Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Le transport public routier dans le compte des transports

Résumé du rapport de méthodes «Öffentlicher Strassenverkehr im Rahmen der Transportrechnung» (version intégrale disponible uniquement en allemand)

Neuchâtel, 2025

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)	**Traduction:**	Services linguistiques de l'OFS
Renseignements:	Section MOBIL, verkehr@bfs.admin.ch, Tél. +41 58 463 64 68	**Version:**	1.0
Équipe de projet:	Daniel Sutter, Damaris Bertschmann, Markus Maibach, Infras AG Otto Middendorp, Transfit Consulting GmbH Christoph Lieb, Ecoplan AG	**Concept de mise en page:**	Section PUB
		Téléchargement:	www.statistique.ch
Groupe d'accompagnement:	Alexandra Quandt, Christian Gigon, Jean-Marc Pittet, OFS Christina Hürzeler, ARE Heidi Meyer, ASTRA	**Copyright:**	OFS, Neuchâtel 2025 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée
Domaine:	11 Mobilité		
Langue du texte original:	Allemand		
Date de publication du texte original :	29 novembre 2013		
Numéro OFS de la version intégrale ;	do-d-11.02.01-04		

Résumé

Objectifs

Le compte des transports ne couvrait pas la totalité du transport public routier[1]. Plusieurs composantes y faisaient jusqu'ici défaut, tels que les coûts d'infrastructure des transports publics locaux. Par ailleurs, la méthode de répartition des coûts entre les rubriques «Moyens de transport» et «Infrastructure» n'était pas optimale. À titre d'exemple, les coûts d'infrastructure des trams et des trolleybus (rails, caténaires, etc.) ont été jusqu'ici entièrement imputés aux moyens de transport, et non à l'infrastructure. La présente étude entend combler cette lacune. Elle vise également à établir, pour le domaine du transport public routier (trams, trolleybus et autobus circulant selon un horaire), un compte des modes de transport complet incluant l'ensemble des coûts internes (soit, outre les coûts d'infrastructure, ceux générés par l'exploitation des moyens de transport) et des recettes. Cette étude a abouti à l'établissement en 2010 d'un compte pilote du transport public routier, qu'il est prévu d'intégrer dans le compte des transports 2010. L'étude se focalise sur les coûts des moyens de transport et les coûts d'infrastructure; les coûts liés à l'environnement et à la sécurité en sont donc exclus.

Approche méthodologique

Les deux illustrations ci-après présentent la méthode utilisée pour établir un compte du transport public routier. Elles montrent les données disponibles au début de l'étude et l'approche adoptée pour les compléter. La méthode utilisée est décrite de manière détaillée dans la version longue du rapport.

L'étude recourt aux catégories suivantes pour ventiler les coûts du transport public routier (voir illustration Z-1):

- Coûts d'infrastructure:
  - Coûts d'infrastructures routières
  - Autres coûts d'infrastructures pris en charge par la collectivité publique (arrêts de bus, gares routières, etc.),
  - Coûts d'infrastructure des entreprises de transport (surtout pour les infrastructures de tram et de trolleybus).
- Coûts des moyens de transport des entreprises de transport

Les recettes sont réparties dans les catégories suivantes (voir illustration Z-2):

- Recettes tarifaires (ventes de titres de transport),
- Indemnités des pouvoirs publics,
- Recettes annexes,
- Recettes imputables du compte routier (notamment impôt sur les huiles minérales du transport routier public).

[1] Le transport public routier comprend le transport régional de personnes et le trafic local

COÛTS DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER: DONNÉES ACTUELLES ET PROCÉDURE POUR LES COMPLÉTER

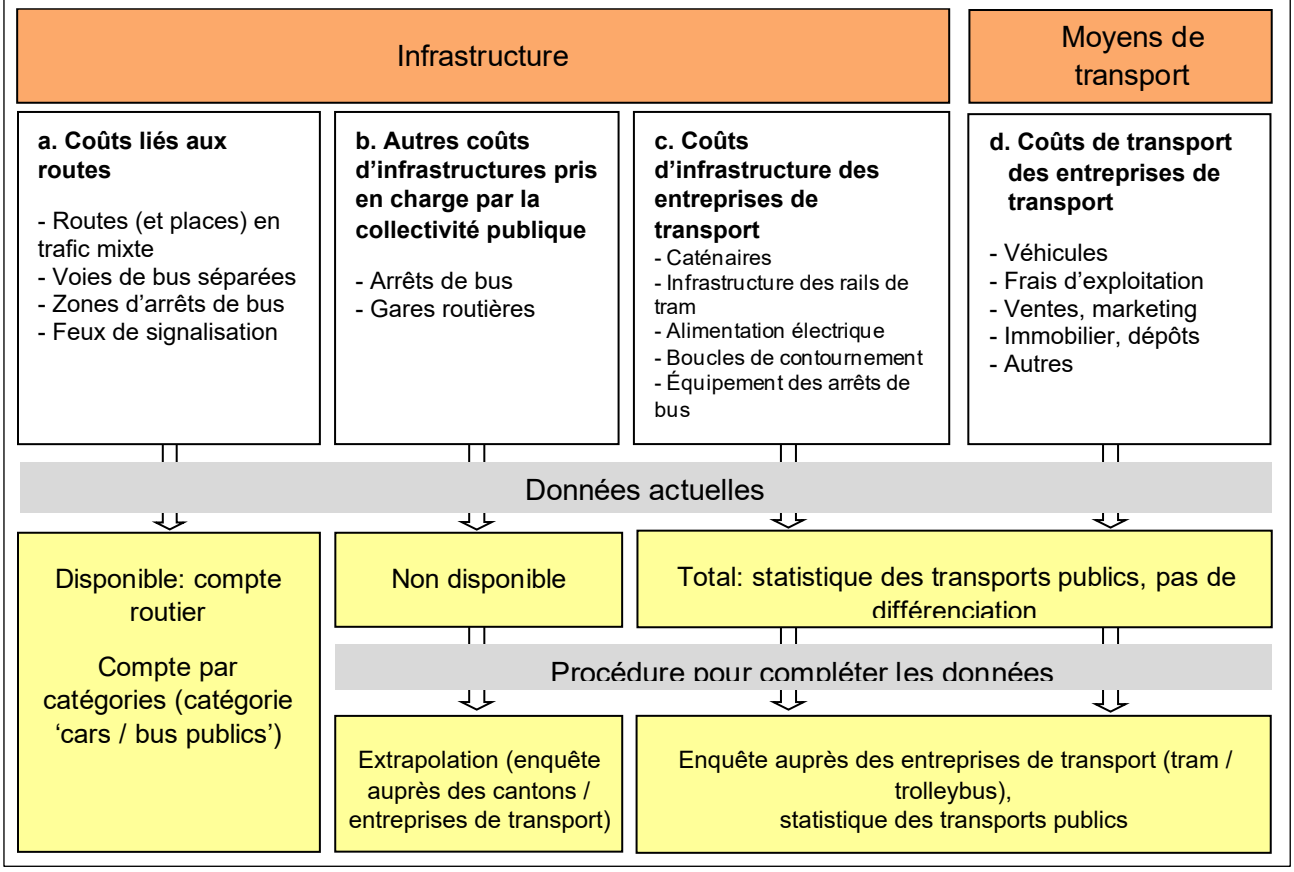

Illustration Z-1

RECETTES DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER: DONNÉES ACTUELLES ET MÉTHODE RETENUE POUR LES RELEVER

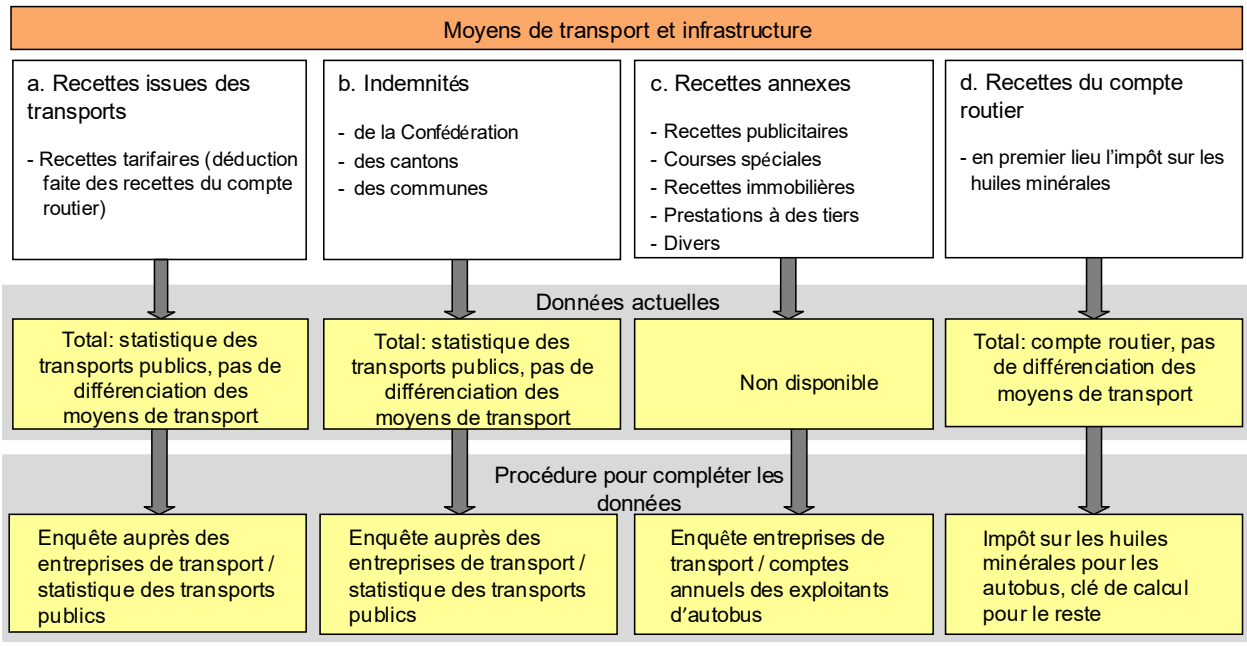

Illustration Z-2

Résultats

a) Coûts

Le compte des transports présente les coûts sous deux angles: d'une part selon le type de coût, d'autre part selon les catégories de véhicule.
En ce qui concerne le type de coût, une distinction est faite entre l'infrastructure, les moyens de transport, la sécurité et l'environnement. La présente étude considère uniquement les coûts d'infrastructure et les coûts des moyens de transport. Les coûts liés à la sécurité et à l'environnement sont déterminés dans le cadre du projet «Effets externes des transports 2010», mené en parallèle. Les résultats suivants portent donc uniquement sur les coûts de l'infrastructure et des moyens de transport. En ce qui concerne les catégories de véhicule, on considère les «autobus», les «trolleybus» et les «trams».

Résultats par type de coût:

Pour l'année 2010, les résultats par type de coût se présentent comme suit:

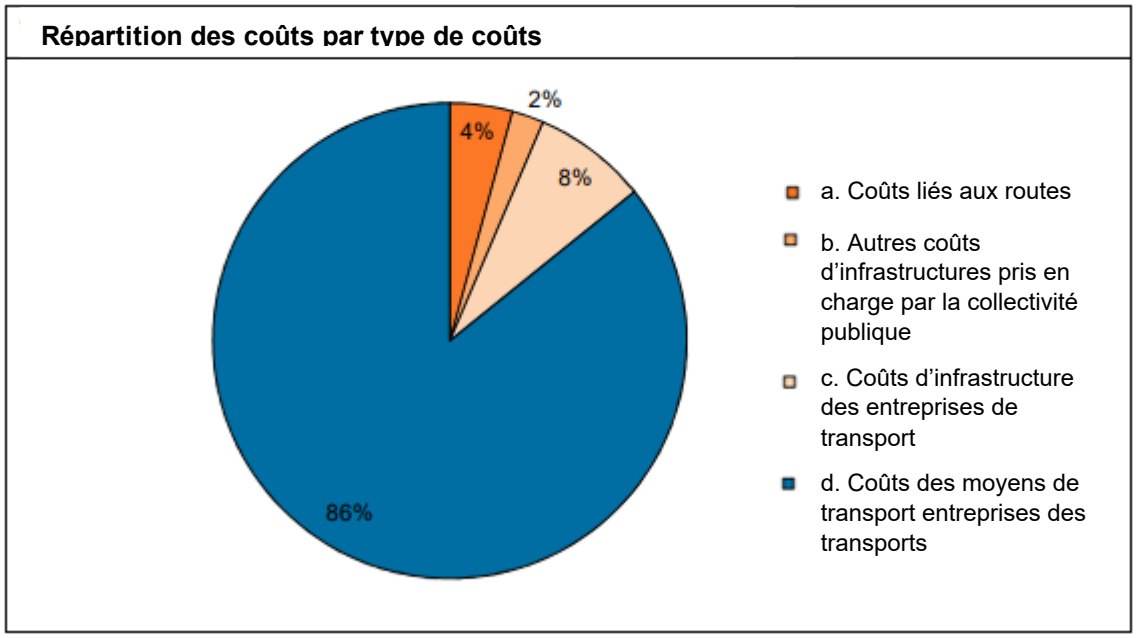

Illustration Z-3 Les résultats sont présentés d'un point de vue économique.

Considérés d'un point de vue économique, les transports publics routiers ont engendré en 2010 des coûts à hauteur de 3,2 milliards de CHF. 86% de ces coûts sont imputables aux moyens de transport et 14% à l'infrastructure. De ces 14%, 8% incombent aux entreprises de transport et 6% aux pouvoirs publics (répartis entre 4% pour les infrastructures routières et 2% pour les arrêts de bus ou de tram et les gares routières).

Les statistiques publiées jusqu'ici ne comprenaient pas les «autres coûts d'infrastructures pris en charge par la collectivité publique»: ceux-ci ont donc été estimés dans le cadre du présent projet. Les coûts liés aux routes sont tirés du compte routier, tandis que les totaux des «coûts d'infrastructure des entreprises de transport» et des «coûts des moyens de transport des entreprises de transport» proviennent de la statistique des transports publics. Le présent projet établit ainsi une distinction supplémentaire entre coûts d'infrastructure et coûts des moyens de transport.

Résultats par catégorie de véhicule:

Une différenciation des coûts par catégorie de véhicule donne les résultats suivants:

COÛTS 2010 PAR CATÉGORIE DE VÉHICULE, EN MILLIONS DE FRANCS					
	Total	**Autobus**	**Trolleybus**	**Tram**	**Activités annexes**
a. Coûts liés aux routes	137	123	14	-	-
b. Autres coûts d'infrastructures pris en charge par la collectivité publique	52	39	4	3	5
c. et d. Coûts des entreprises de transport*	2922	1744	326	678	174
Total d'un point de vue comptable	***3110***	***1907***	***343***	***681***	***179***
Intérêts théoriques	98	48	9	41	0
Total du point de vue économique	***3208***	***1955***	***352***	***722***	***179***

Tableau Z-1: * Les données de l'enquête ne permettent pas de différencier de manière plus avancée les coûts des moyens de transport et les coûts d'infrastructure des entreprises de transport.

Si l'on considère à part les activités annexes, les coûts totaux selon la perspective économique se répartissent de la manière suivante: 65% pour les autobus, près d'un quart pour les trams et 12% pour les trolleybus. Les coûts totaux augmentent de 6% lorsqu'il est tenu compte des activités annexes. La part des coûts imputables aux pouvoirs publics (routes et arrêts) est de 9% pour les autobus, de 5% pour les trolleybus et de 1% pour les trams. Le reste des coûts, qui en représente la majeure partie, est imputable aux entreprises de transport (moyens de transport et infrastructure).

b) Recettes

Le compte des transports établit une distinction entre les recettes tarifaires (vente de titres de transport), les prestations propres (ou autofinancement), les redevances à affectation obligatoire et les indemnités pour les prestations d'intérêt général. L'autofinancement correspond ici aux recettes provenant d'activités annexes (recettes annexes). Les redevances à affectation obligatoire se composent principalement de l'impôt sur les huiles minérales. Les indemnités pour prestations d'intérêt général couvrent les prestations sollicitées par les pouvoirs publics. Le tableau et l'illustration ci-après présentent la composition des recettes.

RECETTES 2010 EN MILLIONS DE CHF					
	Total	**Autobus**	**Trolleybus**	**Tram**	**Activités annexes**
Recettes tarifaires (recettes issues de la vente de titres de transport)	1310	714	190	405	
Recettes annexes (autofinancement*)	179				179
Redevances à affectation obligatoire (recettes du compte routier)	18	17,8	0,1	0,1	
Indemnités pour prestations d'intérêt général	1392	1003	141	248	
Total	***2900***	***1735***	***331***	***654***	***179***

Tableau Z-2: * Dans le compte des transports 2005, les recettes annexes sont également désignées par le terme «autofinancement».

Au total, en 2010, les recettes du transport routier public se sont élevées à près de 2,9 milliards de CHF. Toutes catégories de véhicule confondues, les recettes tarifaires sont à peu près aussi élevées que les indemnités pour prestations d'intérêt général. Les redevances à affectation obligatoire représentent seulement 1% des recettes, tandis que les activités annexes en constituent 6%. Au total, 60% des recettes sont imputables aux autobus, 11% aux trolleybus et 23% aux trams. Les recettes annexes représentent 6% du total.

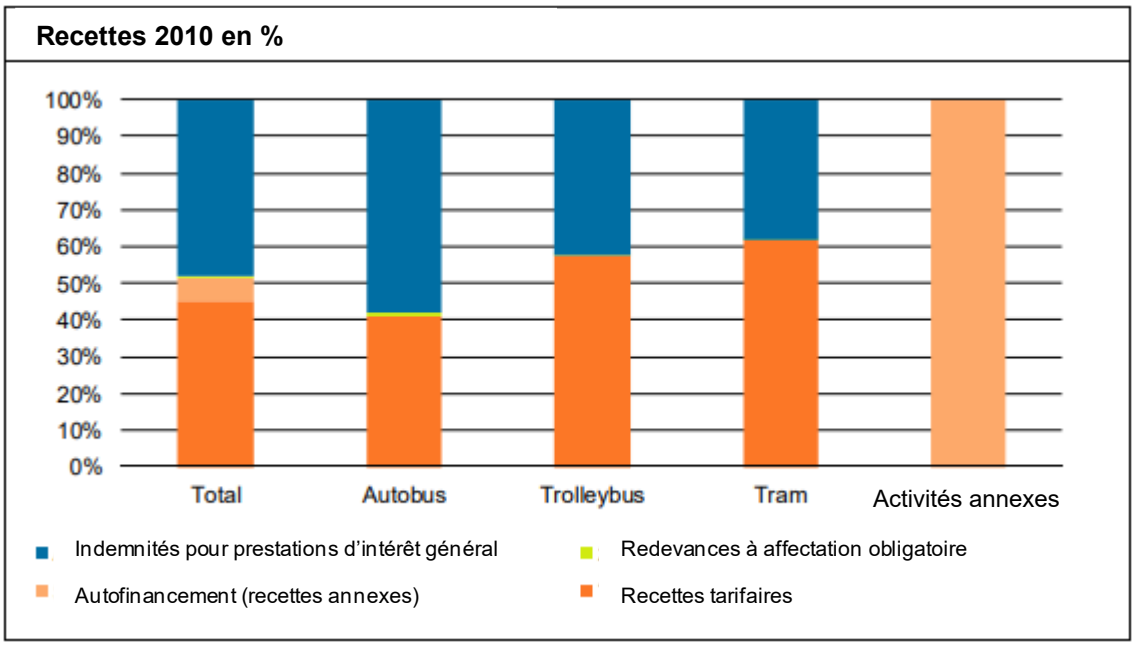

Illustration Z-4

Le rapport entre les indemnités pour prestations d'intérêt général et les recettes tarifaires varie selon la catégorie de véhicule (illustration Z-4). Les autobus représentent près de 60% des recettes totales, contre environ 40% pour les trolleybus et les trams. Les parts plus faibles d'indemnités pour les trams et les trolleybus s'expliquent par le fait que ces derniers sont presque exclusivement utilisés sur des lignes relativement bien fréquentées dans des zones urbaines. Les autobus, en revanche, sont surtout très présents dans les zones rurales (trafic local et régional). Les lignes des régions rurales présentent en général une rentabilité propre moindre et reçoivent par conséquent des indemnités plus élevées.

c) Degrés de couverture des coûts

Le degré de couverture des coûts (DCC) peut se présenter de deux manières: le DCC 1 indique le degré de couverture des coûts sans les indemnités versées pour les prestations d'intérêt général. Le DCC 2 inclut pour sa part l'ensemble des recettes considérées dans la présente étude, soit y c. les indemnités pour prestations d'intérêt général. En ce qui concerne les activités annexes, il a été possible d'obtenir des informations sur les recettes, mais pas sur les coûts. À défaut, on part du principe que les unes sont équivalentes aux seconds. L'illustration suivante montre ces deux degrés de couverture des coûts, hors coûts des accidents et coûts environnementaux, qui n'ont pas été calculés dans le cadre du présent projet.

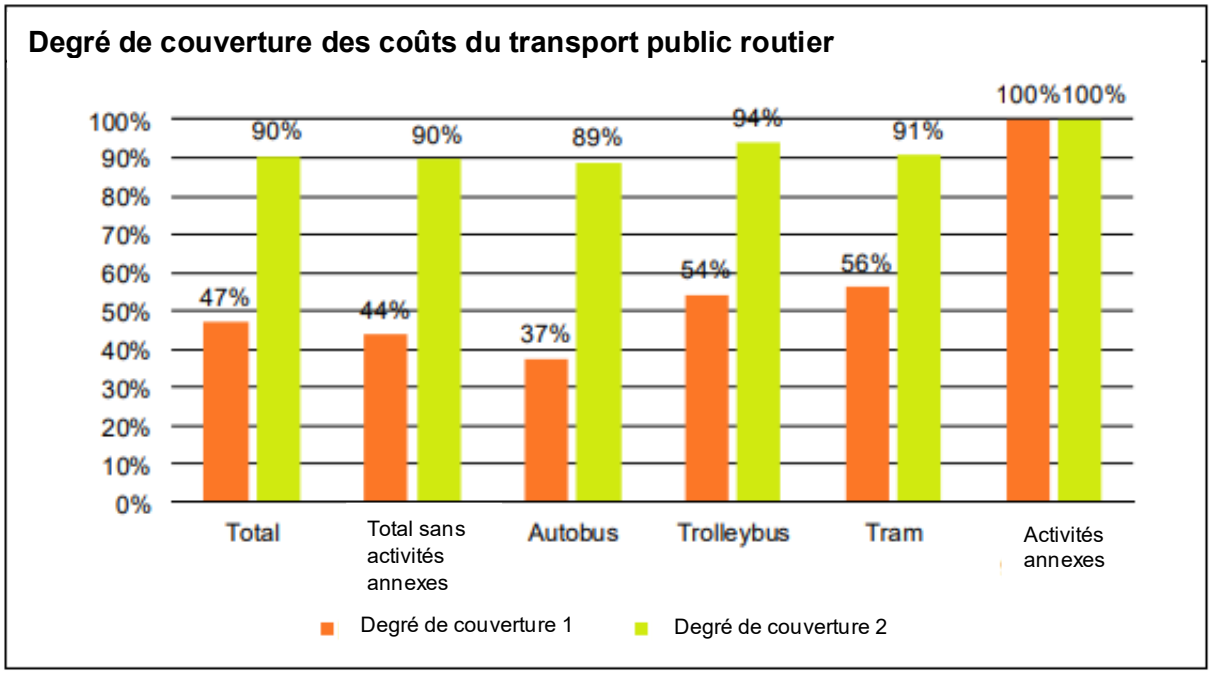

Illustration Z-5: degré de couverture des coûts 1: sans tenir compte des recettes provenant des indemnités pour prestations d'intérêt général; degré de couverture des coûts 2: avec les indemnités pour prestations d'intérêt général.
Sans les coûts des accidents ni les coûts environnementaux.

Toutes catégories de véhicules confondues, et compte tenu des recettes annexes, le DCC 1 s'élève à 47% et le DCC 2 à 90%.
Si l'on considère séparément les différentes catégories de véhicule, on constate que le degré de couverture des coûts 1 est le plus élevé pour les trams, suivis des trolleybus et des autobus. Ce phénomène s'explique par le fait que les recettes tarifaires sont comparativement plus élevées dans les zones urbaines que dans les zones rurales, où il est presque exclusivement recouru à des autobus. Le DCC 2 est plus élevé pour les trolleybus que pour les trams. C'est du côté des autobus que le DCC 2 est le plus bas.

d) Coûts kilométriques

Les coûts totaux permettent de déterminer les coûts kilométriques, c'est-à-dire les coûts par personne-kilomètre (pkm) et par course-kilomètre.
Dans les transports publics, le coût économique de l'exploitation des moyens de transport et de l'infrastructure de transport s'élève en moyenne à 80 centimes par personne-kilomètre (tableau Z-3). Les différences de coûts par pkm entre les catégories de véhicule sont négligeables. Les trolleybus et les trams, qui peuvent transporter davantage de passagers, présentent généralement des coûts par pkm plus bas que les autobus.

COÛTS KILOMÉTRIQUES PAR MODE DE TRANSPORT		
	CHF / pkm	**CHF / course-km**
Transports publics routiers (total)	0,76	10,1
Autobus	0,78	8,0
Trolleybus	0,69	12,9
Tram	0,73	25,1

Tableau Z-3

Le coût par course-km s'élève à 10,1 CHF en moyenne. On observe des différences notables entre les catégories de véhicule: le coût de la course-km est plus de trois fois plus élevé pour les trams que pour

les autobus. Ceci s'explique par le coût nettement plus élevé de l'infrastructure des trams, ainsi que des trolleybus dans une moindre mesure. Le coût moyen par pkm à peu près identique dans les trois cas semble indiquer l'utilisation à bon escient des différentes catégories de véhicules. Les trams et les trolleybus constituent ainsi des catégories de véhicule particulièrement adaptées dans les zones où la fréquentation est la plus forte, ce qui permet de répartir les coûts d'infrastructure plus élevés entre un plus grand nombre d'usagers.