



Actualités OFS

11 Mobilité et transports

Neuchâtel, octobre 2016

Coûts et financement des transports

Route et rail 2013

Renseignements:

Section Mobilité, OFS, verkehr@bfs.admin.ch, tél. 058 463 64 68
Numéro OFS: 812-1300

Table des matières

| | | | | | |
|-----|--------------------------------------|----|---|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1 | Introduction | 3 | 5 | Comparaisons du financement de différentes formes de transport | 11 |
| 2 | Coûts totaux | 4 | 6 | Coûts d'accidents, d'environnement et de santé | 12 |
| 3 | Trafic voyageurs | 5 | 7 | Compte de flux financiers pour la Confédération, les cantons et les communes | 14 |
| 3.1 | Trafic routier motorisé privé | 5 | 8 | Méthodes d'enquête | 16 |
| 3.2 | Transports publics routiers | 5 | | Bibliographie | 16 |
| 3.3 | Trafic ferroviaire | 6 | | | |
| 3.4 | Coûts kilométriques | 7 | | | |
| 4 | Trafic marchandises | 8 | | | |
| 4.1 | Trafic routier lourd de marchandises | 8 | | | |
| 4.2 | Trafic routier léger de marchandises | 8 | | | |
| 4.3 | Trafic marchandises ferroviaire | 9 | | | |
| 4.4 | Coûts kilométriques | 10 | | | |

1 Introduction

La statistique des coûts et du financement des transports (CFT) vise à proposer une aide pour les décisions en matière de politique des transports. Elle sert aussi de base pour l'étude et la planification des transports. Afin de remplir ces missions, elle s'oriente vers les questions centrales suivantes:

A combien s'élèvent les coûts engendrés par les transports ?

Tous les coûts générés par les transports, y compris ceux répercutés sur des tiers, sont concernés. De même, les coûts sont pris en compte indépendamment du fait qu'il y ait eu un paiement ou pas. Par exemple, les coûts liés à la souffrance suite à un accident de transports sont également pris en considération.

Qu'est-ce qui est à l'origine des coûts ?

Les coûts doivent être répartis en fonction de leur origine: coûts d'infrastructure, coûts des moyens de transport, coûts d'accidents, coûts d'environnement et de santé.

Qui supporte les coûts ?

Il convient d'indiquer quelle part des coûts est assumée directement par les usagers des transports, et quel est le montant des coûts pris en charge par les pouvoirs publics, les entreprises de transports et la collectivité.

Quels flux financiers spécifiques aux transports existent au niveau de la Confédération, des cantons et des communes ?

Les trois niveaux étatiques que sont la Confédération, les cantons et les communes jouent des rôles différents en matière de financement des transports. Les recettes et les dépenses spécifiques aux transports doivent être indiquées pour chacun de ces niveaux.

La statistique CFT est constituée d'une publication principale et d'une publication secondaire réalisée respectivement tous les cinq ans et tous les ans. La publication principale présente les résultats de la route, du rail, de l'aviation et de la mobilité douce. La dernière publication en date se rapportait à l'année de référence 2010 (OFS 2015a). La publication secondaire vise à actualiser les résultats du trafic routier motorisé et du trafic ferroviaire.

2 Coûts totaux

La statistique des coûts et du financement des transports (statistique CFT) répertorie, tous les ans, les *coûts totaux des transports* sur le territoire suisse. Elle relève les coûts générés par la mise à disposition des *infrastructures de transport* et des *moyens de transport* ainsi que les coûts liés aux accidents, à l'environnement et à la santé.

Coûts totaux (coûts sociaux) des transports

Les *coûts totaux* des transports correspondent à la notion de *coûts sociaux* utilisée en économie. Ils englobent aussi bien les coûts pris en charge par leurs auteurs (par ex. coûts d'acquisition et de carburant pour les voitures) que les coûts supportés par des tiers (par ex. l'Etat ou la collectivité). Les coûts totaux des transports prennent donc en considération, outre les coûts liés aux *dépenses financières*, les *coûts immatériels* qui ne résultent d'aucun paiement comme par exemple la souffrance ressentie par les victimes d'accidents.

En 2013, les coûts du trafic routier motorisé ont totalisé 74,5 milliards de francs, soit sept fois plus que ceux du rail (10,3 milliards). Par contre, la progression des coûts depuis 2010 est plus marquée dans le trafic ferroviaire (8%) que dans le trafic routier (4%).

Dans le trafic routier motorisé, plus des deux tiers des coûts (52,3 milliards de francs) sont consacrés à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des véhicules, alors que la part des coûts d'infrastructure n'est que de 11% (8,6 milliards de francs). Les coûts

générés par les accidents et les atteintes à l'environnement et à la santé (13,7 milliards de francs) sont aussi plus élevés que les coûts d'infrastructure. Dans le rail, les coûts se répartissent de manière très différente: les coûts d'infrastructure (4,8 milliards de francs) dépassent même les dépenses consacrées aux moyens de transport (4,7 milliards de francs).

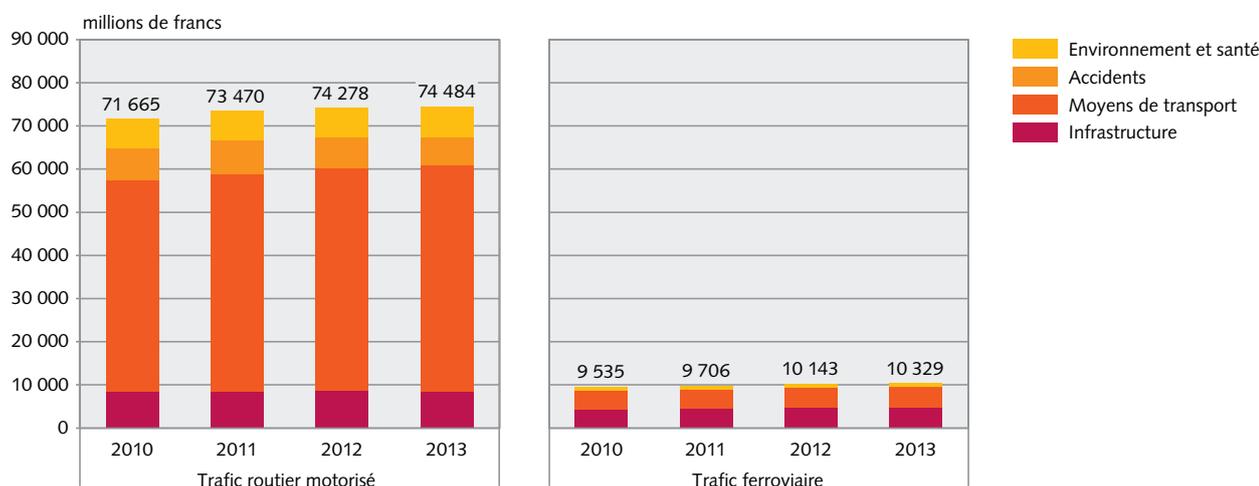
Types de coûts

La statistique CFT identifie quatre types de coûts différents. Ces derniers expriment l'origine des coûts du transport:

- *Coûts d'infrastructure*: coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure de transport
- *Coûts des moyens de transport*: coûts pour l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport
- *Coûts d'accidents*: coûts matériels des accidents (dommages matériels, frais de guérison, frais de police et juridiques, coûts économiques pour la société (par ex. primes d'assurance plus élevées ou absences sur le lieu de travail pour raison d'accident), ainsi que coûts immatériels des accidents (dommages corporels et préjudice pour la qualité de vie, années de vie perdues)
- *Coûts d'environnement et de santé*: coûts causés par le trafic et qui présentent des préjudices pour la santé de l'être humain ou pour l'environnement (par ex. pollution de l'air, nuisances sonores, changements climatiques, contamination des sols, fragmentation des écosystèmes ou des paysages)

Coûts totaux du trafic routier motorisé et du trafic ferroviaire, 2010–2013

G 1



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

3 Trafic voyageurs

3.1 Trafic routier motorisé privé

Les coûts du trafic voyageurs routier motorisé privé en 2013 se sont établis à 51,6 milliards de francs (2010: 50,3 milliards). Près des deux tiers des coûts (34,4 milliards de francs) ont été consacrés aux *moyens de transport* (voitures de tourisme, motos, vélomoteurs et cars privés). La part des trois autres catégories de coûts atteignait chacune entre 10% et 12%.

Ces coûts ont été supportés dans un premier temps par les usagers des transports (77%) et par les pouvoirs publics (12%). Après prise en compte de tous les transferts, comme l'impôt sur les huiles minérales et l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, 90% des coûts finaux (46,2 milliards de francs) ont été financés par les usagers eux-mêmes. Les 5,4 milliards de francs restants, non couverts, ont été pris en charge par la collectivité et représentent des coûts externes liés à des accidents, à l'environnement et à la santé.

Payeurs directs et finaux

Les *payeurs directs* prennent en charge les coûts du transport au moment où ceux-ci sont produits. Les coûts liés à l'infrastructure routière, par exemple, sont supportés pour le moment par les pouvoirs publics, les coûts liés aux locomotives et aux wagons sont supportés par les entreprises de transport.

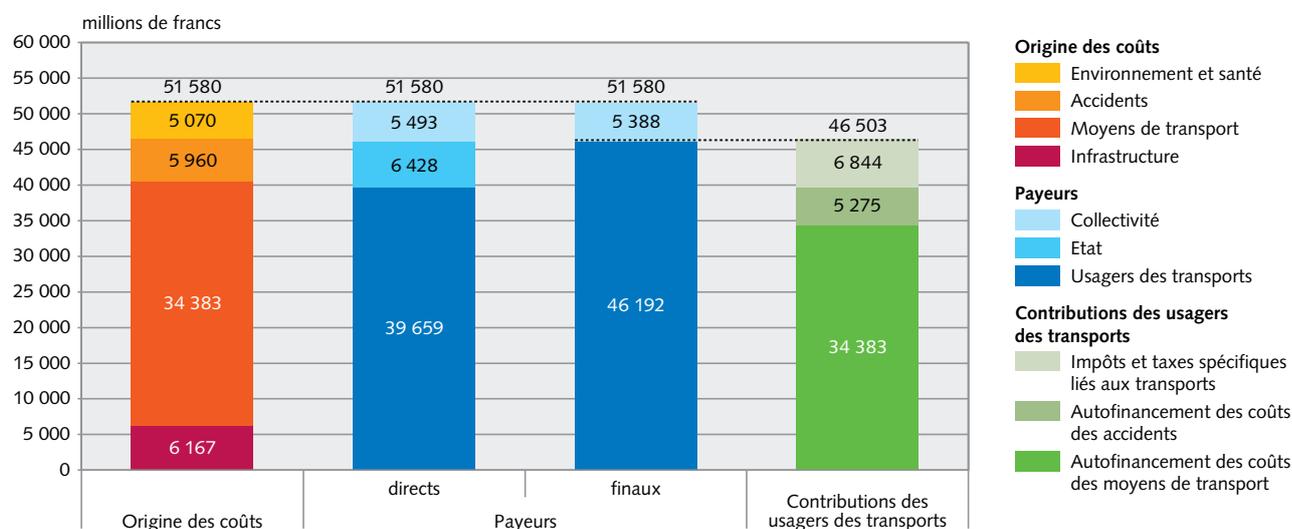
Les *payeurs finaux* supportent «in fine» les coûts du transport, c'est-à-dire après prise en compte de tous les paiements compensatoires et toutes les prestations de transfert. Les paiements compensatoires sont par exemple les impôts et taxes spécifiques liés au transport, versés par les usagers des transports aux pouvoirs publics, les paiements des voyageurs aux entreprises de transport sous forme de billets et d'abonnements, ou les indemnités versées par les pouvoirs publics aux entreprises de transport.

3.2 Transports publics routiers

Les transports publics routiers, qui regroupent les autobus, les trolleybus et les trams circulant selon un horaire défini, ont coûté au total 3,6 milliards de francs en 2013 (2010: 3,3 milliards). Cette somme correspond à environ 7% des coûts du trafic routier motorisé privé. Environ les trois quarts (2,8 milliards de francs) ont été dépensés

Coûts et financement du trafic voyageurs motorisé privé routier, 2013

G 2

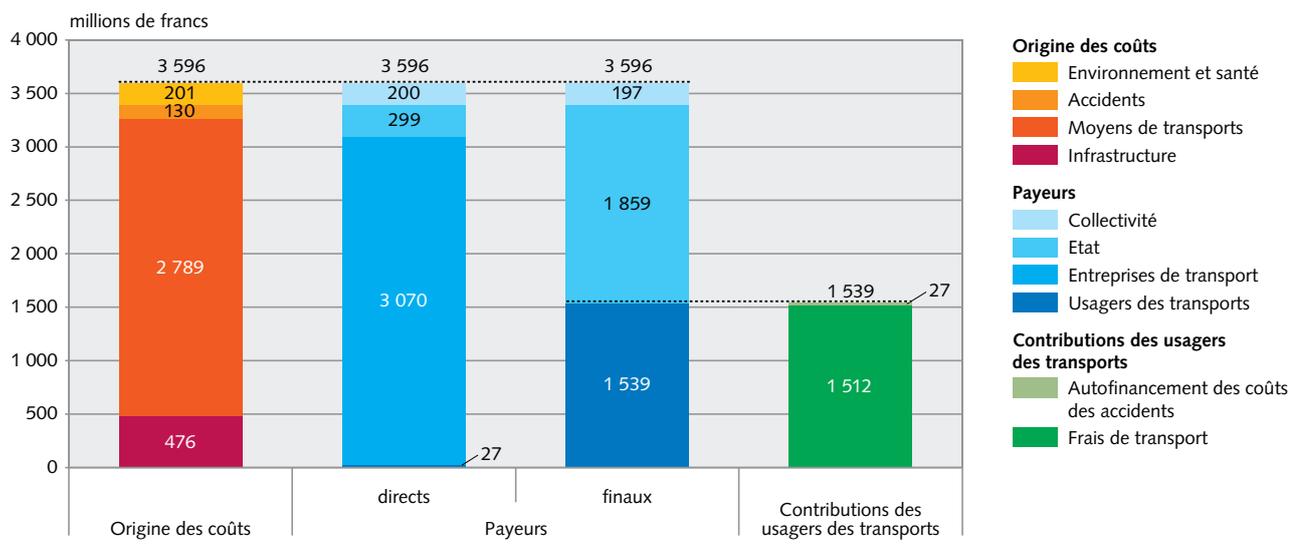


Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

Coûts et financement du transport public routier, 2013

G 3



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

pour des *moyens de transport* et 0,5 milliard de francs ont servi à financer l'*infrastructure*. Dans les transports publics routiers, la part des *coûts d'accidents, d'environnement et de santé* n'a été que de 9%. Par comparaison, cette part s'est élevée à 21% dans le trafic routier motorisé privé.

85% des coûts (3,1 milliards de francs) ont été pris en charge par les entreprises de transport elles-mêmes. Après comptabilisation des recettes tarifaires, des subventions et des indemnités, les usagers ont pris en charge 43% des coûts finaux (1,5 milliard de francs) et les pouvoirs publics 52% (1,9 milliard de francs).

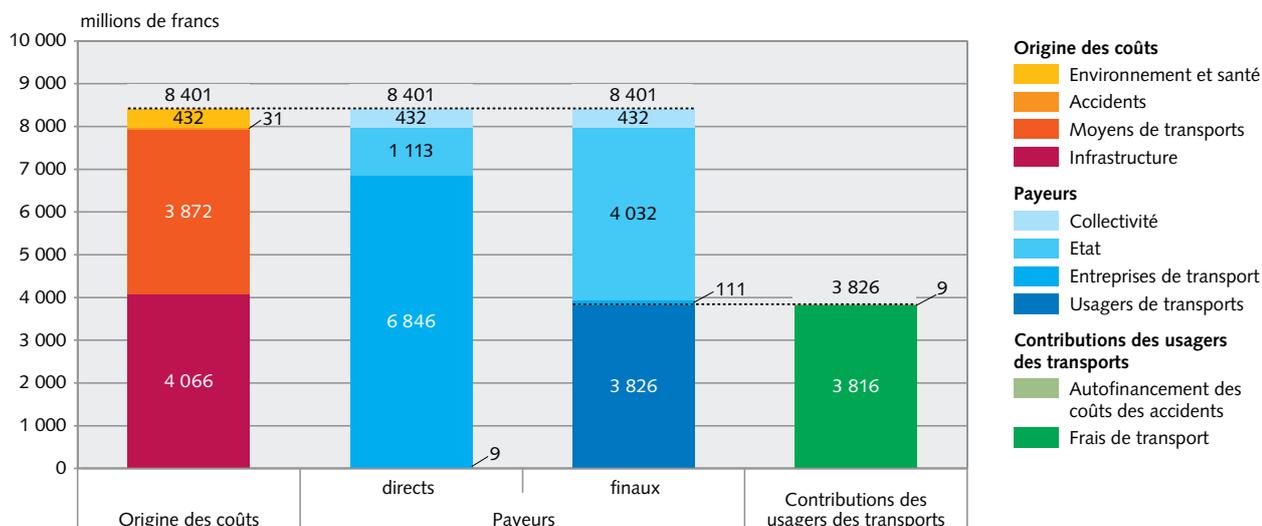
3.3 Trafic ferroviaire

En 2013, les coûts du trafic voyageurs ferroviaire ont totalisé 8,4 milliards de francs (2010: 8,3 milliards de francs). Environ la moitié de ce montant (4,1 milliards de francs) a été consacrée à la construction et au maintien de l'*infrastructure ferroviaire*. Les *moyens de transport* ont coûté presque autant (3,9 milliards de francs).

De ce total, 6,8 milliards de francs ont été supportés par les entreprises de transport, et 1,1 milliard par les pouvoirs publics. Après prise en compte de tous les transferts, les voyageurs et les pouvoirs publics se

Coûts et financement du trafic voyageurs ferroviaire, 2013

G 4

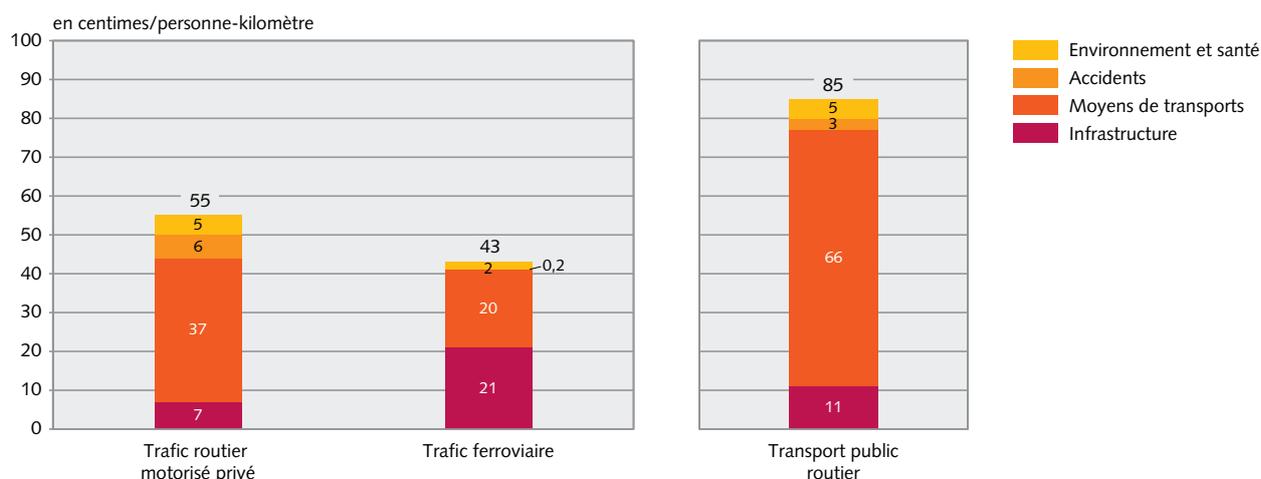


Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

Coûts kilométriques du trafic voyageurs, 2013

G 5



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

sont répartis les coûts finaux à parts presque égales, équivalant à un montant de 3,8 milliards de francs pour les premiers et de 4,0 milliards de francs pour les seconds. Quant aux entreprises de transport, elles ont compensé des pertes de 111 millions de francs de leurs activités de transport par des bénéfices issus de leurs activités annexes comme par exemple la gestion de l'immobilier.

3.4 Coûts kilométriques

Les coûts des différentes formes de transport peuvent aussi être exprimés en coûts kilométriques, c'est-à-dire par rapport au nombre de personnes-kilomètres parcourus. Lors de l'interprétation des coûts kilométriques, il faut cependant tenir compte du fait qu'il s'agit de valeurs moyennes et que les comparaisons ne peuvent porter que sur les formes de transport substituables entre elles.

À propos de l'interprétation des coûts kilométriques

Les données relatives aux coûts kilométriques pour les différentes formes de transport sont des valeurs statistiques moyennes. Les coûts kilométriques réels peuvent diverger sensiblement des valeurs moyennes en fonction du moyen de transport utilisé, du taux d'occupation ou du taux de remplissage, de l'infrastructure utilisée, de la topographie des lignes, du flux de trafic, etc.

Dans les comparaisons de coûts entre les différentes formes de transport, il faut également se souvenir que la substituabilité des formes de transport est souvent limitée. En outre, de nombreuses formes de transport sont complémentaires. Le rail, par exemple, a besoin d'autres moyens de transport pour la desserte fine. **Comparer les formes de transport sur la base des coûts kilométriques n'est donc possible que dans un cadre restreint.**

En 2013, le nombre de personnes-kilomètres (pkm) parcourus a atteint 93,5 milliards dans le trafic voyageurs motorisé privé routier, 4,3 milliards dans le transport public routier et 19,5 milliards dans le trafic ferroviaire. Les coûts kilométriques en résultant se sont ainsi élevés à 55 ct/pkm dans le trafic routier motorisé privé, à 85 ct/pkm dans le transport public routier et à 43 ct/pkm dans le trafic voyageurs ferroviaire. Il convient toutefois de noter que le transport public routier entretient une relation complémentaire avec le rail: ce dernier, relativement peu cher, est dépendant des trams, trolleybus et autobus pour la desserte fine des régions. Si l'on réunit le transport public routier et le trafic ferroviaire, les coûts kilométriques ont atteint, en 2013, 51 centimes par personne-kilomètre.

4 Trafic marchandises

4.1 Trafic routier lourd de marchandises

En 2013, les coûts du trafic routier lourd de marchandises (d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont totalisé 8,9 milliards de francs (2010: 8,8 milliards de francs). Deux tiers de ce montant (6,0 milliards) ont été consacrés à l'acquisition et à l'exploitation des *moyens de transport*. La part des coûts liés à l'*environnement et à la santé*, de 15%, était relativement élevée (1,3 milliard de francs).

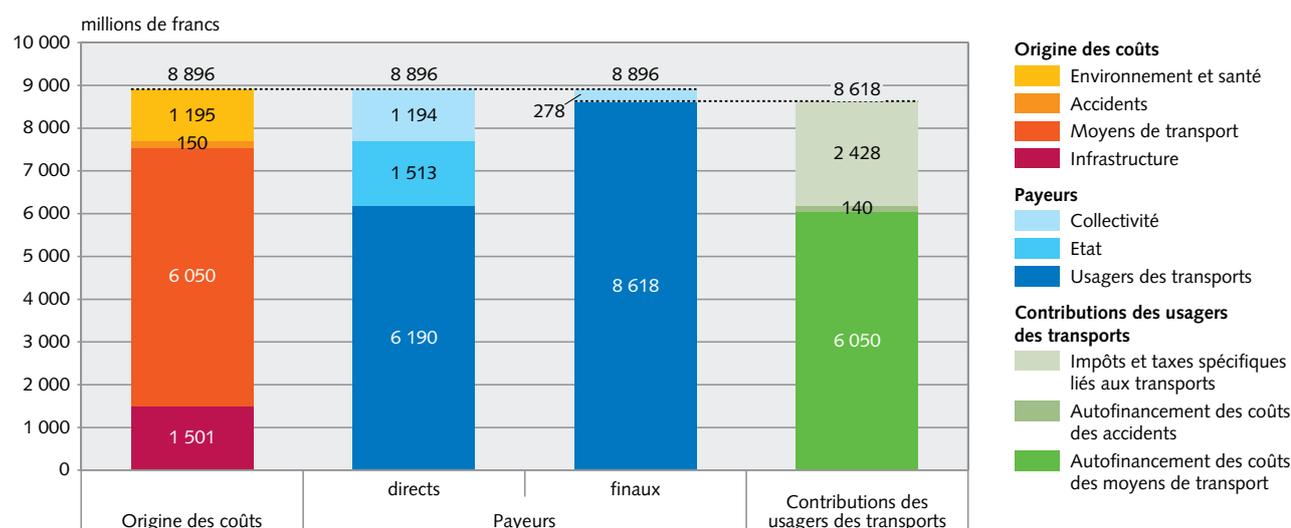
Les usagers des transports ont pris en charge dans un premier temps 6,2 milliards de francs de ces coûts. Les pouvoirs publics en ont supporté 1,5 milliard, et la collectivité, 1,2 milliard. Après imputation des impôts et des taxes versés par le trafic lourd, les usagers des transports ont supporté 97% des coûts finaux. Un montant de 0,3 milliard de francs n'a pas été couvert, ce qui signifie qu'il a été reporté sur la collectivité.

4.2 Trafic routier léger de marchandises

Le trafic routier léger de marchandises (d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes) a occasionné 10,4 milliards de francs de coûts en 2013, soit une hausse de 13% depuis 2010. Dans le trafic lourd, en revanche, les coûts ont pratiquement stagné (+1%) dans le même temps. Plus de quatre francs sur cinq ont servi à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des *moyens de transport* (9,1 milliards de francs). La part des autres catégories de coûts est restée comparativement faible.

Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont pris en charge au final 9,8 milliards de francs des coûts. Le solde de 0,6 milliard a été reporté sur la collectivité.

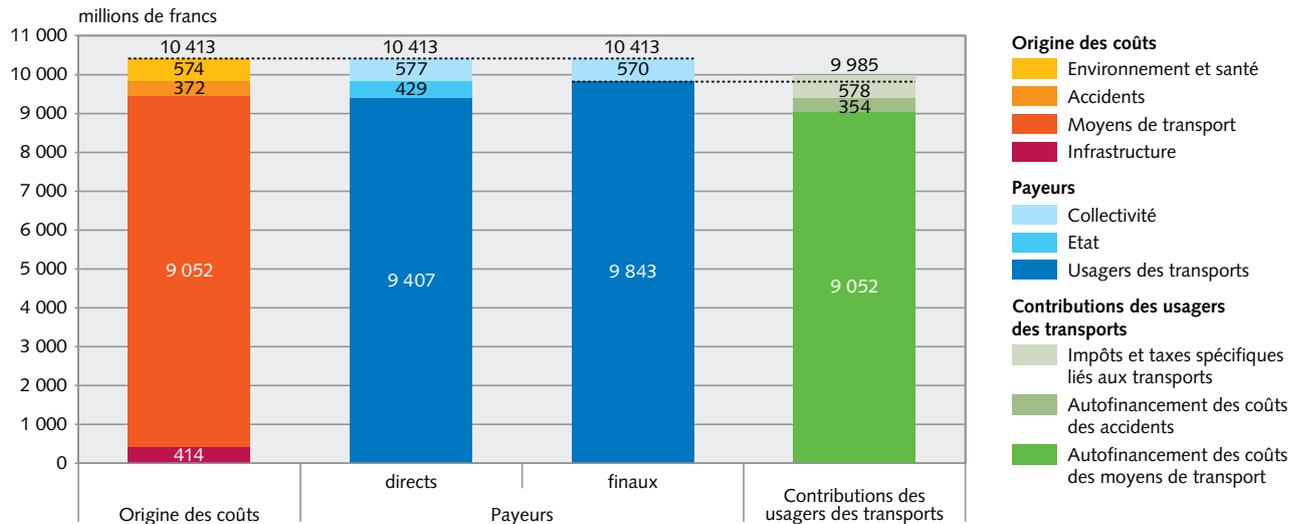
Coûts et financement du trafic marchandises effectué par les véhicules lourds, 2013 G 6



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

Coûts et financement du trafic marchandises effectué par les véhicules légers, 2013 G 7



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

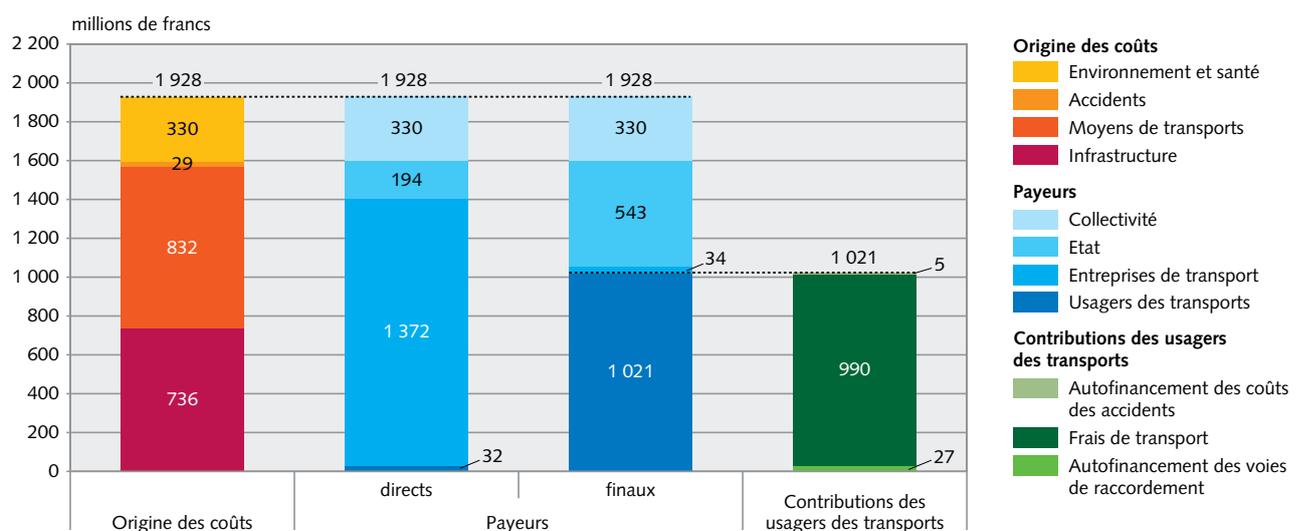
© OFS, Neuchâtel 2016

4.3 Trafic marchandises ferroviaire

Dans le trafic marchandises ferroviaire, les coûts se sont élevés à 1,9 milliards de francs en 2013 (2010: 1,9 milliards de francs). Les *moyens de transport* en ont absorbé près de la moitié (0,8 milliard de francs). La construction et l'entretien de l'*infrastructure ferroviaire* ont coûté 0,7 milliard de francs. Les coûts liés à l'*environnement et à la santé* ont atteint 0,3 milliard de francs. Les coûts d'*accidents* n'ont quant à eux guère pesé dans la balance (29 millions de francs).

De ces coûts, 1,4 milliard de francs ont été financés directement par les entreprises de transport, et 0,2 milliard par les pouvoirs publics. Au final, la facture s'est élevée à 1,0 milliard de francs pour les usagers des transports, et à 0,5 milliard de francs pour les pouvoirs publics. Les coûts externes reportés sur la collectivité se sont inscrits à 0,3 milliard de francs.

Coûts et financement du trafic marchandises ferroviaire, 2013 G 8



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

4.4 Coûts kilométriques

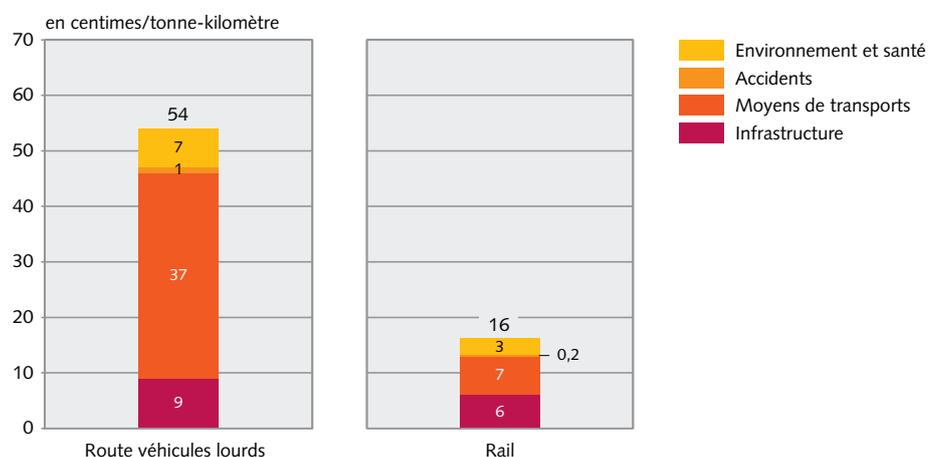
Le trafic marchandises peut s'effectuer sur de longues distances, y compris à l'étranger, mais aussi sur de courtes distances pour la distribution fine. La nature du bien à transporter et les exigences particulières de vitesse, de sécurité, de conditionnement ou autres à respecter ont aussi une influence sur le moyen de transport à utiliser. Lors de l'interprétation des coûts kilométriques, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit de valeurs moyennes et que les moyens de transport ne sont souvent pas substituables.

En 2013, les prestations de transport des véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont atteint 16,3 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à un coût moyen de 54 centimes par tonne-kilomètre. Etant donné que les véhicules routiers légers de transport de marchandises sont souvent utilisés à des fins autres que le transport de marchandises (par exemple pour les prestations de service des artisans), les coûts par tonne-kilomètre ne sont pas chiffrables pour ces véhicules.

Dans le trafic marchandises ferroviaire, les prestations de transport se sont montées à 11,8 milliards de tonnes-kilomètres. Les coûts kilométriques moyens générés par le trafic marchandises ferroviaire étaient donc de seulement 16 centimes par tonne-kilomètre.

Coûts kilométriques du trafic marchandises, 2013

G 9



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

5 Comparaisons du financement de différentes formes de transport

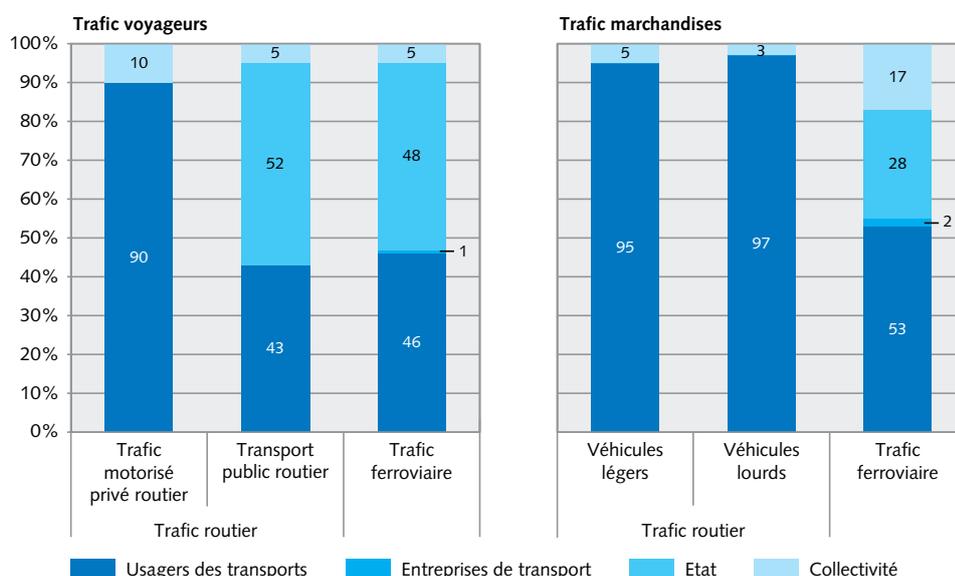
Aucune des catégories d'usagers n'a supporté entièrement les coûts qu'elle a engendrés, ni dans le trafic voyageurs, ni dans le trafic marchandises. Les usagers du trafic routier motorisé privé couvrent 90% de leurs coûts, alors que le transport public routier et le trafic voyageurs ferroviaire ne sont financés qu'à hauteur de respectivement 43% et 46% par leurs usagers. Le degré élevé de couverture des coûts dans le trafic routier motorisé privé s'explique avant tout par la part conséquente qui sert à l'acquisition et à l'entretien des véhicules privés. Les coûts totaux du trafic routier motorisé privé sont toutefois six fois plus élevés que ceux du trafic voyageurs ferroviaire et quatorze fois plus élevés que ceux du transport public routier. Malgré ce haut degré de couverture, les coûts non couverts du trafic routier motorisé privé (5,4 milliards de francs) dépassent par conséquent ceux du trafic voyageurs ferroviaire (4,5 milliards de francs) ou ceux du transport public routier (2,1 milliards de francs).

Dans le trafic routier de marchandises, les usagers ont couvert la plus grande partie de leurs coûts, et ce à hauteur de 97% dans le cas des véhicules lourds et de

95% dans celui des véhicules légers. Dans le trafic marchandises ferroviaire, la part supportée par les usagers était beaucoup plus faible (53%), en raison de la part conséquente prise en charge par les pouvoirs publics (28%). La Confédération, les cantons et les communes ont assumé volontairement ces coûts: les financements d'infrastructures et de moyens de transport sont le fait de décisions politiques, souvent légitimées par des votations populaires. A l'inverse, la collectivité ne supporte pas de son propre chef les coûts qui sont reportés sur elle. La part la plus importante qu'elle a eu à supporter concernait le trafic marchandises ferroviaire (17%), suivi par le trafic marchandises effectué par les véhicules routiers légers (5%) et par le trafic marchandises effectué par les véhicules routiers lourds (3%). En chiffres absolus, les coûts de 0,6 milliard de francs reportés sur la collectivité par les véhicules légers de transport de marchandises sont plus élevés que ceux du trafic marchandises ferroviaire ou – en tenant compte de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) – ceux du trafic routier lourd (0,3 milliard chacun).

Payeurs finaux du transport, 2013

G 10



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

6 Coûts d'accidents, d'environnement et de santé

Le trafic occasionne des coûts d'accidents sous la forme de dégâts matériels et de dommages corporels. Il a également une incidence négative sur l'environnement et sur la santé humaine, en raison du bruit, de la pollution atmosphérique et des changements climatiques qu'il provoque. Les coûts d'accidents, d'environnement et de santé ne sont supportés qu'en partie par leurs auteurs. Le plus souvent, ils sont reportés sur des tiers non concernés, en règle générale la collectivité. On parle alors de coûts externes. Dans ce cas, les auteurs peuvent compenser une partie de ces coûts externes au moyen de contributions d'internalisation. On peut citer à ce titre la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

En outre, seuls les coûts externes qui se forment en dehors du mode de transport correspondant sont pris en compte. Par exemple, les coûts d'accidents occasionnés par le conducteur d'un véhicule routier à un autre véhicule routier sont considérés comme des coûts internes au mode de transport et donc comme couverts. L'Office fédéral du développement territorial fournit des informations détaillées sur les coûts externes du trafic liés aux accidents, à l'environnement et à la santé (ARE 2014).

Avec 11,0 milliards de francs en 2013, le trafic voyageurs motorisé privé routier a généré les coûts d'accidents, d'environnement et de santé les plus élevés du trafic routier et du trafic ferroviaire. Environ la moitié de ce montant (5,6 milliards de francs) a été supportée par la collectivité et entre donc dans la catégorie des coûts externes. Les coûts d'accidents, d'environnement et de santé dans le trafic routier de marchandises ont aussi été élevés, puisqu'ils ont atteint 2,3 milliards de francs. Après imputation de la redevance poids lourds liée aux prestations, les coûts externes se montent encore à 0,9 milliard de francs.

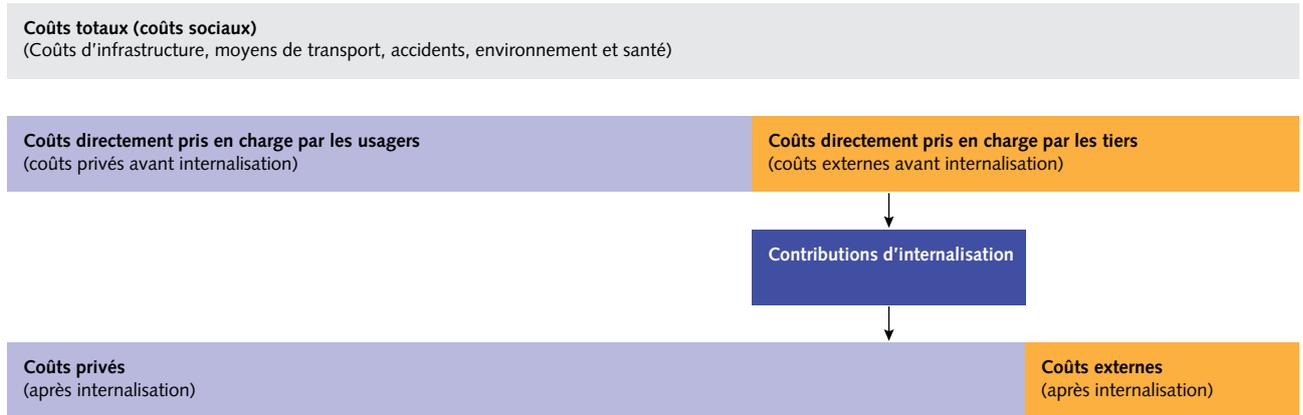
Types de coûts d'environnement et de santé

La statistique CFT distingue quatre types de coûts d'environnement et de santé dus aux transports:

- *Air*: coûts de santé causés par la pollution de l'air due aux transports, dégâts aux biens immobiliers, pertes de récolte, dégradation des forêts et perte de biodiversité
- *Nuisances sonores*: dommages causés à la santé par le bruit généré par les transports, diminution de la qualité de vie, perte de valeur de l'immobilier
- *Climat*: coûts visant à réduire les dommages climatiques (par exemple: recul des glaciers, préjudice causé à la production de denrées alimentaires, aux infrastructures et à l'approvisionnement énergétique du fait de l'augmentation du nombre de phénomènes climatiques extrêmes, dommages à la santé dus au stress thermique, dommages aux écosystèmes) causés par les émissions liées aux transports
- *Autres*: perte et fragmentation d'habitat dues aux infrastructures de transport, pollution des sols par des substances toxiques, divers coûts d'environnement et de santé générés par les processus en amont et en aval des transports à proprement parler (par exemple: construction et élimination des véhicules et des infrastructures de transport)

Relations entre les coûts privés, les coûts externes et les coûts sociaux

G 11

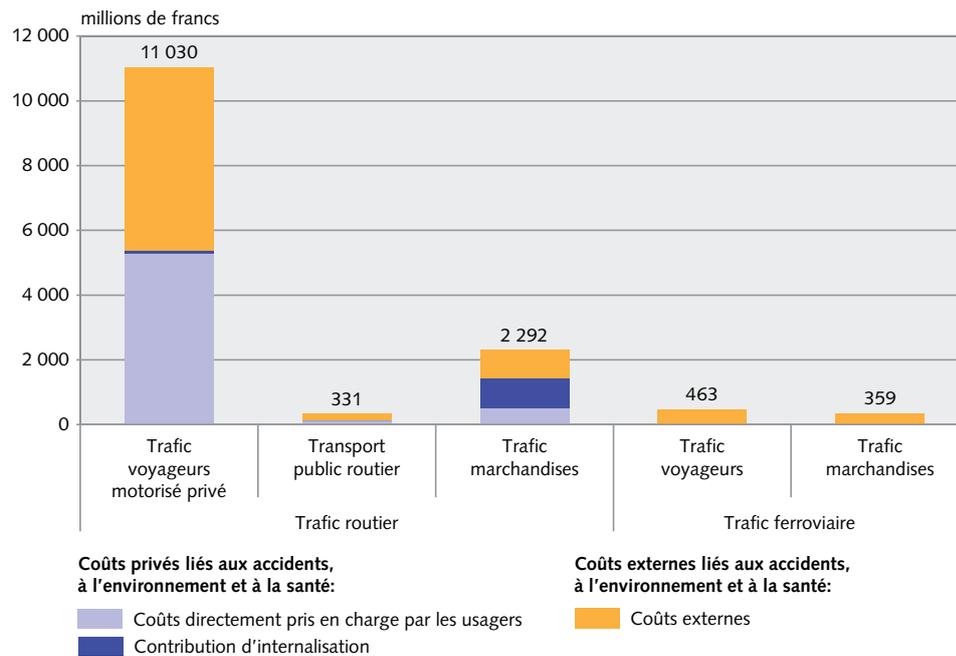


Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

Coûts privés et coûts externes liés aux accidents, à l'environnement et à la santé, 2013

G 12



Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); ARE – Effets externes des transports

© OFS, Neuchâtel 2016

7 Compte de flux financiers pour la Confédération, les cantons et les communes

Le compte de flux financiers renseigne sur les moyens financiers utilisés pour le financement de l'infrastructure de transport et de l'offre de transport public. Il distingue les recettes et les dépenses liées au transport des trois échelons de l'Etat, soit la Confédération, les cantons et les communes. En ce qui concerne le financement de l'infrastructure routière, le compte fait état d'un excédent de recettes de 1,9 milliard de francs en faveur du budget général de la Confédération et d'un déficit de 2,6 milliards de francs à la charge des communes. Ce déficit a été financé par le budget général des communes. Dans un examen global de tous les échelons (Confédération, cantons et communes), les recettes et les dépenses des pouvoirs publics sont presque équilibrées.

T1 Flux financiers de l'infrastructure routière, 2013

| Echelon fédéral | Millions de francs |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Recettes: Impôt sur les huiles minérales (incl. surtaxe), redevance sur les routes nationales (vignette), redevance poids lourds, impôt sur les automobiles | 7016 |
| Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; Contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière | 5074 |
| Solde | +1942 |
| Echelon cantonal | Millions de francs |
| Recettes: Contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur | 4207 |
| Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; contributions versées aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière | 3701 |
| Solde | +506 |
| Echelon communal | Millions de francs |
| Recettes: Contribution des cantons, taxes (par ex. parkings) | 580 |
| Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales | 3198 |
| Solde | -2618 |

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); AFF – Comptes d'Etat

© OFS 2016

T2 Flux financiers du trafic ferroviaire et du transport public routier, 2013

| Echelon fédéral | Millions de francs |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales) | 1538 |
| Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP | 5814 |
| Solde | -4276 |
| Echelon cantonal | Millions de francs |
| Recettes: Contributions de la Confédération et des communes | 662 |
| Dépenses: Contributions aux entreprises de transport et aux communes | 1971 |
| Solde | -1309 |
| Echelon communal | Millions de francs |
| Recettes: Contributions des cantons | 0 |
| Dépenses pour l'exploitation des transports, contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional | 1028 |
| Solde | -1028 |

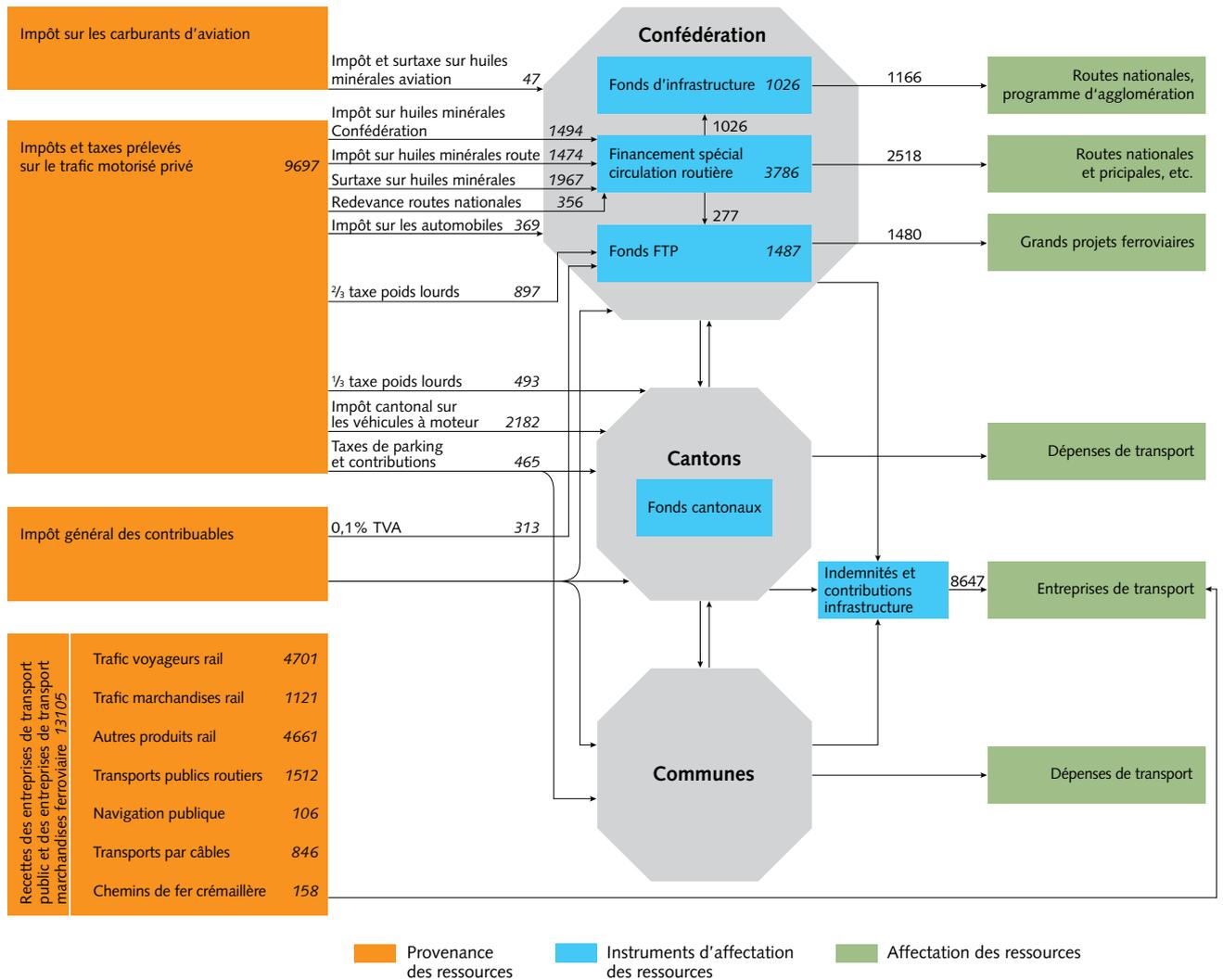
Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); AFF – Comptes d'Etat

© OFS 2016

Les transports publics routiers et ferroviaires ont été soutenus à hauteur de 4,3 milliards de francs (nets) par la Confédération et à hauteur de respectivement 1,3 milliard et 1,0 milliard de francs par les cantons et les communes. Dans les dépenses de la Confédération, il faut noter en particulier, outre les contributions aux entreprises de transport, les dépenses destinées à alimenter le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP).

Une partie des infrastructures de transport est financée à l'aide d'un fonds spécial, qui à son tour est alimenté par le produit de différents impôts sur les transports. S'y ajoutent des contributions destinées à indemniser des entreprises de transport public pour les prestations qu'elles fournissent dans le trafic régional sur mandat des pouvoirs publics.

Représentation schématique des flux financiers dans le domaine des transports 2013 en millions de francs



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

8 Méthodes d'enquête

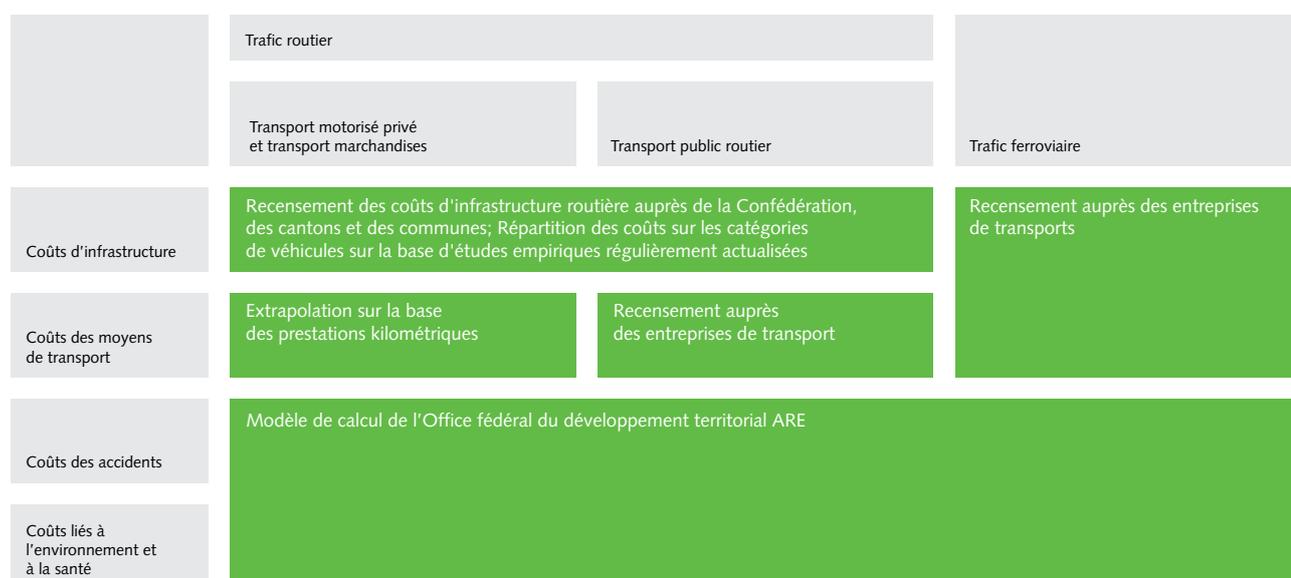
La statistique CFT utilise un modèle de calcul qui repose sur divers recensements et collectes par échantillonnage, sur des recherches dans les registres, ainsi que sur d'autres statistiques et études empiriques. En raison de la multitude des sources de données, des corrections ne sont pas exclues. Ainsi, les résultats du mode de transport

ferroviaire portant sur les années 2010 à 2012 ont dû être révisés suite à des adaptations effectuées ultérieurement par les fournisseurs de données sur les données livrées.

Le rapport de méthode publié séparément en livre une description plus approfondie (OFS 2015b).

Principales sources de données de la statistique CFT

G 14



Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS, Neuchâtel 2016

Bibliographie

ARE 2014: Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau en 2010 et évolutions depuis 2005, Office fédéral du développement territorial, Berne.

OFS 2015a: Coûts et financement des transports. Année 2010, Neuchâtel.

OFS 2015b: Statistique des coûts et du financement des transports. Rapport de méthode, Neuchâtel.