

Compte routier suisse

Révision 2000

Rapport final, version 2

Martin Schweizer

Neuchâtel, le 31 juillet 2003

COMPLEMENT D'INFORMATION

Adresse : OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE
Division de l'économie spatiale
Section des transports
Espace de l'Europe 10
CH-2010 Neuchâtel

Internet : www.statistique.admin.ch/findex.htm

Personnes à contacter : Martin Schweizer Xavier Tschumi

Tél. : 032 / 713 68 93 032 / 713 62 12

Fax : 032 / 713 69 81 032 / 713 69 81

E-mail : martin.schweizer@bfs.admin.ch xavier.tschumi@bfs.admin.ch

Le texte français complet suivra

<u>Complément d'information</u>	p. 2
TABLE DES MATIERES	p. 3
1. <u>Introduction</u>	p. 5
1.1 Le mandat politique	p. 5
1.2 Les principes du compte routier	p. 5
1.3 But et fonction du compte routier	p. 5
1.4 Quelques notions du compte routier	p. 5
2. <u>Situation initiale</u>	p. 7
3. <u>Domaines concernés</u>	p. 9
3.1 Le compte global	p. 9
3.2 Le compte par catégories	p. 9
4. <u>Les changements dans le compte global</u>	p. 11
4.1 Le principe d'imputation	p. 11
4.2 Le cas spécial de l'ICHA et de la TVA	p. 11
4.3 La TVA imputable auprès des dépenses	p. 11
4.4 La TVA imputable auprès des recettes	p. 12
4.5 La mise en vigueur des points de révision	p. 12
4.6 La part imputable de la taxe poids lourd (RPLP)	p. 14
4.7 Les effets de la révision partielle sur le compte global	p. 15
4.8 Les effets du compte global révisé sur le compte par catégories	p. 15
5. <u>Le recensement des données</u>	p. 17
5.1 Procédure	p. 17
5.2 Mesures immédiates	p. 18
6. <u>Le compte par catégories</u>	p. 19
6.1 Fondements de la méthode	p. 19
6.11 Les diverses catégories d'utilisateurs de la route	p. 20
6.12 Ventilation des frais et des recettes sur les diverses catégories d'utilisateurs de la route	p. 20
6.2 Evaluation de la part des coûts d'entretien de construction pouvant être attribuée au trafic lourd (coûts liés au poids I)	p. 22
6.3 Evaluation de la part des coûts d'investissements pouvant être attribuée au trafic lourd (coûts liés au poids II)	p. 24
6.4 Evaluation de la part des coûts de capacité pouvant être admise dépendamment ou indépendamment de la chaussée	p. 25

6.5 Les facteurs proportionnels et exponentiels de charge par essieu	p. 25
6.6 Les kilomètres moyens parcourus annuellement	p. 26
6.7 Compte par catégories : synthèse	p. 27
7. <u>Conclusions</u>	p. 28
8. <u>Décision</u>	p. 29
<u>Bibliographie</u>	p. 30
<u>Annexes</u>	p. 31

1. Introduction

1.1 Mandat politique

L'Office fédéral de la statistique (OFS) est mandaté par le Conseil fédéral pour établir chaque année un compte routier indiquant, d'une part, les recettes imputables que les pouvoirs publics tirent du trafic motorisé privé et, d'autre part, les frais engendrés par ce trafic. Ce mandat est défini par l'article 36 de la loi du 22 mars 1985 concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants¹. Depuis le 21 juin 1996, cette loi fédérale s'appelle loi sur l'imposition des huiles minérales².

1.2 Les principes du compte routier

Le compte routier obéit aux principes suivants³ :

- *Conformité à la réalité* : le compte routier doit refléter aussi fidèlement que possible l'état réel de la situation. Il ne contient pas de jugements de valeur, ceux-ci n'étant émis qu'à un stade ultérieur, par exemple dans le cadre de la politique fiscale.
- *Cohérence* : les méthodes utilisées dans l'établissement du compte routier doivent constituer un ensemble cohérent. Le compte routier doit être conçu de manière à ce qu'il puisse servir de base de départ à de plus amples considérations. Les points renvoyant à d'autres statistiques ou d'autres études doivent être clairement définis.
- *Transparence* : le compte routier, dans sa structure et la méthode utilisée, doit être établi de manière à en faire apparaître tous les tenants et aboutissants. Les notions utilisées doivent être clairement définies et accessibles à tous ; en outre, les méthodes employées doivent en permettre une utilisation pratique.
- *Crédibilité* : le compte routier doit reposer sur des principes homogènes et correspondre étroitement à la réalité. Les hypothèses émises doivent être plausibles.

1.3 But et fonction du compte routier

Le compte routier donne en premier lieu un aperçu de l'ensemble des dépenses des pouvoirs publics en faveur des infrastructures routières, ainsi que de la couverture de celles-ci grâce aux recettes imputables provenant du trafic motorisé privé.

La fonction du compte routier suisse est de déterminer l'équilibre financier dans le compte de capital, ainsi que la couverture des dépenses dans le compte de dépenses du trafic motorisé privé dans le domaine des frais liés aux routes.

¹ RO 1985 834 (RS 725.116.2)

² RS 641.61

³ Nydegger A., Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier, OFS, Berne, 6 juillet 1982

1.4 Quelques notions du compte routier

Le *compte de capital*, établi selon les principes de la gestion d'entreprise, comprend les coûts suivants : amortissement annuel calculé sur la valeur résiduelle cumulée des investissements routiers, intérêt comptable sur le capital investi, dépenses d'exploitation et d'entretien. La comparaison de ces coûts avec les recettes imputables donne le *degré d'équilibre financier*. Ce dernier indique dans quelle mesure le trafic motorisé privé couvre les frais qu'il engendre.

Le *degré de couverture* du *compte de dépenses* résulte de la comparaison des dépenses routières courantes et de l'intérêt sur les soldes des exercices précédents avec les recettes imputables. Alors que dans un compte de capital, l'infrastructure routière est traitée comme une valeur patrimoniale qui est amortie de manière continue durant son utilisation, dans le compte de dépenses, tous les investissements d'une année déterminée sont amortis à zéro durant cette même année.

Le *compte routier global* montre le degré d'équilibre dans le compte de capital et le taux de couverture dans le compte de dépenses. Les dépenses et les recettes sont ensuite répartis sur les catégories de véhicules dans le *compte par catégories*. Le principe de la vérité des coûts et le principe du pollueur-payeur exigent que non seulement le trafic routier dans son ensemble mais encore que chaque genre de trafic routier - trafic de personnes, trafic de marchandises et trafic poids lourds - couvre les frais qu'il engendre. Dans le compte par catégories, les recettes et les dépenses routières sont ventilées par catégories de véhicules selon des critères fondés, autant que possible, sur le degré d'utilisation que chacune d'elles fait du réseau routier.

2. Situation initiale

Pour répondre à des réserves émises à l'encontre de certaines méthodes et résultats du compte routier suisse, le Département fédéral de l'intérieur (DFI) décide de constituer le 6 avril 1981, une commission d'experts (commission Nydegger) pour l'examen du compte routier. Le 20 octobre 1982, le Conseil fédéral prend connaissance du rapport final⁴ (rapport Nydegger) et charge le DFI d'examiner les recommandations. Un petit groupe de travail interdépartemental est alors mis sur pied pour établir un rapport sur le remaniement du compte routier suisse⁵. Les membres sont des représentants de l'Office fédéral de la statistique (OFS), de l'Administration fédérale des finances (AFF), du service d'étude des transports (SET) et de l'Office fédéral des routes (OFROU). Suite à l'analyse de ces deux rapports et en accord avec les associations routières, la méthode utilisée pour l'établissement du compte routier entre en vigueur le 25 juin 1986 sur approbation du Conseil fédéral. Une recommandation de la part de la commission Nydegger est qu'à court terme les données proposées puissent continuer à être utilisées telles quelles, mais qu'à moyen et long terme, il faudrait entreprendre une analyse approfondie et réajuster certains éléments du compte routier suisse.

Le compte routier suisse et la méthode utilisée pour son établissement restent en partie exposés aux critiques des associations routières. C'est le cas en 1993, lorsque la Fédération routière suisse (FRS) intervient auprès du conseiller fédéral, Monsieur Flavio Cotti, chef du DFI, pour demander que certains points méthodiques du compte routier soient de nouveau vérifiés⁶. L'OFS prend note de cette requête et propose que la révision du compte routier suisse soit différée afin d'acquérir plus d'expérience avec la méthode utilisée et de dégager les ressources nécessaires pour un projet d'une telle ampleur.

En 1997, une réaction parlementaire provenant du Conseil national et destinée au Conseil fédéral demande qu'une révision du compte routier, notamment en ce qui concerne les véhicules poids lourds, soit entreprise⁷. Entre temps, l'OFS mandate le bureau INFRAS AG pour vérifier les aspects méthodiques du compte routier⁸.

C'est la raison pour laquelle, pour répondre aux différentes exigences politiques et pour que le compte routier suisse continue à servir d'instrument en matière de politique des transports (et respecte de ce fait ses 4 principes : conformité à la réalité, cohérence, transparence, crédibilité), l'OFS décide d'entreprendre une révision du compte routier suisse.

Dans ce but, une étude a été confiée au Laboratoire des voies de circulation (LAVOC) de l'école polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) par l'OFROU pour le compte de l'OFS traitant de la révision de certaines des valeurs de répartition des dépenses sur les divers usagers⁹. En parallèle à cela, un autre mandat a été attribué au bureau d'étude et de conseil Müller

⁴ Nydegger A., Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier, OFS, Berne, 6 juillet 1982

⁵ Groupe de travail interdépartemental, Rapport sur le remaniement du compte routier suisse, OFS, Berne, mai 1985

⁶ Lettre de la Fédération routière suisse du 28 juin 1993

⁷ Postulat Strahm vom 8. Oktober 1997 : Überprüfung der Strassenrechnung (Schwerverkehr)

⁸ INFRAS AG, Überprüfung der Strassenrechnung, Bericht zu konkreten Fragen des BFS, OFS, Zürich, Juni 1997

⁹ Compte routier : vérification des coefficients de répartition des coûts, LAVOC-EPFL, Lausanne, octobre 2000

AG de Coire pour étudier les propositions d'optimisation pour le recensement des données spécifiques¹⁰ à l'établissement du compte routier suisse.

Les résultats de la révision compte routier suisse 2000 ont été mis en consultation auprès des offices Fédérales intéressés et auprès des associations concernées. De cette consultation il en résultait de différentes opinions au sujet de l'imputation de l'ICHA et de la TVA ainsi que la part imputable de la nouvelle taxe poids lourde (RPLP). La mise en vigueur différenciée des points de révision était contestée. C'est pourquoi l'OFS a chargé la division de l'économie de l'Université de St. Gallé d'un mandat pour étudier les points controverses. Le résultat de cette étude a été intégré dans le présent rapport pour autant qu'il faisait l'objet de la révision partielle.

L'objectif du présent rapport est de réunir sous un thème unique « Compte routier suisse : révision 2000 » les résultats de ces études ainsi que d'aborder la mise à jour d'autres éléments constitutifs du compte routier suisse.

Le présent rapport remplace le rapport final « Compte routier suisse – Révision 2000 » du 26 février 2002.

¹⁰ Müller AG, Machbarkeitsstudie Datenerhebung für Strassenrechnung, Chur, 08.Februar 1999

3. Domaines concernés

Les domaines concernés par la révision du compte routier suisse touchent aussi bien le compte global que le compte par catégories.

3.1 Le compte global

Le compte global du compte routier suisse est un moyen d'orientation important pour la politique en matière de finances et de transports^{11,12}. Il renseigne sur la question de savoir si l'ensemble des taxes spécifiques au trafic motorisé pour une année déterminée permet de couvrir les frais d'infrastructure que celui-ci occasionne. Dans ce sens, il est du ressort des instances politiques d'estimer, à l'aide de considérations se rapportant à la collectivité, le degré d'équilibre financier déterminé dans le compte global et d'en tenir compte lors de l'établissement des taxes prélevées sur le trafic.

Du fait du passage de l'impôt sur le chiffre d'affaire (ICHA) à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) le 01.01.1995, de la mise en pratique d'une décision du Conseil fédéral¹³ et de la possibilité d'améliorer la collecte des frais et des recettes routières¹⁴, la révision du compte routier suisse porte sur les éléments suivants :

- Part de l'ICHA et de la TVA à considérer dans le compte routier (recettes et dépenses)
- La bonification de la RPLP dans le compte routier
- Recensement des données auprès des cantons et des communes
- La mise en vigueur des différents points de réision

3.2 Le compte par catégories

L'objectif principal du compte par catégories réside dans la détermination du degré d'équilibre financier de chacune des catégories de véhicules et respectivement du trafic de personnes, de marchandises et des poids lourds. La plus grande partie des dépenses et recettes routières figurant dans le compte global est, pour des raisons pratiques, ventilée sur les différentes catégories de véhicules à moteur selon le principe de l'utilisation. L'utilisation est ainsi caractérisée principalement par les kilomètres parcourus annuellement et l'occupation spatiale des routes. Pour les véhicules lourds, des critères supplémentaires relatifs à la charge des routes due au poids y sont ajoutés. Le principe de causalité trouve ici une partie de son application (dimensionnement et endommagement des routes).

Lors de la révision du compte routier, il a été nécessaire de revoir les modes de répartition des dépenses sur les différentes catégories d'usagers suivants :

- Evaluation de la part des coûts d'entretien de construction pouvant être attribuée au trafic lourd (coûts liés au poids I)

¹¹ INFRAS AG, Überprüfung der Strassenrechnung, Bericht zu konkreten Fragen des BFS, Zürich, Juni 1997

¹² Nydegger A., Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier, OFS, Berne, 6 juillet 1982

¹³ Décision du Conseil fédéral du 25 juin 1986 et annexe à cette décision

¹⁴ Müller AG, Machbarkeitsstudie Datenerhebung für Strassenrechnung, Chur, 08.Februar 1999

- Evaluation de la part des coûts d'investissement pouvant être attribuée au trafic lourd (coûts liés au poids II)
- Evaluation de la part des coûts de capacité pouvant être admise dépendamment ou indépendamment de la chaussée

D'autre part, les divers critères de ventilation des dépenses et recettes routières sur les différentes catégories de véhicules à moteur sont soumis à moyen terme à un changement continu. Ils dépendent de la structure du trafic, du développement technologique des véhicules, des prescriptions légales et de beaucoup d'autres facteurs. La commission Nydegger demande, à la vue de ce qui suit, d'adapter périodiquement ces données aux fluctuations de la situation¹⁵. Par conséquent, lors de la révision, les clés de répartition suivantes liées à la prestation et à l'équipement technique des véhicules à moteur vont également être examinées :

- Les facteurs proportionnels et exponentiels de charge par essieu
- Les kilomètres moyens parcourus annuellement par les différents véhicules à moteur en Suisse

Les trois autres clés de répartition (les impôts moyens sur les véhicules à moteur, la consommation moyenne de carburant et la longueur des véhicules à moteur) ne vont pas faire l'objet d'une étude dans ce rapport, mais elles seront adaptées ultérieurement. En fait, des calculs de sensibilité ont montré que la variation de ces clés de répartition n'a qu'une faible influence sur les degrés d'équilibre financier du compte de capital et/ou sur les degrés de couverture du compte de dépenses. Mais d'un point de vue méthodique, il convient de les adapter au trafic actuel à la prochaine occasion.

¹⁵ Nydegger A., Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier, OFS, Berne, 6 juillet 1982

4. Änderungen in der Globalrechnung

In der Globalrechnung geht es im Wesentlichen darum zu bestimmen, welcher Teil der Ausgaben und Einnahmen des Strassenverkehrs vom privaten Motorfahrzeugverkehr verursacht wird bzw. wie viel ihm anzurechnen ist. Daraus resultiert die Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrsträgers "privater Strassenverkehr", welcher einerseits als Kapitalrechnung nach dem betriebswirtschaftlichen Ansatz (investierte Kosten) und andererseits als Ausgabenrechnung dargestellt wird (laufende Ausgaben). Beantwortet wird damit die Frage, ob der private Motorfahrzeugverkehr im langfristigen Vergleich die Ausgaben der öffentlichen Hand für den Bau, den Unterhalt und den Betrieb der National-, Kantons- und Gemeindestrassen bezahlt.

4.1 Das Anrechnungsprinzip

Die Methode der Strassenrechnung beruht auf dem Prinzip der spezifischen Leistung des Strassenbenützers. Es werden nur diejenigen Leistungen angerechnet, die ausschliesslich oder in hohem Masse vom Motorfahrzeugverkehr erbracht werden und eine vergleichbare Belastung anderer Steuerobjekte übersteigen.

4.2 Sonderfall WUST/MWST

Unter der früheren Warenumsatzsteuer (WUST) war es nicht möglich, den strassenverkehrsspezifischen Teil genügend exakt auszuscheiden, unter anderem auch wegen der "taxe occulte". Aus diesem Grund hatte die Kommission Nydegger empfohlen, die WUST in der Strassenrechnung nicht zu berücksichtigen¹⁶. Diese Ansicht war jedoch in Expertenkreisen und in der interdepartementalen Arbeitsgruppe umstritten¹⁷. Ein kleiner Anteil der WUST wurde so dann als anrechenbar betrachtet und der Entscheid mit Bundesratsbeschluss (BRB) vom 25. Juni 1986 in Kraft gesetzt.

Der Systemwechsel von der WUST zur Mehrwertsteuer (MWST) per 1.1.1995 erlaubt es nun, den Mehrwertsteueranteil auf den Fakturen zu berechnen. Es stellte sich deshalb die Frage, inwieweit dieser Systemwechsel eine Auswirkung auf die Anrechenbarkeit der Mehrwertsteuer in der Strassenrechnung hat und wenn ja, wie der anrechenbare Anteil zu berechnen sei.

4.3 Anrechenbare Mehrwertsteuer bei den Ausgaben

In der Schweizerischen Strassenrechnung wird die Finanzierung des Strassenverkehrs aus der Sicht der öffentlichen Hand betrachtet. Aus dieser Optik steht die Mehrwertsteuer für die Leistungen des Strassenverkehrs einmal auf der Ausgabenseite (Bund, Kantone, Gemeinden) und gleichzeitig auch auf der Einnahmenseite bei der Eidgenossenschaft. Der Anteil der Mehrwertsteuer auf den Ausgaben für den Strassenverkehr ist somit erfolgsneutral. Dieser Anteil wird in der Strassenrechnung von den Bruttoausgaben abgezogen, das heisst nicht mehr angerechnet.¹⁸ Eine Detailauswertung der Fakturen ist allerdings zurzeit mit einem vertretbaren Aufwand nicht möglich. Der Mehrwertsteueranteil für die National-, Kantons- und Gemeinde-

¹⁶Nydegger A., Schlussbericht der Kommission zur Überprüfung der Strassenrechnung, BFS, Bern, 6. Juli 1982

¹⁷Zusatzbericht der interdepartementalen Arbeitsgruppe zum Antrag an den Bundesrat betreffend Neugestaltung der Strassenrechnung, Bern, Mai 1986

¹⁸INFRAS, Überprüfung der Strassenrechnung, Bericht zu konkreten Fragen des BFS, Kapitel 4

strassen wird deshalb auf Grund von Erfahrungswerten ermittelt, welche periodisch zu überarbeiten sind. Berücksichtigte Werte siehe Anhang 2.

4.4 Anrechenbare Mehrwertsteuer bei den Einnahmen

Die Mehrwertsteuer gilt zunächst als voraussetzungslos geschuldete Konsumsteuer für alle dem Gesetz unterstellten Güter und Dienstleistungen. Für die Ermittlung der Eigenwirtschaftlichkeit des Motorfahrzeugverkehrs in der Strassenrechnung gilt weiter das Anrechnungsprinzip gemäss Ziffer 4.1 (spezifische Leistungen des Strassenverkehrs). Zitat aus dem BRB vom 25. Juni 86:

*«Die WUST auf dem Zollzuschlag auf Treibstoffen wird dem Motorfahrzeugverkehr gutgeschrieben. Ausserdem wird ihm ein bestimmter Teil der WUST gutgeschrieben, welcher sich aus dem Grundzoll auf Treibstoffen und Motorfahrzeugen ergibt. Dieser Anteil wird nach Massgabe der zollmässigen Sonderbelastung dieser Güter festgelegt».*¹⁹

Im Gutachten der Universität St. Gallen vom 31. Oktober 2002 wird das Prinzip der spezifischen Leistung mit dem *Äquivalenzprinzip* ergänzt. Demnach ist die Mehrwertsteuer des Motorfahrzeugverkehrs nur auf denjenigen Abgaben als Ertrag anzurechnen, welche nicht der Strassenfinanzierung dienen. Zitat aus dem Gutachten Slembeck/Graf:

*«Erbringt die Strasse in Form spezifischer Abgaben Leistungen, welche die strassenspezifischen Ausgaben übersteigen, ist die MWST auf dem überschüssenden Teil anzurechnen. MWST-Erträge, die auf zweckgebundenen Abgaben entstehen, die ihrerseits Äquivalenzabgaben darstellen, sind also nicht zu berücksichtigen».*²⁰

Daraus abgeleitet ergibt sich folgende Anrechnungsmethode für die Strassenrechnung:

Die anrechenbare Mehrwertsteuer wird auf dem positiven Saldo der Strassenrechnung vor Mehrwertsteuer ermittelt. Weil der überschüssende Saldo aber zum Teil aus Abgaben und Steuern resultiert, die nicht mehrwertsteuerpflichtig sind, wird ein Berechnungssatz im Verhältnis der MWST-pflichtigen und der nicht pflichtigen Erträge berechnet.

Ab 2001 entrichten die Strassenbenützer anstelle der bisherigen Schwerverkehrsabgabe eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge von mehr als 3,5 t Gesamtgewicht. Auf dem Anteil, der nicht zur Deckung von Wegekosten dient, ist die Mehrwertsteuer gutzuschreiben. Berechnung der Mehrwertsteuer siehe **Tabelle 1**.

4.5 Zeitpunkt der Änderungen

Die Strassenrechnung ist als kontinuierliche Zeitreihe von 1919 bis heute aufgebaut. Eine fehlerhafte Basis hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Eigenwirtschaftlichkeit bzw. auf die Kostendeckung. Die rückwirkende Anwendung neuer Bemessungsgrundlagen ab dem Zeitpunkt, in welchem sie bekannt sind, ist aus finanzwissenschaftlicher Sicht notwendig. Dabei ist zu berücksichtigen, dass frühere Empfehlungen und Beschlüsse nicht leichtfertig umgestossen werden.²¹

¹⁹ Anhang zum Beschluss des Bundesrates vom 25. Juni 1986 (Absatz 1.8)

²⁰ Gutachten Slembeck/Graf, St. Gallen, 31. Oktober 2002

²¹ Gutachten Slembeck/Graf, St. Gallen, 31. Oktober 2002

Das BFS hat sich hinsichtlich der WUST/MWST für eine Mischlösung entschieden. Von 1985 bis 1994 gilt das Bruttoprinzip. Die Warenumsatzsteuer ist in den Ausgaben enthalten und gemäss den früheren Beschlüssen wird sie auch auf den spezifischen Abgaben als Ertrag angerechnet. Die Teilrevision Strassenrechnung berücksichtigt demnach neu die WUST auf dem Zollzuschlag ab April 1986. Berechnung siehe **Tabelle 2**.

	1996	1997	1998	1999	2000
Recettes imputable savant le calcul de la TVA	6612	6656	6965	7204	7561
Coûts imputables du compte de capital	6536	6582	6590	6743	6670
<i>Excédent avant le calcul de la TVA</i>	76	74	375	461	891
Taux officiel de TVA	6.5%	6.5%	6.5%	7.5%	7.5%
Recettes imputables soumises à la TVA	4762	4753	5021	5193	5494
<i>Taux TVA pondéré</i> ²²	4.7%	4.6%	4.7%	5.4%	5.4%
Part de la TVA sur le solde positif	3	3	17	24	49
TVA sur la part RPLP ne servant pas à couvrir des dépenses routières					0
Total de la TVA imputable	3	3	17	24	49

Tableau 1: Calcul de la TVA imputable pour les recettes.

Année	Surtaxe douanière		Calcul de l'ICHA		ICHA imputable	Bonification (cumulée)
	Essence	Diesel	Essence 6,2%	Diesel 6,2%		
1986	1 263 474 000	232 059 000	58 751 541	10 790 744	69 542 285	
1987	1 271 998 692	242 058 622	78 863 919	19 364 689	98 228 608	167 770 893
1988	1 374 344 092	252 944 852	85 209 334	20 235 588	105 444 922	273 215 815
1989	1 398 326 459	268 166 757	86 696 240	21 453 340	108 149 580	381 365 395
1990	1 465 852 673	285 199 443	90 882 866	22 815 955	113 698 821	495 064 216
1991	1 546 046 039	299 690 742	95 854 854	23 975 259	119 830 113	614 894 329
1992	1 569 384 052	277 425 610	97 301 811	22 194 048	119 495 859	734 390 188
1993	1 473 778 137	264 626 884	91 374 244	16 406 866	107 781 111	842 171 298
1994	1 461 786 720	301 446 948	90 630 777	18 689 710	109 320 487	951 491 785

Tableau 2: Calcul de la part ICHA de la surtaxe douanière de 1986 à 1994, en mio. de francs depuis son introduction le 1^{er} avril 1986 (9 mois).

²²Formel: (Mehrwertsteuerpflichtige Einnahmen*gesetzlicher Mehrwertsteuersatz)/Anrechenbare Einnahmen vor Mehrwertsteuer

Ab 1.1.1995, d.h. mit dem Systemwechsel von der Warenumsatzsteuer (WUST) zur Mehrwertsteuer (MWST) wird das Nettoprinzip angewendet. Die Bruttoausgaben werden gemäss Anhang 2 um die Mehrwertsteueranteile gekürzt (s.a. Ziffer 4.3). Bei den Einnahmen wird die Mehrwertsteuer nach dem Äquivalenzprinzip angerechnet (s.a. Ziffer 4.4).

4.6 Die Anrechnung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

Gemäss Schwerverkehrsabgabegesetz (SVAG) soll der Schwerverkehr die ihm zurechenbaren Wegekosten und Kosten zulasten der Allgemeinheit langfristig decken²³. Die Schweizerische Strassenrechnung ist eine Wegekostenrechnung. Sie hat zum Ziel aufzuzeigen, in wieweit der Strassenverkehr die Kosten der öffentlichen Hand für das Strassenwesen deckt. Bei den Kosten der Allgemeinheit handelt es sich im Besonderen um die externen Kosten für Unfallfolgen, Lärm, Gebäudeschäden, Umweltschäden, welche aus methodischen Gründen nicht in die Strassenrechnung aufgenommen werden können. Die Frage nach der Anrechnung der LSVA wird mit dem *Äquivalenzprinzip* beantwortet, d.h.:

«Abgaben, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem Wertverzehr der öffentlichen Strasseninfrastruktur erhoben werden (z.B. Lenkungsabgaben, LSVA), werden in der Strassenrechnung gemäss dem Äquivalenzprinzip nicht als Ertrag angerechnet. Werden solche Erträge für Massnahmen im Strassenverkehr verwendet, sind sie insoweit anrechenbar, als deren äquivalenter Anteil auf der Kostenseite der Strassenrechnung erfasst wird.»

Der Strassenanteil der LSVA muss somit für die Strassenrechnung herausgerechnet werden²⁴. Dazu sind die schwerverkehrsabhängigen Mehrkosten zu ermitteln. Das sind in erster Linie die Aufwendungen im Rahmen der früheren Schwerverkehrsabgabe (bisher publizierte Zahlen), der Ausbau des Strassennetzes für die neue Gewichtslimite von 40-Tonnen-Fahrzeugen sowie die Kosten für die Massnahmen im Zusammenhang mit den Schwerverkehrskontrollen und dem Schwerverkehrsmanagement. Die „alte“ Schwerverkehrsabgabe und die Kosten für die Schwerverkehrskontrollen und das Verkehrsmanagement sind bekannt oder können bei den Kantonen ermittelt werden. Für die Verstärkung des Strassennetzes auf die 40-Tonnen-Tauglichkeit bestehen vorerst Schätzungen. Der Kanton Bern beispielsweise rechnet gemäss einem Bericht der Verwaltung mit 100 Mio. Franken für einen flächendeckenden Ausbau des kantonalen Strassennetzes in den nächsten Jahren.

Aus Gründen der Praktikabilität stützen sich die Berechnungen in der Strassenrechnung auf den Strassenanteil im Ausmass der Schwerverkehrsabgabe des Jahres 2000 plus die Ausgaben für die Schwerverkehrskontrollen und das Schwerverkehrsmanagement. Der anrechenbare Anteil entspricht somit dem Ertrag vor der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, d.h. 340 Mio. Franken für das Jahr 2000. Für das Rechnungsjahr 2001 wird der gleiche Betrag eingesetzt, ergänzt mit 14 Mio. Franken für die Schwerverkehrskontrollen, welche aus den Mitteln der LSVA an die Kantone verteilt wurden. Genauere Zahlen müssen für die folgenden Rechnungsjahre mit Spezialerhebungen ermittelt werden.

²³ AS 2000 98 Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, 19. Dezember 1997

²⁴ Gutachten Slembeck/Graf, Universität St. Gallen, 31. Oktober 2002

4.7 Auswirkungen der Teilrevision auf die Globalrechnung

Die Teilrevision Strassenrechnung 2000 berücksichtigt bis zum Jahr 1994 die anrechenbare WUST/MWSt auf dem Mineralölsteuerzuschlag bei den Einnahmen. Mit dem dadurch verbesserten Deckungsbeitrag sinken die Ausgaben wegen der Verzinsung der Saldi in geringem Umfang. Diese Korrektur bewirkt eine Erhöhung des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades in der Kapitalrechnung und eine Verbesserung des Deckungsgrades in der Ausgabenrechnung. Mit der Einführung der Mehrwertsteuer ab 1.1.1995 wird die MWST auf den Fakturen ebenfalls angerechnet bzw. von den Bruttoausgaben in Abzug gebracht. Andererseits werden auf der Einnahmenseite gemäss dem Nettoprinzip nur noch die Erträge gemäss Ziffer 4.4 angerechnet. **Tabelle 3** zeigt die Auswirkungen der Revision in der Globalrechnung für die Jahre 1985 bis 2000.

4.8 Auswirkungen der revidierten Globalrechnung auf die Kategorienrechnung

Im Sinne eines Zwischenschrittes interessiert es, wie sich die korrigierten Werte der Globalrechnung auf die Kategorienrechnung auswirken. Generell ergibt eine bessere Kostendeckung in der Globalrechnung ebenfalls bessere Deckungsgrade in der Kategorienrechnung. Die einzelnen Kategorien reagieren dabei unterschiedlich sensitiv je nachdem, ob die verbesserte Kostendeckung auf weniger Ausgaben oder auf mehr Einnahmen zurückzuführen ist. Die Methodenänderung beim Verteilschlüssel der Kategorienrechnung bleibt auf dieser Berechnungsstufe vorerst unverändert. **Anhang 7** zeigt stufenweise die Auswirkung der Änderungen auf die Resultate der Strassenrechnung für die Jahre 1995 bis 2000.

Années	Recettes à porter en compte	Compte de capital			Compte de dépenses		
		Coûts imputables	Degré d'équilibre financier en %	Excédent ou insuffisance de couverture 1)	Coûts imputables	Degré de couverture en %	Excédent ou insuffisance de couverture 1)
Selon l'ancienne méthode							
1985	3 982	4 348	91.6	-366	4 847	82.2	-865
1986	4 213	4 487	93.9	-274	4 906	85.9	-693
1987	4 266	4 545	93.9	-279	5 002	85.3	-736
1988	4 518	4 671	96.7	-153	5 251	86.0	-733
1989	4 734	4 802	98.6	-68	5 484	86.3	-750
1990	4 915	5 120	96.0	-205	6 126	80.2	-1 211
1991	5 094	5 647	90.2	-553	6 962	73.2	-1 868
1992	5 197	6 178	84.1	-981	7 125	72.9	-1 928
1993	6 064	6 240	97.2	-176	7 208	84.1	-1 144
1994	6 416	6 412	100.1	+4	7 134	89.9	-718
1995	6 578	6 562	100.2	+16	7 162	91.8	-584
1996	6 779	6 678	101.5	+101	7 039	96.3	-260
1997	6 829	6 737	101.4	+92	7 034	97.1	-205
1998	7 156	6 756	105.9	+400	7 001	102.2	+155
1999	7 436	6 936	107.2	+501	7 374	100.8	+62
2000	7 798	6 877	113.4	+922	7 352	107.5	+546
Selon les décisions da la révision 2000							
1985	3 982	4 348	91.6	-366	4 847	82.2	-865
1986	4 283	4 484	95.5	-201	4 903	87.4	-620
1987	4 360	4 537	96.1	-177	4 994	87.3	-635
1988	4 619	4 659	99.1	-39	5 238	88.2	-619
1989	4 837	4 785	101.1	+53	5 466	88.5	-628
1990	5 023	5 096	98.6	-73	6 104	82.3	-1 081
1991	5 209	5 615	92.8	-406	6 930	75.2	-1 721
1992	5 312	6 134	86.6	-822	7 081	75.0	-1 769
1993	6 169	6 186	99.7	-17	7 141	86.4	-972
1994	6 521	6 354	102.6	+167	7 077	92.1	-556
1995	6 412	6 441	99.5	-29	6 866	93.4	-454
1996	6 616	6 545	101.2	+71	6 736	98.4	-120
1997	6 659	6 591	101.2	+68	6 723	99.2	-64
1998	6 983	6 599	106.0	+384	6 681	104.7	+302
1999	7 228	6 752	107.2	+476	6 991	103.6	+237
2000	7 608	6 680	114.1	+928	6 861	111.1	+779

1) - = insuffisance de couverture / + = excédent de couverture

Tableau 3 : Comparaison du compte global de 1985 à 2000 avec les méthodes avant et après la révision 2000 du compte routier, en mio. de francs.

5 Le recensement des données

Le compte routier suisse est établi sur la base des comptes des collectivités publiques. Un recensement complet des comptabilités publiques est réalisé auprès de la Confédération, des cantons et des villes. Auprès des autres collectivités publiques (communes et corporations), un échantillonnage représentatif est effectué. En étroite collaboration avec les responsables des comptabilités publiques, les collaborateurs/trices de l'OFS relèvent les dépenses et les recettes routières en fonction d'un plan comptable très spécifique. Voir **Annexe 3** relatif au plan comptable du 1.1.1999. Ce travail qualifié d'imputation des frais et recettes à l'objet concerné est exécuté de manière manuelle.

Profitant de la révision 2000 du compte routier suisse, l'OFS se demande si le système actuel de recensement des données est efficace. Les nouveaux développements technologiques dans la préparation des informations dans les cantons et communes (système comptable flexible, internet, etc.) incitent à une réorientation. L'article 4 de la loi fédérale sur la statistique²⁵ va également dans le sens de rationaliser la récolte de données. Un recensement et une transmission électronique des données peuvent contribuer à améliorer le système actuel et à éviter des lacunes d'informations lors de la collecte des données. Partant de cela, l'OFS mandate le bureau d'étude et de conseil Müller AG de Coire pour résoudre cette problématique.

5.1 Procédure

Se basant essentiellement sur une enquête auprès de ceux qui livrent les données (les cantons et les communes) et sur les propositions de l'OFS, ce bureau d'étude et de conseil indique dans son rapport final²⁶ que l'amélioration de la collecte des données passe par une transmission électronique des données, un soutien électronique lors de l'imputation des frais et des recettes à l'objet concerné avec en parallèle une simplification du plan comptable. La manière proposée de procéder est la suivante :

1. Les communes et les cantons transmettent les comptes financiers de manière électronique à l'OFS. Tous les détails des comptes pertinents pour l'établissement du compte routier suisse doivent également être mis à disposition.
2. L'OFS analyse les données au moyen d'un système informatique spécifiquement développé pour cela. Les cas particuliers et les imprécisions doivent être traités et éclaircis comme précédemment par les collaborateurs/trices de l'OFS.
3. Une fois la comptabilisation dans le système terminée, les données sont introduites en fonction du plan comptable de l'OFS.

En introduisant ce nouveau système, la qualité et l'uniformité des données s'en trouvent améliorées :

- les éventuelles erreurs d'enregistrement manuel des données peuvent être évitées
- les demandes de précisions peuvent comme auparavant être soumises aux responsables des comptabilités publiques
- une codification des frais et des recettes est proposée d'une manière automatique, mais peut à tout moment être modifiée manuellement

²⁵ RS 431.01

²⁶ Müller AG, Machbarkeitsstudie Datenerhebung für Strassenrechnung, Chur, 08.Februar 1999

- les comptes publics sont livrés dans leur globalité de manière à ce que l'OFS puisse contrôler les données fournies. Avec comme référence les données des années antérieures, les données saisies peuvent être vérifiées et les grands écarts peuvent être justifiés
- Une révision complète dans tous les cantons peut être envisagée
- La codification répétitive est remplacée par un management de qualité des données. Ainsi, les communes peuvent être mieux renseignées dans le recensement.²⁷

L'acceptabilité de ce système auprès des cantons, des communes et des collaborateurs/trices de l'OFS est estimée satisfaisante. Les raisons principales sont :

- la procédure courante de recensement des données n'est pas fondamentalement modifiée
- l'ampleur du travail est également amoindrie auprès des collectivités publiques
- les collaborateurs/trices de l'OFS peuvent être déchargés des travaux routiniers et disposent ainsi de plus de temps pour l'étude de cas plus complexes

5.2 Mesures immédiates

Les mesures entrepris lors du recensement des données de l'exercice comptable 1999 sont les suivantes :

- les questionnaires Excel, sous une forme nouvellement structurée, sont introduits en général
- le plan comptable simplifié (réduction des positions de détails des comptes) et le degré de détails du compte de fonctionnement est amoindri
- Dans le compte d'investissement, les constructions sont saisies d'après les centres de frais utilisés dans le compte routier : Dépenses pour la chaussée, pour les constructions d'art, l'éclairage public, la signalisation routière, etc.
- dans la mesure du possible, les données auprès des communes de l'échantillonnage sont exigées sous forme de tableaux Excel
- l'extraction des données concernant l'entretien de construction n'est plus nécessaire pour les petites communes. Celle-ci est directement programmée sur la base des valeurs empiriques des dix dernières années
- les comptabilités publiques de près de quatre cent corporations du canton de Lucerne ne sont plus recensées et n'entrent par conséquent plus dans l'évaluation finale. Un montant forfaitaire de trois millions de coûts d'entretien est calculé sur la base des coûts routiers de ces corporations comptabilisés ces dernières années de recensement total
- les coûts d'acquisition de véhicules et les investissements d'exploitations (installations informatiques, centres d'entretien, etc. pour autant que cela concerne le trafic motorisé privé) sont comptabilisés dans le compte routier directement sous la rubrique de l'entretien d'exploitation

6 Compte par catégories

Dans ce chapitre, l'analyse va porter sur les effets de la modification des critères de ventilation sur le degré d'équilibre financier du compte de capital et le degré de couverture du compte de dépenses de chacune des catégories de véhicules considérées dans le compte routier actuellement publié. Il est à signaler que bien évidemment, le degré d'équilibre financier et le degré de couverture du total des véhicules ne va pas changer.

6.1 Fondements de la méthode

La plus grande partie des frais routiers comprend des frais généraux qui, par définition, ne peuvent être répartis d'après le critère de leur cause sur chacune des catégories de véhicules. Par conséquent, ces frais doivent être répartis d'après la proportion de l'utilisation routière. C'est le principe de l'utilisation, comptabilisés sous les centre de frais du compte routier.

- Motorzweiräder - Motorfahrräder - Motorräder - Personenwagen - Leichte (bis 1150cm³) - Mittlere (1151-2550cm³) - Schwere (+2551cm³) - Kleinbusse - öffentliche Cars/Busse - private Cars	}	Fahrzeuge des Personenverkehrs
- Lieferwagen - Lastwagen (Gesamtgewicht) 2 Achsen (3501-5000) 2 Achsen (5001-9000) 2 Achsen (9001-13000) 2 Achsen (+13000) 3 Achsen (bis 16000) 3 Achsen (+16000) 4 Achsen (+25000) - Gütertransportanhänger - Leichte 1 Achse (3501-10000) 2 Achsen (bis 10000) 2 Achsen (+10000) 3 Achsen (+10000) - Sattelschlepper 2 Achsen (bis 3500) 2 Achsen (3501-13000) 2 Achsen (+13000) 3 Achsen (+13000) - Sattelanhänger 1 Achse (bis 5000) 1 Achse (+5000) 2 Achsen (bis 15000) 2 Achsen (+15000) 3 Achsen (+15000)	}	Fahrzeuge des Güterverkehrs

Tabelle 4.: Die in der Schweizerischen Strassenrechnung berücksichtigten Fahrzeugkategorien.

6.11 Les diverses catégories d'usagers de la route

Les usagers motorisés du réseau routier suisse sont représentés par le trafic de véhicules indigènes et étrangers. Dans le compte par catégories actuel, le trafic de véhicules étrangers n'est pas intégré.

Le **tableau 4** montre les diverses catégories de véhicules motorisés indigènes utilisées dans le compte routier suisse. A l'avenir, il faudrait adapter cette nomenclature de véhicules pour prendre en considération l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2001, du trafic des poids lourds de 40 tonnes et l'importance grandissante du trafic étranger. Il serait également envisageable de réduire le nombre de catégories et de sous-catégories de véhicules afin d'améliorer la qualité des résultats. En réalité, ce que l'on peut gagner en finesse, on peut le perdre en précision des données. Pour la démarche actuelle, ces catégories de véhicules sont conservées de manière à garder une comparabilité entre les années publiées jusqu'à présent.

6.12 Ventilation des frais et des recettes sur les diverses catégories d'usagers de la route

Sur la base des expériences accumulées depuis de nombreuses années, la ventilation des dépenses du compte par catégories s'appuie sur les huit positions de frais du compte global (constructions nouvelles, améliorations et corrections, achats de terrain, entretien de construction, entretien d'exploitation, signalisation routière et régulation du trafic). En premier lieu, pour ce qui est des dépenses relatives aux constructions nouvelles et des frais de l'entretien de construction, une partie des frais causés par les véhicules lourds est séparée. En second lieu, on cherche des normes pour répartir ces frais supplémentaires dus au poids, sur les véhicules lourds, et les autres frais indépendants du poids sur tous les véhicules.

Les dépenses sont décomposées en six groupes qui déterminent autant de coûts sur lesquels sont appliqués des clés de répartition. Il s'agit de :

- 1) **Coûts courant I** : ils englobent les frais d'administration, de signalisation routière et de régulation du trafic. Ces coûts sont uniformément répartis sur les catégories des véhicules en fonction des kilomètres annuels parcourus. Les données sur les kilomètres moyens annuels parcourus en Suisse sont mis à jour dans le présent rapport.
- 2) **Coûts courants II** : ce sont les frais provenant de l'entretien d'exploitation. Ces coûts sont uniformément répartis sur les catégories des véhicules en fonction des kilomètres moyens annuels parcourus.
- 3) **Coûts de capacité** : l'institut des transports et de planification (ITEP)²⁷ les définit comme incluant essentiellement les coûts de constructions nouvelles, d'améliorations et transformations qui ne dépendent pas du poids des véhicules et qui ne sont pas spécifiques à une catégorie d'utilisateurs. Ils sont donc constitués du solde des coûts qui n'ont pas pu être attribués à des catégories particulières, en l'occurrence aux véhicules lourds. Actuellement ces coûts de capacité sont répartis selon une proportion de 80 % de coûts dits dépendants et de 20 % de coûts dits indépendants. Cette distinction signifie que certains coûts peuvent être considérés comme directement dépendants de la capacité offerte ou indépendants du mouvement. Le pourcentage de répartition entre ces coûts est un des objets analysés dans

²⁷ Compte routier suisse : méthode de répartition des coûts, ITEP-EPFL, Lausanne, juin 1985

l'étude²⁸ menée par le LAVOC et résumée dans le présent rapport. Ces coûts dépendants ou indépendants sont respectivement répartis sur les catégories de véhicules en fonction des kilomètres moyens annuels parcourus multipliés par la longueur moyenne des véhicules. La longueur des véhicules sera mise à jour ultérieurement et ne fait donc pas l'objet d'une étude dans le présent rapport.

- 4) **Coûts liés au poids I** : ils représentent une part des dépenses d'entretien de construction qui sont directement attribuables au trafic lourd (poids total supérieur à 3.5 t). Le pourcentage actuel admis pour déterminer cette part est de 45 % quel que soit le type de routes (routes nationales, cantonales et communales). Cet élément est également analysé dans l'étude menée par le LAVOC et résumée dans le présent rapport. Ces coûts sont répartis sur les véhicules lourds en fonction des kilomètres annuels moyens parcourus en Suisse multipliés par un coefficient de charge par essieu exponentiel (AF_e). Ces clés de répartition sont mises à jour dans le présent rapport.
- 5) **Coûts liés au poids II** : ils représentent une proportion des dépenses d'investissements qui sont directement attribuables au trafic lourd. Ce taux n'est actuellement pas le même pour le compte de dépenses que pour le compte de capital. Dans le compte de dépenses, le taux est différencié selon le type de routes. Pour les dépenses de constructions nouvelles et d'achats de terrain, il est de 5.6 % pour les routes nationales, de 5.5 % pour les routes cantonales et de 4.2 % pour les routes communales. Quant aux dépenses d'améliorations et de corrections, il est de 5.6 % quel que soit le type de routes. Dans le compte de capital, le pourcentage est de 5.5 % quel que soit le type de routes. Ce taux est également appliqué aux coûts des intérêts et amortissements sur les investissements. La discussion de ces diverses valeurs fait également partie de l'étude menée par le LAVOC et est résumée dans le présent rapport. Ces coûts sont répartis sur les véhicules lourds en fonction des kilomètres moyens annuels parcourus multipliés par un coefficient de charge par essieu proportionnel (AF_p). Ces clés de répartition sont mises à jour dans le présent rapport.
- 6) **Intérêts** : les excédents de dépenses ou de recettes annuelles du compte global sont cumulés et comptés comme dépenses et recettes au même taux d'intérêt annuel que le capital lié aux investissements relatifs à la construction des routes. Ces frais respectivement recettes sont répartis dans les catégories d'après l'ensemble des autres frais de l'année considérée.

Le **tableau 5** montre de manière schématique la répartition des frais selon les recommandations de la commission Nydegger.

Sur le plan de la Confédération, des cantons et des communes, le trafic motorisé apporte un grand nombre de prestations financières différentes. La commission Nydegger recommande de porter au compte routier, en tant que prestations spécifiques, les taxes qui sont produites exclusivement ou en grande partie par le trafic motorisé et qui dépassent une taxation comparable d'autres objets imposables²⁹.

Par conséquent, les recettes prises en compte dans le compte routier proviennent de :

- l'impôt et la surtaxe sur les huiles minérales grevant les carburants

²⁸ Compte routier : vérification des coefficients de répartition des coûts, LAVOC-EPFL, Lausanne, octobre 2000

²⁹ Nydegger A., Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier, OFS, Berne, 6 juillet 1982

- l'impôt sur les huiles minérales grevant les combustibles et autres produits à base d'huiles minérales
- l'impôt et les produits douaniers sur les automobiles et les accessoires importés
- les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur
- la redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière)
- la redevance sur le trafic des poids lourds
- les parts de l'ICHA/TVA

sur lesquelles sont appliquées des clés de répartition. Le **tableau 6** ci-dessous présente de manière schématique la répartition des recettes routières sur les diverses catégories d'usagers de la route selon les recommandations de la commission Nydegger.

Les clés de répartition de la consommation moyenne de carburant et les impôts cantonaux sur les véhicules à moteur sont mis à jour ultérieurement et ne font donc pas l'objet d'une étude dans le présent rapport. En revanche, les kilomètres moyens parcourus annuellement en Suisse sont traités dans le présent rapport.

6.2 Evaluation de la part des coûts d'entretien de construction pouvant être attribuée au trafic lourd (coûts liés au poids I)

Jusqu'à présent, la part admise des dépenses d'entretien de construction directement imputables au trafic lourd (poids total supérieur à 3.5 t) est de 45 % et cela pour les routes nationales, cantonales et communales.

Le LAVOC envisage plusieurs méthodes de mise à jour de ce taux de répartition sur la base des données du plan comptable. La conclusion de leur étude³⁰ sur ce sujet est qu'il leur semble raisonnable de continuer à appliquer la valeur de 45 % actuellement en vigueur pour l'ensemble des routes. Toutefois, ils rappellent que cette valeur est une approximation, qu'elle devrait certainement être différenciée selon le type de routes et qu'elle n'a pas une influence prépondérante sur les résultats du compte routier par rapport à d'autres paramètres.

³⁰ Compte routier : vérification des coefficients de répartition des coûts, LAVOC-EPFL, Lausanne, octobre 2000

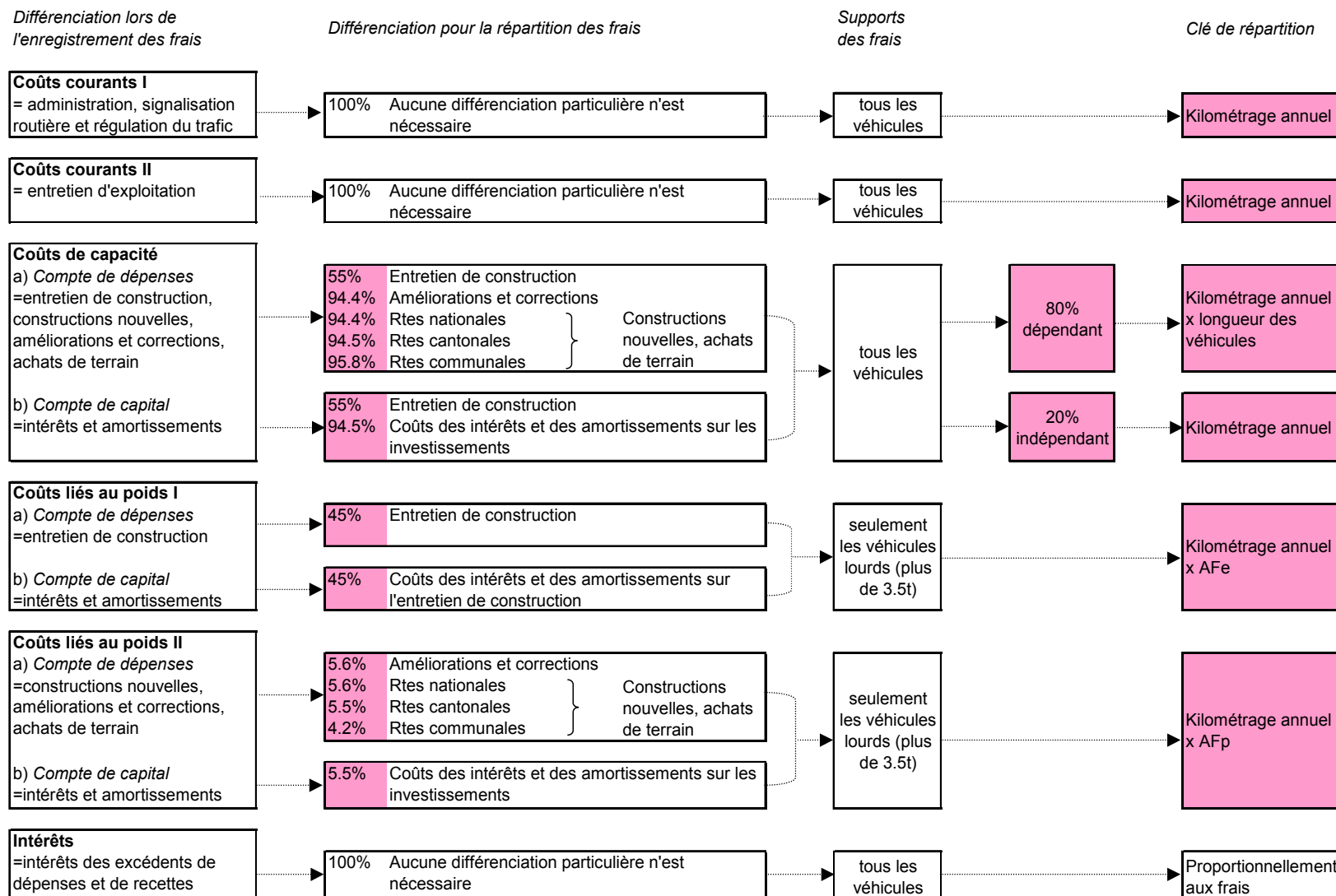


Tableau 5 : Schéma de la ventilation des frais routiers sur les diverses catégories d'usagers de la route selon les recommandations de la commission Nydegger.

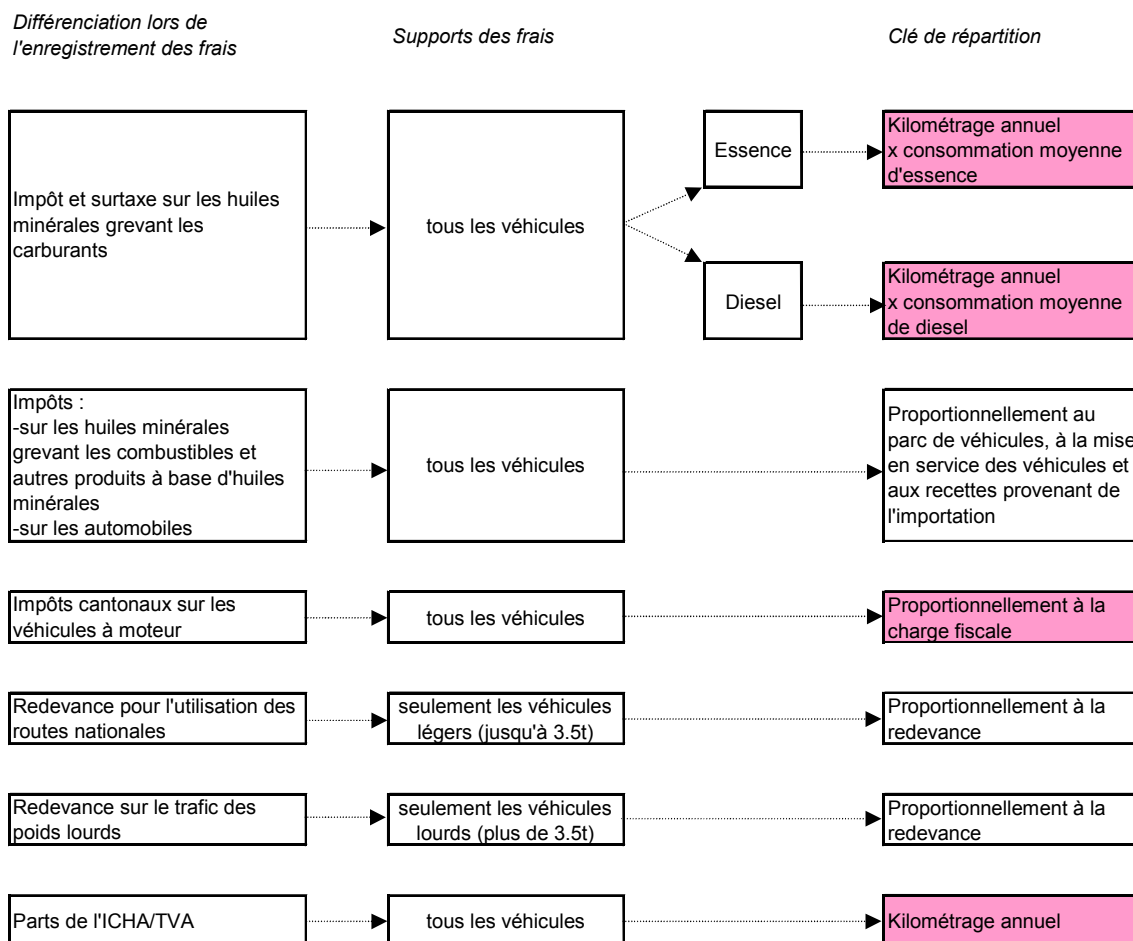


Tableau 6 : Schéma de la ventilation des recettes routières sur les diverses catégories d'utilisateurs de la route selon les recommandations de la commission Nydegger.

6.3 Evaluation de la part des coûts d'investissement pouvant être attribuée au trafic lourd (coûts liés au poids II)

Le principe de détermination des coûts liés au poids II est différent selon que l'on se place dans l'optique du compte de dépenses et/ou dans l'optique du compte de capital. Dans le premier cas, la part des dépenses d'investissement provenant des améliorations et corrections est traitée indépendamment des autres dépenses d'investissement avec un pourcentage unique de 5,6 % quel que soit le type de routes. Le solde des dépenses d'investissement provenant des constructions nouvelles et des acquisitions de terrain se voit appliquer des taux différenciés selon le type de routes : 5,6 % pour les routes nationales, 5,5 % pour les routes cantonales et 4,2 % pour les routes communales. Dans le deuxième cas, un taux unique de 5,5 % est appliqué quel que soit les dépenses d'investissement et le type de routes.

Dans son étude, le LAVOC retient que le principe de l'ISETH³¹ de Zürich pour la détermination des coûts liés au poids II est tout à fait satisfaisant et peut être réutilisé en actualisant les méthodes de dimensionnement, les données des coûts de construction et la façon dont ces données sont fournies par les administrations. Sur cette base, les résultats obtenus sont (tableau 7) :

	Nouvelles valeurs dès 1998	Anciennes valeurs
Compte de dépenses :		
Améliorations et corrections	9.06 %	5.60 %
Constructions nouvelles et achats de terrain :		
routes nationales	5.30 %	5.60 %
routes cantonales	4.90 %	5.50 %
routes communales	7.12 %	4.20 %
Compte de capital :		
Dépenses d'investissement	7.05 %	5.50 %

Tableau 7 : Clé de répartition pour les coûts liés au poids II.

6.4 Evaluation de la part des coûts de capacité pouvant être admise dépendamment ou indépendamment de la chaussée

Les coûts de capacité sont essentiellement des coûts de l'entretien de construction, d'amélioration et corrections, de constructions nouvelles, et d'achats de terrain. En fait c'est le solde des dépenses d'investissement qui n'a pas pu être attribué à une catégorie particulière d'usagers de la route.

Dans son étude, le LAVOC vérifie, sur la base de la structure du plan comptable du compte routier, si la part actuellement en vigueur des coûts de capacité pouvant être admise dépendamment ou indépendamment est acceptable. Les résultats obtenus montrent que l'ordre de grandeur actuellement utilisé est tout à fait cohérent. Par conséquent, le LAVOC préconise de continuer à utiliser les valeurs de 80 % et 20 % pour la répartition des coûts de capacité en coûts dépendants ou indépendants de l'utilisation de la chaussée. D'autre part, il résulte que ces quotes-parts sont celles qui influencent le moins les résultats du compte par catégories.

6.5 Les facteurs proportionnels et exponentiels de charge par essieu

Les frais supplémentaires de construction des routes dus au poids sont répartis sur les véhicules lourds (poids total admissible supérieur à 3.5 t) selon les facteurs de charge par essieu, augmentant en partie de manière directement proportionnelle et en partie de manière exponentielle avec les charges réelles par essieu. Le détail du calcul et les résultats des facteurs de charge par essieu (AFp et AFe) sont décrits dans le rapport de la commission Nydegger³².

³¹ I. Scazziga, Ermittlung der Gewichtsbedingten Mehrkosten in der Strassenrechnung, ISETH-ETHZ, November 1984

³² Nydegger A., Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier, OFS, Berne, 6 juillet 1982

La proposition émanant de l'étude confiée au LAVOC³³ concernant la clé de répartition des coûts liés au poids I est d'abandonner le système basé sur la détermination d'une puissance à appliquer sur le rapport des charges, c'est-à-dire les coefficients AFe, et de baser la répartition des coûts directement sur les coefficients d'agressivité des diverses catégories. Par conséquent, avec les données du poids à vide, du poids moyen de chaque catégorie et de l'analyse des pesages Weight in motion (WIM)³⁴, il est possible de calculer pour chaque catégorie du compte routier un coefficient d'agressivité qui tient compte des évolutions technologiques.

En revanche, en ce qui concerne les coefficients AFp, le LAVOC admet que le rapport des charges par essieu peut être conservé comme clé de répartition pour les coûts liés au poids II, mais qu'il convient d'actualiser les valeurs utilisées au trafic actuel. Pour ce faire, il reprend les mêmes données de pesage WIM que celles utilisées pour les coefficients d'agressivité et recalculent sur cette base les coefficients AFp.

L'Annexe 5 présente les valeurs des coefficients AFe et les nouvelles valeurs remplacées par les valeurs des coefficients d'agressivité (COa), ainsi que les anciennes et nouvelles valeurs des coefficients AFp.

Les résultats des simulations effectuées par le LAVOC visant à mettre en évidence l'effet des modifications à apporter aux facteurs de charge par essieu montrent que ces coefficients n'interviennent de façon marquée que lorsque l'on considère le détail des catégories, mais qu'ils deviennent nettement moins prépondérants lorsque l'on procède au regroupement par catégorie comme publié par l'OFS. Voir **annexe 7**.

En effet, il s'avère qu'il y a une faible diminution des degrés d'équilibre financier du compte de capital et/ou des degrés de couverture du compte de dépenses pour le trafic lourd. Les plus fortes diminutions concernent les bus publics, cars et bus privés et les semi-remorques, ce qui est conforme au fait que ces véhicules sont reconnus comme plus agressifs pour les structures routières. Les degrés d'équilibre ou de couverture pour le trafic léger subissent une faible augmentation et à travers ce regroupement de catégories, les degrés d'équilibre ou de couverture extrêmes de certaines catégories sont supprimés.

6.6 Les kilomètres moyens parcourus annuellement

Les kilomètres moyens parcourus annuellement par les diverses catégories de véhicules ont une signification importante pour le résultat du compte par catégories. Selon les recommandations de la commission du compte routier, plus de trente pour cent de toutes les dépenses routières sont actuellement réparties selon ce critère. De plus, le reste des dépenses est réparti selon des clés qui sont toutes pondérées avec les kilomètres moyens parcourus annuellement. D'autre part, sur le plan des recettes, c'est également le kilométrage effectué qui sert de base au calcul des recettes sur les carburants dans les catégories. De ce fait, nous anticipons le résultat en disant qu'outre la variation des divers pourcentages des coûts liés au poids II, la variation des kilomètres moyens parcourus annuellement en Suisse influence également fortement les degrés d'équilibre financier du compte de capital et/ou les degrés de couverture du compte de dépenses.

³³ Compte routier : vérification des coefficients de répartition des coûts, LAVOC-EPFL, Lausanne, octobre 2000

³⁴ Cf. annotation 30

Pour procéder à l'adaptation des kilomètres moyens parcourus annuellement en Suisse par les diverses catégories de véhicules dans le cadre de la révision 2000, nous partons de l'hypothèse que les valeurs de l'année 1985 sont conformes à celles proposées par la commission Nydegger et ce n'est par conséquent qu'à partir de 1986 que des nouvelles valeurs sont calculées et rétroactivement appliquées.

Les sources d'actualisation utilisées et à disposition sont les suivantes :

- Pour les cyclomoteurs, les motocycles, les voitures de tourisme, les voitures de livraison, les cars/bus publics, les cars privés et les tracteurs à sellette : *Statistique suisse des transports*³⁵.
- Pour les minibus : *PEFA*³⁶. L'année de référence est 1995. De 1986 à 1995, les valeurs sont calculées par interpolation linéaire. Pour les années allant de 1996 à 1998, les kilomètres parcourus annuellement sont fixes et correspondent à la valeur de 1995.
- Pour les camions : *Les transports routiers de marchandises, enquête de 1993*³⁷ et *les transports routiers de marchandises, enquête de 1998*³⁸. Entre les années 1985 à 1993 et 1993 à 1998, on procède par interpolation linéaire.
- En ce qui concerne les remorques de transport de marchandises et les remorques de tracteurs, aucune donnée actuelle ne permet d'adapter leurs kilométrages annuels. Par conséquent, les valeurs restent identiques à celles proposées par la commission Nydegger en 1985.

Les kilométrages annuels de 1988 à 2001 ainsi nouvellement calculés sont introduits à l'**Annexe 6**. En fonction de ces derniers, nous pouvons étudier les conséquences de la modification de ces valeurs sur les différentes catégories d'usagers de la route.

6.7 Compte par catégories : synthèse

Dans le compte global, les recettes ont augmentées depuis 1995 cinq fois de plus que les dépenses. Dans la même période, le parc des véhicules du trafic des personnes a gagné environ 400'000 nouveaux véhicules tandis que le parc des véhicules marchandises ne croissait qu'à peine de 50'000 unités. Indépendamment de la méthode adaptée, les véhicules du trafic de personnes participent plus fort à la répartition des recettes et des dépenses.

Le trafic de personnes tire aussi profit du changement de la méthode pour le taux des coûts liées au poids II et de l'adaptation des prestations kilométriques moyennes. Par contre, le changement des facteurs d'essieux ne bouge pas beaucoup le résultat. **L'annexe 7** montre les effets de la révision partielle du compte routier 2000 pour chacune des catégories.

³⁵ Statistique suisse des transports de 1996/2000, OFS, Neuchâtel, 2000

³⁶ POLYQUEST AG, *Periodische Erhebung Fahrleistungen 1995 (PEFA95)*, GVF-Auftrag Nr.250, GVF, Bern, 1996

³⁷ *Les transports routiers de marchandises, Enquête de 1993*, OFS, Berne, 1996

³⁸ *Les transports routiers de marchandises, Enquête de 1998*, OFS, Neuchâtel, 2000

7. Conclusions

Le présent rapport renseigne sur les différentes étapes de la révision et les effets sur le compte global et le compte par catégories. La révision du compte routier 2000 n'a pas changé beaucoup les résultats précédents du compte global. Dans le compte par catégories il en résulte une amélioration du trafic des personnes d'environ 140 mio. de francs qui va à la charge du trafic lourd. Voir **Annexe 7**.

Dans le compte de capital 2000, le trafic motorisé privé couvre le coût des routes à hauteur de 114 %, avec un excédent de couverture de 928 mio. de francs. Les recettes imputables s'élèvent à 7'608 mio. de francs et les coûts à 6'680 mio. de francs. Les intérêts sur les excédents cumulés s'élèvent à 121 mio. de francs. La part du trafic des personnes est de 561 mio. de francs, celui du trafic des marchandises de 368 mio. de francs. Le trafic lourd couvre ses coûts directs avec un excédent de 295 mio. de francs.

Le compte de dépenses 2000 montre un degré de couverture de 111 % avec un excédent de couverture de 747 mio. de francs. Les dépenses imputables pour les routes nationales, cantonales et communales s'élèvent à 5'363 mio. de francs. Les intérêts calculés sur les soldes positifs ou négatifs des années antérieures atteignent 1'498 mio. de francs. Ainsi, les dépenses s'élèvent au total à 6'168 mio. de francs, à mettre en balance avec les recettes imputables de 7'608 mio. de francs. Dans le compte par catégories, le trafic des personnes atteint un excédent de couverture de 418 mio. de francs, le trafic des marchandises un excédent de 329 mio. de francs et le trafic lourd un excédent de 262 mio. de francs.

8. Décision

La révision partielle du compte routier 2000 selon ce rapport a été approuvée et mise en vigueur par la décision de la direction de l'Office fédéral de la statistique du 22 mai 2003. L'arrêté du conseil fédéral du 25 juin 1986 est complété avec les adaptations de cette révision partielle.

BIBLIOGRAPHIE

1. Nydegger A., *Rapport final de la Commission portant sur l'examen du compte routier*, Office fédéral de la statistique (OFS), Berne, 1982
 2. Groupe de travail interdépartemental, *Rapport sur le remaniement du compte routier suisse*, Office fédéral de la statistique (OFS), Berne, 1985
 3. *Compte routier suisse : méthode de répartition des coûts*, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Lausanne, juin 1985
 4. INFRAS AG, *Überprüfung der Strassenrechnung, Bericht zu konkreten Fragen des BFS*, Bundesamt für Statistik (BFS), Bern, 1997
 5. Müller AG, *Machbarkeitsstudie Datenerhebung für Strassenrechnung*, Bundesamt für Statistik (BFS), Chur, Februar 1999
 6. Müller AG, *Gutachten zum Kontenplan Strassenrechnung*, Bundesamt für Statistik (BFS), Chur, September 2000
 7. *Compte routier : vérification des coefficients de répartition des coûts*, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), Lausanne, octobre 2000
 8. I. Scazziga, *Ermittlung der gewichtsbedingten Mehrkosten in der Strassenrechnung*, ISETH-ETHZ, November 1984
 9. *Statistique suisse des transports de 1996/2000*, Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel, 2000
 10. *Les transports routiers de marchandises, Enquête de 1993*, Office fédéral de la statistique (OFS), Berne, 1996
 11. *Les transports routiers de marchandises, Enquête de 1998*, Office fédéral de la statistique (OFS), Berne/Neuchâtel, 2000
 12. *Prestations du transport privé de personnes par la route*, Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel, juin 2000
 13. POLYQUEST AG, *Piloterhebung Fahrleistungen 1991 (PIFA)*, GVF-Auftrag Nr. 202, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (GVF), Bern, 1993
 14. POLYQUEST AG, *Periodische Erhebung Fahrleistungen 1995 (PEFA 95)*, GVF-Auftrag Nr. 250, Dienst für Gesamtverkehrsfragen (GVF), Bern, 1996
-

ANNEXES

Annexe 1 : Compte global et compte par catégories : Récapitulation

Annexe 2 : Pourcentages appliqués dans le calcul des dépenses routières soumises à la TVA

Annexe 3 : Plan comptable du compte routier suisse du 1er janvier 1999

Annexe 4 : Questionnaire pour le recensement électronique :
a) Compte courant
b) Compte d'investissement

Annexe 5 : Facteurs de charges par essieu (AFp et AFe) et coefficients d'agressivité (COa)

Annexe 6 : Kilomètres moyens parcourus annuellement, nouvellement calculés

Annexe 7 : Présentation des effets des points de révision en fonction du trafic personnes, marchandises, poids lourds et total des véhicules

Compte global et compte par catégories : Récapitulation

Points de révision	Applicabilité
COMPTE GLOBAL :	
• Bonification de l'ICHA sur la surtaxe sur les huiles minérales (principe brut).	de 04/86 à 1994
• Déduction de la TVA directement des dépenses routières (principe net).	à partir de 1995
• Bonification de la TVA auprès des recettes selon l'expertise Slembeck/ Graf (principe d'équivalence), c'est-à-dire sur le solde positif du compte routier et sur la partie de la RPLP qui n'est pas destinée à la maintenance du réseau routier	à partir de 1995
• Recensement des données : Simplification du plan comptable et nouveaux questionnaires pour les communes, les corporations du canton de Lucerne ne sont plus recensées et clé de répartition pour déterminer l'entretien de construction.	à partir de 1999
• Bonification des recettes RPLP selon l'expertise Slembeck/ Graf (principe d'équivalence), c'est-à-dire que la partie qui sert à couvrir les dépenses liées au trafic lourd.	à partir de 2001
COMPTE PAR CATEGORIES :	
• Coûts liés au poids I : La part des coûts d'entretien de construction pouvant être attribuée au trafic lourd reste identique à celle proposée par la commission Nydegger (45 %).	pas de changement
• Coûts liés au poids II : 1) <u>Compte de dépenses</u> : nouveaux taux pour les améliorations et corrections (9,06 %), pour les constructions nouvelles et achats de terrain (routes nationales = 5,30 % ; routes cantonales = 4,90 % ; routes communales = 7.12 %) 2) <u>Compte de capital</u> : nouveau taux pour les dépenses d'investissement (7,05 %)	à partir de 1998
• Coûts de capacité : Les quote-parts de 80 % et 20 % pour les coûts dits dépendants ou indépendants restent identiques à celles proposées par la commission Nydegger.	pas de changement
• Facteurs de charge par essieu : Les coefficients d'agressivité (COa) remplacent les AFe et actualisation des valeurs pour les AFp	à partir de 1998
• Kilomètres moyens parcourus annuellement en Suisse : Actualisation des données selon le trafic actuel	à partir de 1986

Centre de frais	Routes nationales	Routes cantonales		Routes communales
	Dépenses soumises à la TVA en % Décision OFS	Dépenses soumises à la TVA en % Décision OFS	Ct de ZH	Dépenses soumises à la TVA en % Décision OFS
Constructions nouvelles	OFROU Statistik_Bau	OFROU Statistik_Bau	90%	85%
Améliorations et corrections	OFROU Statistik_Bau	OFROU Statistik_Bau	90%	85%
Acquisition de terrain	0%	0%	0%	0%
Entretien de construction	OFROU Statistik_Bau	OFROU Statistik_Bau	80%	85%
Entretien courant	OFROU Statistik_Betrieb	50%	50%	50%
Administration	0%	25%	25%	0%
Signalisation routière	OFROU Statistik_Bau	OFROU Statistik_Bau	85%	85%
Régulation du trafic	25%	25%	25%	15%

Remarque :

Pour les routes nationales et cantonales des valeurs estimées différentes sont calculées selon les données empiriques du compte routier, ainsi que sur les estimations de l'OFROU et des Ponts et Chaussées du canton de Zürich (voir au verso pour les détails).

Exception : routes cantonales du canton de Zürich, où les valeurs correspondent à celles estimées par les Ponts et Chaussées du canton.

OFROU	Statistik_Bau	Statistik_Betrieb
01 ZH	94.70%	14.45%
02 BE	80.95%	15.33%
03 LU	94.75%	32.49%
04 UR	91.83%	17.85%
05 SZ	97.75%	8.03%
06 OW	88.90%	34.20%
07 NW	95.85%	30.83%
08 GL	93.54%	2.29%
09 ZG	89.63%	23.91%
10 FR	90.82%	11.55%
11 SO	97.60%	23.43%
12 BS	89.24%	19.31% *
13 BL	93.05%	23.04%
14 SH	97.76%	35.18%
17 SG	71.26%	10.76%
18 GR	88.74%	25.06%
19 AG	89.16%	23.47%
20 TG	95.92%	20.65%
21 TI	62.74%	41.37%
22 VD	96.43%	7.45%
23 VS	63.73%	8.73%
24 NE	97.35%	19.31% *
25 GE	82.20%	11.84%
26 JU	81.13%	5.31%
Total CH	88.92%	19.31%

Remarque :

* Statistik_Betrieb : aucunes valeurs ne sont disponibles pour le moment dans les cantons de Bâle-campagne et de Neuchâtel, alors identiques au total suisse.

1 DEPENSES

- 11 Administration
 - 111 Personnel et dépenses
 - 1163 Constructions nouvelles, agrandissement et achat de terrain (immeubles administratifs)
- 12 Entretien d'exploitation
 - 122 Chaussée
 - 123 Constructions d'art et similaires
 - 1234 Places de parc
 - 1238 Eclairage public
 - 124 Parking et garage souterrain
 - 1243 Constructions nouvelles, agrandissement et achat de terrain
 - 125 Machines outils et véhicules
 - 1253 Acquisitions
 - 126 Ateliers et dépôts
 - 1263 Constructions nouvelles, agrandissement et achat de terrain
 - 127 Signalisation routière
 - 129 Autres entretiens d'exploitation
- 13 Entretien de construction
 - 132 Chaussées
 - 133 Constructions d'art et similaires
- 14 Améliorations et corrections
 - 142 Chaussées
 - 143 Constructions d'art et similaires
 - 1434 Places de parc
 - 149 Autres améliorations et corrections
- 15 Constructions nouvelles
 - 152 Chaussées
 - 153 Constructions d'art et similaires
 - 1534 Places de parc
 - 1538 Eclairage public
 - 157 Signalisation routière
 - 158 Achat de terrain (routes)
 - 159 Autres constructions nouvelles
- 17 Police routière
 - 171 Personnel et dépenses
 - 1753 Acquisitions véhicules de police (véhicules neufs)
 - 1763 Constructions nouvelles, agrandissement et achat de terrain (nouvelles centrales)
- 18 Contributions
 - 182 Contributions aux cantons
 - 1821 pour les routes communales
 - 1822 pour la part communale aux routes cantonales
 - 183 Contributions aux communes
 - 1831 pour les routes communales

2 RECETTES

- 21 Taxes et impôts sur le trafic
 - 211 Impôts sur les véhicules à moteur
 - 2111 Impôts sur les véhicules à moteur (brut)
 - 2112 Frais d'encaissement
 - 2113 Impôts sur les véhicules à moteur (net)
 - 212 Impôts sur le trafic lourd
 - 2121 Impôts sur le trafic lourd (brut)
 - 2122 Frais d'encaissement
 - 2123 Impôts sur le trafic lourd (net)
 - 213 Vignette
 - 2131 Vignette (brut)
 - 2132 Frais d'encaissement
 - 2133 Vignette (net)
 - 214 Taxes pour vélos et motocycles
 - 2141 Taxes pour vélos et motocycles (brut)
 - 2142 Frais d'encaissement
 - 2143 Taxes pour vélos et motocycles (net)
 - 215 Taxes de parcage
 - 219 Autres taxes et impôts sur le trafic
- 22 Contributions / subventions
 - 221 Contributions de la Confédération
 - 2211 aux routes principales
 - 2212 pour la sécurité aux passages à niveau
 - 2213 à la part de l'impôt sur les huiles minérales
 - 2214 aux routes communales
 - 2216 aux routes nationales (nouvelles constructions)
 - 2217 aux routes nationales (améliorations et corrections)
 - 2218 aux routes nationales (entretien d'exploitation)
 - 2219 aux routes nationales (police)
 - 222 Contributions des cantons
 - 2221 aux routes
 - 223 Contributions des communes
 - 2231 aux routes communales
 - 2232 aux routes cantonales
- 23 Contributions des tiers
 - 231 Contributions des PTT et CFF
 - 2311 aux routes
 - 232 Contributions de l'administration militaire
 - 2321 aux routes
 - 234 Contributions de tiers privés
 - 2341 aux routes

Compte courant - routes communales

2001

Commune N° Cpte collectif

	Fr.
A. Total des dépenses selon les comptes 300-399 (pour contrôle)	0.00
B. Total des recettes selon les comptes 400-499 (pour contrôle)	0.00
Selon NPC	
300-309+39 Salaires, charges sociales et imputations internes comprises	0.00
310-319+39 Dépenses de choses (comptes 320 à 389 voir sous E.)	0.00
427 Locations des centres d'entretien, dépôts, ateliers	
434 Prestations fournies (contributions voir sous F.)	
435 Ventes à des tiers	
436 Remboursements	
438 Propres contributions pour investissements, si coûts saisis là	
490-499 Imputations internes	
C. Total des dépenses routières	0.00
D1 Déduction des ordures ménagères, écoles, trafic public, etc. ¹⁾	
D2 Déduction d'autres dépenses non imputables ¹⁾	
D3 Déduction des paiements aux cantons et communes voisines ²⁾	
D. Total des dépenses imputables aux routes (C - D1 à D3)	0.00
E. Comptes de dépenses 320-389	
3xx Contributions au canton pour les travaux aux routes communales	
3xx Contributions aux communes, travaux aux routes communales	
3xx Contributions aux corporations routières	
3xx Contributions au canton, part communale pour les routes cantonales	
380 Apports aux financements spéciaux, fonds	
3xx Autres transactions: p.ex. amortissements, participations, intérêts	
F. Autres comptes de recettes	
430 Contributions de remplacements	0.00
431+439 Autres contributions routières	
434 Recettes des parcomètres, parkings	
450+451 Remboursements pour travaux aux routes cantonales et nationales	
452 Remboursements pour travaux aux autres routes communales	
460+461 Contributions des cantons et de la Confédération	
462 Contributions des autres communes ou institutions	
469 Contribution de l'administration militaire et des PTT	
469 Contributions des tiers/privés	0.00
480 Prélèvements de financements spéciaux, fonds	
4xx Autres contributions, transactions financières, intérêts, etc.	

¹⁾ pour autant qu'elles ne soient pas déjà imputées (voir guide)²⁾ à saisir sous E. (voir guide)

Compte courant - routes communales - 2001

Commune G. Total des dépenses nettes selon chiffre D. 0.00 N° Cpte collectif

		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
		Entretien, coûts courants	Rénovation et aménagement	Constructions nouvelles; acquisitions	Bâtiments
à répartir:					
01 Frais d'administration: part pour les routes (terrains voir 03)	G	0.00			
02 Véhicules, machines-outils, appareils liés à la route	G	0.00			
03 Acquisition de terrain, frais d'inscription et de mensuration	T				
04 Entretien et construction des routes (pistes cyclables voir 05)	C	0.00			
05 Ouvrages d'art, installations annexes: trottoirs, ponts etc.	I				
06 Eclairage public: entretien et installations nouvelles	I	0.00			
07 Places de parc (terrains voir 03)	I				
08 Parkings (terrains voir 03)	I				
09 Signalisation routière, panneaux de signalisation, feux	I	0.00			
10 Voirie, dépôts, hangars, garages	G				
11 Autres dépenses imputables aux routes : comptages, plans de trafic, ...	G	0.00			
12 Police: part pour le trafic (terrains voir 03)	P				
H. Total de contrôle		0.00	0.00	0.00	0.00

C=Entretien des chaussées (selon l'utilisation), I=Entretien des installations annexes, T=Acquisition de terrain, G=Frais généraux, P=Police

Compte d'investissement - routes communales

2001

Commune N° Cpte collectif

	Fr.
A. Total des dépenses selon les comptes 500-591 (pour contrôle)	0.00
B. Total des recettes selon les comptes 600-669 (pour contrôle)	0.00
Selon NPC (Dépenses des comptes 521-591 , voir sous E)	
500 Dépenses pour les terrains	0.00
501 Dépenses pour ouvrages de génie civil du trafic routier	
503 Dépenses pour les voiries, parkings etc. du trafic routier	
506 Dépenses pour machines-outils, véhicules, appareils liés à la route	
509 Autres dépenses d'investissements	0.00
C. Total des dépenses routières	0.00
D1 Déduction des routes privées, trafic public, etc. ¹⁾	
D2 Déduction d'autres parts de dépenses non imputables ¹⁾	0.00
D. Total des dépenses imputables aux routes (C - D1 à D2)	0.00
E. Dépenses selon les comptes 521 à 591	
521-527 Prêts, participations	
560-561 Contributions au canton/à la Confédération, routes communales	
562 Contributions aux communes pour travaux aux routes communales	
563-567 Contributions aux associations routières et à des tiers	
570-579 Subventions redistribuées	
580-591 Amortissements, actifs/passifs, fonds	
F. Recettes selon les comptes 600 à 669	
600 Contributions de remplacement, ventes de terrain	
601-609 Autres transferts	
610 Contributions de tiers	
621-627 Remboursements de prêts et de participations	
631-633 Facturations à des tiers, remboursements	
640-646 Remboursements de contributions propres	
660 Contributions/subventions de la Confédération	
661 Contributions/subventions des cantons	
662 Contributions/subventions d'autres communes	
669 Autres contributions	

¹⁾ voir guide, chiffre C.

Compte d'investissement - routes communales - 2001

Commune G. Total des dépenses nettes selon chiffre D. N° Cpte collectif

		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
		Entretien	Rénovation et aménagement	Constructions nouvelles; acquisitions	Bâtiments
à répartir:					
01 Frais d'administration: part pour les routes (terrains voir 03)	G				
02 Véhicules, machines-outils, appareils liés à la route	G				
03 Acquisition de terrain, frais d'inscription et de mensuration	T				
04 Entretien et construction des routes (pistes cyclables voir 05)	C				
05 Ouvrages d'art, installations annexes: trottoirs, ponts etc.	I				
06 Eclairage public: entretien et installations nouvelles	I				
07 Places de parc (terrains voir 03)	I				
08 Parkings (terrains voir 03)	I				
09 Signalisation routière, panneaux de signalisation, feux	I	0.00			
10 Voirie, dépôts, hangars, garages	G				
11 Autres dépenses imputables aux routes : comptages, plans de trafic, ...	G				
12 Police: part pour le trafic (terrains voir 03)	P				
H. Total de contrôle		0.00	0.00	0.00	0.00

C=Entretien des chaussées (selon l'utilisation), I=Entretien des installations annexes, T=Acquisition de terrain, G=Frais généraux, P=Police

Catégories de véhicules	AFp anciens	AFp nouveaux	AFe anciens	COa nouveaux
Cars/Bus publics	1.110	1.799	0.556	0.854
Cars privés	1.090	1.799	0.539	0.854
Camions				
2 axes, 3501-5000 kg	0.305	0.517	0.022	0.114
2 axes, 5001-9000 kg	0.508	0.854	0.080	0.141
2 axes, 9001-13000 kg	0.775	1.311	0.233	0.696
2 axes, 13001 kg et plus	1.120	1.646	0.579	0.866
3 axes, 13001-16000 kg	1.606	1.618	0.645	0.339
3 axes, 16001 kg et plus	1.606	2.229	0.645	0.518
4 axes, 25001 kg et plus	1.891	2.543	0.529	0.317
Remorques de transport de marchandises				
Légères	0.237	0.276	0.042	0.060
1 axe, 3501-10000 kg	0.237	0.728	0.042	0.295
2 axes, jusqu'à 10000 kg	0.237	0.797	0.042	0.186
2 axes, 10000 kg et plus	0.237	1.250	0.042	0.192
3 axes, 10000 kg et plus	0.237	1.762	0.042	0.137
Tracteurs à sellette				
2 axes, jusqu'à 3500 kg	0.267	0.276	0.015	0.007
2 axes, 3501-13000 kg	0.660	1.004	0.161	0.255
2 axes, 13000 kg et plus	1.038	1.500	0.518	0.471
3 axes, 13000 kg et plus	1.372	2.131	0.478	0.328
Semi-remorques				
1 axe, jusqu'à 5000 kg	0.570	0.368	0.140	0.118
1 axe, 5000 kg et plus	0.570	0.789	0.140	0.464
2 axes, jusqu'à 15000 kg	0.570	1.225	0.140	0.184
2 axes, 15000 kg et plus	0.570	1.685	0.140	0.445
3 axes, 15000 kg et plus	0.570	1.716	0.140	0.147

Fahrzeugarten	Compte routier 1985	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Motorzweiräder:															
Motorfahrräder	3500	2200	2100	1900	1700	1600	1400	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200	1200
Motorräder	5000	4200	4300	3900	3900	3800	3700	3700	3700	3700	3600	3600	3600	3600	3600
Personenwagen:															
Leichte	13850	9900	9900	10000	9900	9600	9400	9600	9600	9600	9500	9500	9400	9400	9400
Mittlere	13850	12300	12400	12400	12400	11900	11700	12000	12000	12000	11900	11800	11700	11700	11700
Schwere	13850	13500	13500	13600	13500	13100	12800	13100	13100	13100	13000	12900	12800	12800	12800
Kleinbusse	13850	14800	15100	15500	15800	16100	16400	16700	17000	17000	17000	17000	17000	17000	17000
Lieferwagen	15500	14700	14500	14300	14200	14200	14000	14500	14000	14300	14900	15400	15800	15800	15800
Oeffentliche Cars/Busse	42370	45100	46700	46900	48100	48700	48900	49300	50300	50300	50300	50300	50300	50300	50300
Private Cars	32500	42400	46000	46900	48100	47900	48000	47100	46900	46900	46900	46900	46900	46900	46900
Lastwagen:															
2-Achser (3501-5000)	18000	14100	12800	11400	10100	8800	7500	8000	8600	9200	9800	10400	10900	10900	10900
2-Achser (5001-9000)	18000	14100	12800	11400	10100	8800	7500	8000	8600	9200	9800	10400	10900	10900	10900
2-Achser (9001-13000)	27100	27000	27000	26900	26900	26800	26800	27800	28900	30000	31100	32200	33800	33800	33800
2-Achser (+13000)	38400	38400	38300	38300	38300	38200	38200	37700	37200	36700	36200	35700	37500	37500	37500
3-Achser (13000-16000)	43400	41500	40800	40200	39500	38900	38200	37700	37200	36700	36200	35700	37500	37500	37500
3-Achser (+16000)	43400	44000	44200	44400	44600	44800	45000	44600	44100	43700	43300	42900	45000	45000	45000
4-Achser (+25000)	43400	44000	44200	44400	44600	44800	45000	44600	44100	43700	43300	42900	45000	45000	45000
Gütertransportanhänger:															
Leichte	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000	4000
1-Achser (3501-10000)	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
2-Achser (bis 10000)	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
2-Achser (+10000)	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
3-Achser (+10000)	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000
Sattelschlepper:															
2-Achser (bis 3500)	27300	35100	37700	40200	42800	45400	48000	46300	41700	38200	36500	34000	34600	34600	34600
2-Achser (3501-13000)	38400	46000	48500	51000	53600	56100	58600	58800	54500	54300	54000	53800	54100	54100	54100
2-Achser (+13000)	41700	50000	52700	55400	58200	60900	63600	63800	59200	58900	58700	58400	58700	58700	58700
3-Achser (+13000)	41700	50000	52700	55400	58200	60900	63600	63800	59200	58900	58700	58400	58700	58700	58700
Sattelanhänger:															
1-Achser (bis 5000)	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
1-Achser (+5000)	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
2-Achser (bis 15000)	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
2-Achser (+15000)	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
3-Achser (+15000)	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000

COMPTE DE CAPITAL : Excédent ou insuffisance de couverture¹⁾, en millions de francs

Catégories de véhicules	Années	Valeurs avant la révision partielle	Effets sur les catégories de véhicules				Révision CR2000 Valeurs nouvelles ²⁾	Différences avant / après
			Chapitre 4	Chapitre 6.3	Chapitre 6.5	Chapitre 6.6		
			Principe net	Coûts liés au poids II	Coefficients AFe et COa	Prestations km annuelles		
Trafic de personnes total	1995	-179.1	-26.6			+57.3	-148.4	+30.7
	1996	-92.9	-14.3			+55.4	-51.8	+41.1
	1997	-75.9	-12.6			+62.3	-26.2	+49.7
	1998	+172.3	-6.0	+50.1	-6.7	+60.8	+270.5	+98.2
	1999	+208.2	-6.3	+50.2	-7.6	+78.1	+335.2	+127.0
	2000	+415.3	+30.0	+49.9	-7.9	+73.6	+560.9	+145.6
Trafic de marchandises total	1995	+194.7	-17.7			-57.9	+119.1	-75.6
	1996	+193.6	-14.4			-56.7	+122.5	-71.1
	1997	+168.1	-11.3			-63.3	+93.5	-74.6
	1998	+227.5	-9.4	-50.1	+6.8	-60.8	+114.0	-113.5
	1999	+292.4	-30.3	-50.2	+7.5	-78.7	+140.7	-151.7
	2000	+506.3	-22.5	-49.9	+7.9	-74.3	+367.5	-138.8
Trafic de poids lourds	1995	+145.5	-11.6			-45.0	+88.9	-56.6
	1996	+141.2	-10.0			-42.1	+89.1	-52.1
	1997	+122.0	-8.1			-44.8	+69.1	-52.9
	1998	+163.3	-6.7	-54.0	+1.6	-42.5	+61.7	-101.6
	1999	+221.9	-27.7	-54.0	+2.1	-54.1	+88.2	-133.7
	2000	+416.4	-21.9	-53.6	+2.3	-48.2	+295.0	-121.4
Total des véhicules	1995	+15.5	-44.2				-29.3	-44.8
	1996	+100.7	-28.7				+70.7	-30.0
	1997	+92.2	-23.9				+67.3	-24.9
	1998	+399.7	-15.3				+384.5	-15.2
	1999	+500.6	-24.1				+475.9	-24.7
	2000	+921.6	+7.4				+928.4	+6.8

¹⁾ - = insuffisance de couverture / + = excédent de couverture

²⁾ Des différences d'arrondissement éventuelles ne sont pas adaptées