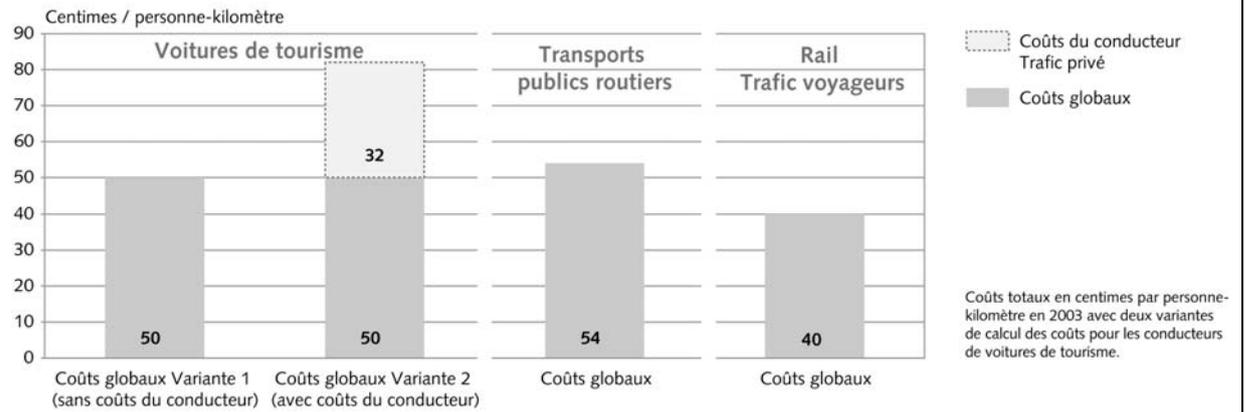




6. Coûts spécifiques par unité de prestation

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

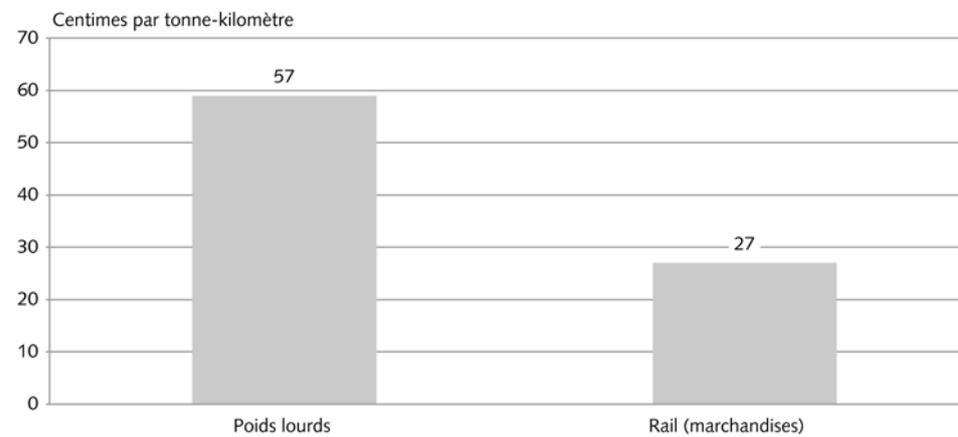
G 12



© Office fédéral de la statistique (OFS)

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

G 14



© Office fédéral de la statistique (OFS)