



Statistique des coûts et du financement des transports

Calcul des coûts des moyens de transport du transport routier motorisé privé

Résumé du rapport de méthodes «Berechnung der Verkehrsmittelkosten des motorisierten Strassenverkehrs» (version intégrale disponible uniquement en allemand)

Neuchâtel, 2025

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)	Traduction:	Services linguistiques de l'OFS
Renseignements:	Ecoplan AG, bern@ecoplan.ch, Tél. +41 31 356 61 61	Version:	1.0
Équipe de projet:	Ecoplan AG ; Christoph Lieb (chef de projet), Heini Sommer, Sarina Steinmann	Concept de mise en page:	Section PUB
Groupe d'accompagnement:	Christian Gigon OFS ; Alexandra Quandt OFS ; Jean- Marc Pittet OFS	Téléchargement:	www.statistique.ch
Domaine:	11 Mobilité	Copyright:	OFS, Neuchâtel 2025 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée
Langue du texte original:	Allemand		
Date de publication du texte original:	08 avril 2019		
Numéro OFS de la version originale:	be-d-11.02.02-KFV-ECOPLAN-2019		



Résumé

Contexte

L'Office fédéral de la statistique (OFS) publie chaque année la statistique des coûts et du financement des transports (statistique CFT). Les coûts des moyens de transport du transport routier motorisé y représentent le plus grand bloc de coûts. Les coûts des moyens de transport étaient jusqu'à présent établis d'après une méthode de calcul relativement simple, qui voulait que les coûts par véhicule-kilomètre de véhicules types représentatifs, ainsi que leurs prestations kilométriques, soient extrapolés à l'ensemble de la Suisse.

Objectif

Le rapport de méthodes «Berechnung der Verkehrsmittelkosten des motorisierten Strassenverkehrs» vise à réviser la méthode de calcul actuelle des coûts des moyens de transport, et à élargir ce calcul en l'appuyant sur des bases de données plus récentes et de meilleure qualité. Les coûts des moyens de transport du transport routier motorisé seront ensuite calculés à l'aide de la nouvelle méthode de calcul pour les années de référence 2010 à 2015.

Nouvelles méthodes de calcul et sources de données principales

Le tableau suivant offre une vue d'ensemble des approches méthodologiques et des sources principales qui ont été définies pour chaque élément de coût du transport routier motorisé privé :

Éléments de coût	Approche méthodologique	Sources de données principales
Coûts d'amortissement et d'intérêts du capital	Amortissement de la valeur d'acquisition et intérêts sur la valeur comptable résiduelle	Valeur d'importation: évaluations de l'administration fédérale des douanes Taux d'intérêt: Banque nationale suisse (BNS)
Frais de carburant	Extrapolation à partir de la consommation moyenne	Consommations moyennes: manuel des facteurs d'émission (OFEV) ; prix moyens des carburant: OFS
Frais d'entretien	Coût par véhicule-kilomètre et extrapolation d'après les prestations kilométriques totales	Coût selon la norme VSS SN 641 827
Frais de pneumatiques	Coût par véhicule-kilomètre et extrapolation d'après les prestations kilométriques totales	Coût selon la norme VSS SN 641 827
Frais d'assurances	Coûts annuels par véhicule et extrapolation d'après le parc de véhicules	Données du TCS et de l'ASTAG
Frais de garage	Coûts annuels par véhicule et extrapolation d'après le parc de véhicules	Estimation d'experts
Dépenses annexes	Coûts annuels par véhicule et extrapolation d'après le parc de véhicules	Données du TCS et de l'ASTAG
Frais du personnel roulant	Extrapolation basée sur les salaires horaires des chauffeurs, la vitesse moyenne et les prestations kilométriques	Salaire horaire: norme VSS SN 641 827; Vitesse moyenne: microrecensement mobilité (OFS) et modèle du transport de marchandises (ARE)



Encadré « Coûts d'amortissement et d'intérêts du capital des voitures de tourisme »

Le calcul des coûts d'acquisition des véhicules tient compte de deux éléments : l'amortissement et le taux d'intérêt de la valeur résiduelle. Les coûts d'amortissement reflètent la perte de valeur des véhicules, tandis que le taux d'intérêt correspond aux coûts du capital investi.

- **Amortissements**

Le calcul des coûts d'amortissement se déroule en plusieurs étapes:

1. La valeur d'importation totale de tous les véhicules importés est reprise auprès de l'administration fédérale des douanes. Cela permet d'avoir le montant total payé par les importateurs de véhicules (valeur d'importation des véhicules).
2. Une marge commerciale est ajoutée à la valeur d'importation des véhicules afin d'obtenir la valeur des ventes.
3. Étant donné que les coûts des pneus constituent un élément de coûts à part entière (voir tableau ci-dessus), les coûts d'un jeu de pneus sont déduits de la valeur des ventes de véhicules.
4. Les valeurs d'acquisition (y-compris les marges des concessionnaires et sans les coûts des pneus) sont ensuite amorties sur la durée d'utilisation moyenne d'un véhicule.

Pour les voitures de tourisme, la perte de valeur est proportionnellement plus importante au cours des premières années d'utilisation. C'est pourquoi les voitures de tourisme sont amorties de manière dégressive. La durée d'amortissement des voitures de tourisme est de quinze années.

- **Taux d'intérêt de la valeur résiduelle**

Le capital utilisé pour l'achat d'un véhicule doit être rémunéré selon le principe du coût d'opportunité. Conformément à la méthode de l'inventaire perpétuel, les coûts d'intérêt sont calculés sur la base de la valeur comptable résiduelle des véhicules. Le taux d'intérêt utilisé correspond au taux d'intérêt moyen des emprunts de la Confédération.

Résultats pour l'année 2015

L'illustration suivante montre les résultats de la nouvelle méthode de calcul des coûts des moyens de transport pour l'année 2015, répartis d'une part selon les éléments de coûts, et de l'autre selon les catégories de véhicules. Pour l'année 2015, les coûts des moyens de transport s'élèvent à un peu plus de 32 milliards de CHF. Les coûts d'amortissement constituent le plus grand bloc de coûts, avec 37% des coûts des moyens de transport, suivis par les frais de personnel roulant (correspondant aux frais de chauffeurs, uniquement pour le transport commercial) avec 23% des coûts. Les frais d'entretien et de carburant pèsent un poids similaire, représentant chacun environ 11% des coûts totaux des moyens de transport. Les autres blocs de coûts, à savoir les frais de pneumatiques, les dépenses annexes, les frais d'assurances et la rémunération du capital, sont proportionnellement moindres. Les voitures de tourisme constituent la catégorie de véhicules la plus importante, avec une part de 60% des coûts des moyens de transport. Le transport de marchandises engendre environ 37% des coûts des moyens de transport, les voitures de livraison générant à elles seules 21% des coûts des moyens de transport. Les motos et les vélomoteurs (y compris les vélos électriques rapides), représentent ensemble 2% du coût total des moyens de transport.



Illustration 1: Coûts des moyens de transport en 2015 pour toutes les catégories de véhicules

Éléments de coûts en millions de CHF en 2015	Transport de personnes				Transport de marchandises			Total
	Voitures de tourisme	Motos	Véломoteurs	Cars privés	Voitures de livraison	Camions	Tracteurs à sellette	
Amortissement	10'549	237	19	39	551	233	160	11'788
Rémunération du capital	202	2	0	7	99	43	18	372
Frais de carburant	2'866	61	2	29	245	224	188	3616
Frais d'entretien	2'096	142	32	52	680	409	157	3568
Frais de pneumatiques	2'347	43	-	10	136	122	109	2768
Frais de personnel roulant				122	4'842	1'622	751	7337
Frais d'assurances	901	71	-	3	136	52	21	1184
Dépenses annexes	383	46	-	137	173	492	333	1565
Total des coûts des moyens de transport en millions de CHF en 2015	19'345	602	54	400	6'863	3'197	1'738	32'199

Comparaison avec l'ancienne méthode

Dans toutes les catégories de véhicules, la nouvelle méthodologie donne des coûts des moyens de transport inférieurs à ceux calculés avec l'ancienne méthode. D'une manière générale, les coûts des moyens de transport sont 17% plus faibles avec la nouvelle méthode. Les différences de résultats sont surtout dues à l'utilisation de nouvelles sources de données plus largement étayées et de meilleure qualité. La nouvelle méthode de calcul couvre l'ensemble du parc de véhicules, au lieu de reposer sur une extrapolation d'après un véhicule type représentatif. En outre, les coûts des moyens de transport des tracteurs à sellette et des camions ainsi que des motocycles et des cyclomoteurs ne sont désormais plus additionnés pour ne former qu'une seule catégorie (véhicules utilitaires lourds et motocycles), mais sont relevés et présentés séparément.