

Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2023

Coûts et financement des transports 2020

Transport routier, ferroviaire et aérien

Le transport motorisé sur route, sur rail et dans l'air a généré en 2020 des coûts à hauteur de 92,5 milliards de francs. Ce chiffre correspond à près de 11 000 francs par habitant. Plus de trois quarts (76%) des coûts sont attribuables au transport de personnes et un peu moins d'un quart (24%) au transport de marchandises. Aucun mode de transport n'a couvert lui-même l'intégralité des coûts qu'il a générés. Malgré la forte baisse du trafic en 2020 due à la pandémie de COVID-19, les coûts totaux du transport motorisé n'ont que légèrement diminué par rapport à 2019, à savoir de 3%.

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

- À combien s'élèvent les coûts engendrés par les transports?
- D'où proviennent les coûts?
- Qui supporte les coûts?
- Quels flux financiers spécifiques aux transports existent au niveau de la Confédération, des cantons et des communes?

La statistique CFT présente chaque année les résultats du transport routier motorisé, du transport ferroviaire et de l'aviation. Les résultats de la navigation et de la mobilité douce (piétons et vélos) sont publiés tous les cinq ans. La prochaine vue d'ensemble sera disponible pour l'année de référence 2021.

Pour tous les modes de transport, les coûts totaux ne peuvent être calculés que lorsque toutes les données de base nécessaires sont disponibles. C'est pourquoi les résultats sont publiés trois ans après l'année observée.

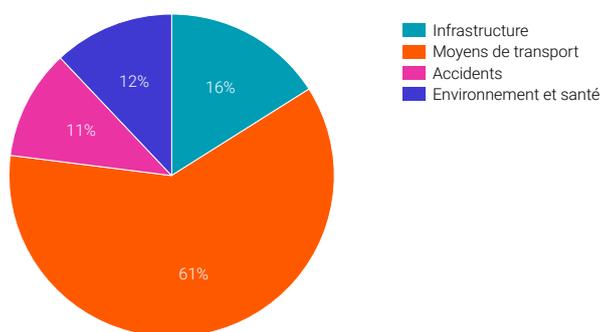
1 Coûts totaux

Le transport routier motorisé ainsi que le transport ferroviaire et aérien ont occasionné des coûts totaux à hauteur de 92,5 milliards de francs en 2020.¹ Outre les dépenses pour les *moyens de transport* (56,8 milliards de francs au total) et les *infrastructures de transport* (15,1 milliards), ils incluent les coûts des *accidents* (9,8 milliards) et des *dommages causés à l'environnement et à la santé* (10,8 milliards) (G1).

Coûts du transport¹ selon le type de coûts, en 2020

G1

Total: 92,5 milliards de francs



¹ sans la mobilité douce et la navigation

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

© OFS 2023

¹ Coûts définis selon le principe de territorialité, sauf dans le transport aérien. Pour ce dernier, les coûts sont établis selon le principe du demi-trajet qui consiste à attribuer les coûts des vols internationaux à part égale entre le pays de départ et le pays d'arrivée.

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 (p. ex. coûts d'acquisition et de carburant pour les voitures) que les coûts supportés par des tiers (p. ex. l'État 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.

Dans l'ensemble, un peu plus de trois quarts des coûts des transports sont imputables au transport de personnes et un quart au transport de marchandises (70,3 milliards contre 22,2 milliards) (G2). Les coûts du transport routier motorisé (76,3 milliards de francs) étaient plus de six fois supérieurs à ceux du transport ferroviaire (12,0 milliards) et dix-huit fois plus élevés que ceux du transport aérien (4,2 milliards).

Entre 2019 (96,3 milliards) et 2020, les coûts du transport ont diminué de 3%. Cette baisse peut paraître faible au vu de la forte diminution du trafic provoquée par la pandémie. Il convient toutefois de noter que bon nombre des composantes de coûts du transport sont fixes ou ne dépendent que faiblement du nombre de personnes-kilomètres parcourues, comme par exemple les dépenses pour les infrastructures et celles pour l'achat et l'entretien des moyens de transport. Par ailleurs, dans les transports publics, la baisse du nombre de véhicules-kilomètres parcourus a été plutôt modérée en raison de l'obligation de respecter les horaires de transport. Ainsi, les coûts du transport routier motorisé et ceux du transport ferroviaire n'ont chacun enregistré

Types de coûts

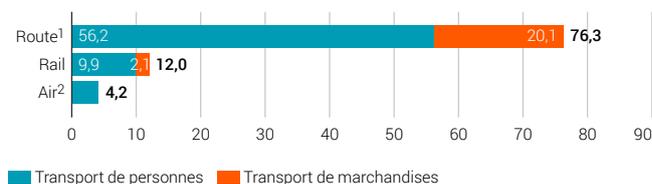
La statistique CFT identifie quatre types de coûts différents. Ces derniers expriment l'origine des coûts du transport :

- *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 (p. 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 liés aux atteintes à l'environnement et à la santé*: coûts causés par le trafic et qui présentent des préjudices pour la santé de l'être humain ou pour l'environnement (p. ex. pollution de l'air, nuisances sonores, changements climatiques, contamination des sols, fragmentation des écosystèmes ou des paysages).

Coûts du transport de personnes et de marchandises selon le mode de transport, en 2020

G2

Milliards de francs



¹ sans la mobilité douce
² sans l'aviation générale

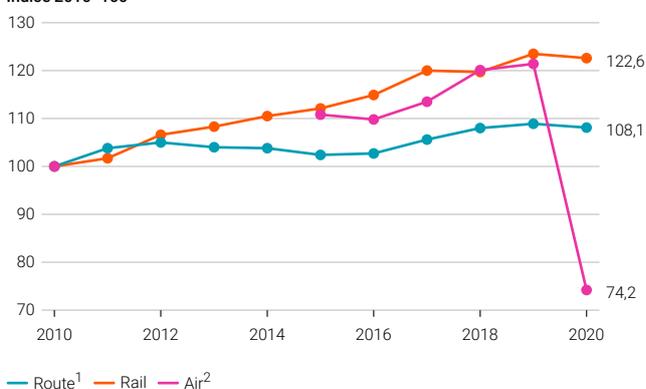
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

© OFS 2023

Évolution des coûts du transport selon le mode de transport

G3

Indice 2010=100



— Route¹ — Rail — Air²

¹ sans la mobilité douce
² données non relevées entre 2011 et 2014

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

© OFS 2023

qu'une légère baisse de 1% en 2020 par rapport à l'année précédente. Dans le cas de l'aviation, en revanche, une diminution de 39% des coûts a été observée. Ceci est dû au fait que le trafic aérien a été particulièrement impacté par la pandémie et que les coûts variables comme p. ex. le carburant (dont la consommation a littéralement chuté en 2020) contribuent dans une plus large mesure aux coûts de ce mode de transport.

Sur la période allant de 2010 à 2019, les coûts avaient augmenté de 9% pour le transport motorisé sur route, de 24% pour le rail et de 21% pour le transport aérien (G3). La forte augmentation des coûts du rail est surtout due aux investissements consentis dans l'infrastructure (comme p. ex. le tunnel de base du Gothard), à l'augmentation de la fréquence des horaires et à l'achat de nouveau matériel roulant. Dans le cas de l'aviation, la croissance observée jusqu'en 2019 s'explique par la hausse continue du nombre de passagers.

2 Transport de personnes

2.1 Transport routier motorisé privé

Les coûts du transport routier motorisé privé de personnes en 2020 se sont établis à 52,1 milliards de francs (2019: 52,5 milliards) (G4). 60% des coûts (31,1 milliards de francs) ont été consacrés aux *moyens de transport* (voitures de tourisme, motos, vélomoteurs et cars privés). La part des trois autres types de coûts atteignait chacune entre 11% et 17%.

Ces coûts ont été supportés dans un premier temps par les usagers des transports (75%), par la collectivité (13%) 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, 88% des coûts finaux (45,7 milliards de francs) ont été financés par les usagers eux-mêmes. Les 6,4 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. Par exemple, les coûts liés à l'infrastructure routière sont supportés dans un premier temps par les pouvoirs publics alors que 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.

2.2 Transport public routier

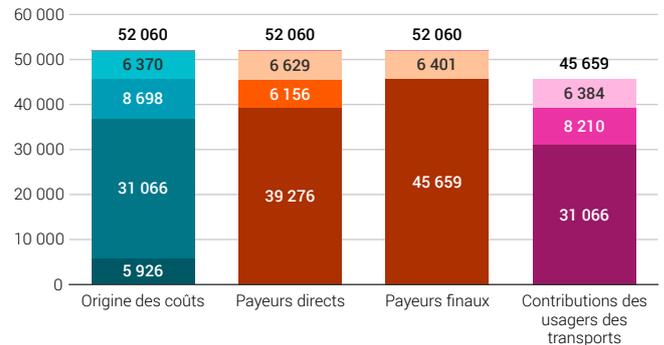
Le transport public routier, qui regroupe les autobus, les trolleybus et les trams circulant selon un horaire défini, a coûté au total 4,2 milliards de francs en 2020 (2019: également 4,2 milliards) (G5). Plus des trois quarts (3,3 milliards de francs) ont été dépensés pour des moyens de transport et 0,5 milliard de francs ont servi à financer l'infrastructure. Dans le transport public routier, la part des coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé n'a été que de 8%. Par comparaison, cette part s'est élevée à 29% dans le transport routier motorisé privé.

Les entreprises de transport ont elles-mêmes pris en charge 85% des coûts (3,5 milliards de francs). Après comptabilisation des recettes tarifaires, des subventions et des indemnités, les usagers ont pris en charge 34% des coûts finaux (1,4 milliard de francs) et les pouvoirs publics 59% (2,5 milliards de francs).

Coûts et financement du transport routier motorisé privé de personnes, en 2020

G 4

Millions de francs



Origine des coûts

■ Environnement et santé ■ Accidents ■ Moyens de transport ■ Infrastructure

Payeurs directs et Payeurs finaux

■ Collectivité ■ État ■ Usagers des transports

Contributions des usagers des transports

■ Impôts et taxes spécifiques liés au transport

■ Coûts des accidents pris en charge par les usagers

■ Coûts des moyens de transport pris en charge par les usagers

L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

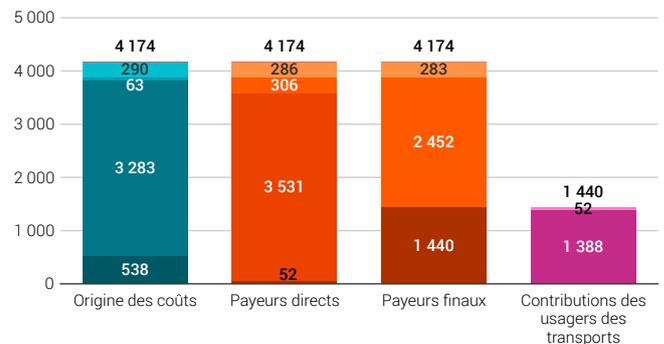
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

© OFS 2023

Coûts et financement du transport public routier, en 2020

G 5

Millions de francs



Origine des coûts

■ Environnement et santé ■ Accidents ■ Moyens de transport ■ Infrastructure

Payeurs directs et Payeurs finaux

■ Collectivité ■ État ■ Entreprises de transport ■ Usagers des transports

Contributions des usagers des transports

■ Billets, abonnements, autres frais de transport

■ Coûts des accidents pris en charge par les usagers

L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

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

© OFS 2023

2.3 Transport ferroviaire de personnes

En 2020, les coûts du transport ferroviaire de personnes ont totalisé 9,9 milliards de francs (G6). Ils ont stagné par rapport à 2019 (également 9,9 milliards de francs). Les prestations de transport ont par contre fortement diminué: le nombre de personnes-kilomètres parcourues a baissé de 39% entre 2019 et 2020. Environ la moitié (5,0 milliards de francs) des coûts du transport ferroviaire a été consacrée à la construction et au maintien de l'infrastructure ferroviaire. Les coûts liés aux moyens de transport étaient plus faibles (4,2 milliards de francs).

Du total sus-mentionné de 9,9 milliards de francs, 8,1 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 sont répartis une grande partie des coûts finaux à raison de 3,2 milliards de francs pour les premiers et de 5,0 milliards de francs pour les seconds. De leur côté, les entreprises de transport ont pris en charge 1,1 milliard de francs alors qu'elles ne supportaient aucun coût final en 2019.

2.4 Transport aérien: trafic de ligne et charter

Le trafic aérien de ligne et charter a coûté en 2020 un total de 4,2 milliards de francs (y compris le fret dans les soutes des avions) (G7), soit 39% de moins qu'en 2019 (6,9 milliards de francs). Cette diminution est imputable aux mesures prises contre la pandémie qui ont particulièrement impacté l'aviation. En effet, c'est pour ce mode de transport que les prestations ont le plus diminué, avec une baisse de 72% du nombre de passagers en 2020 par rapport à l'année précédente.

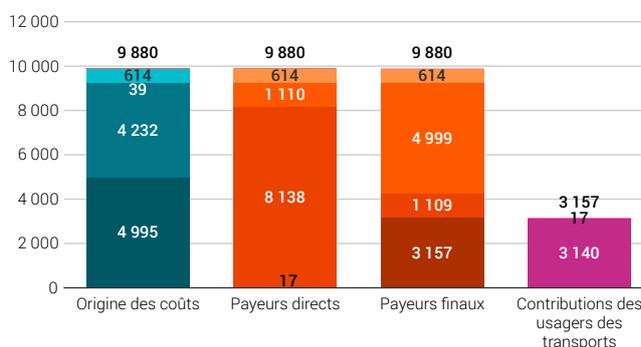
64% des coûts du trafic de ligne et charter ont été occasionnés par l'acquisition et l'exploitation des avions, 21% par les dépenses consenties dans l'infrastructure, 15% par les dommages causés à l'environnement et à la santé, notamment par les émissions de gaz à effet de serre.

Sur les coûts totaux du trafic de ligne et charter, 2,3 milliards de francs ont été financés par les passagers sous la forme de dépenses pour acheter les billets d'avion, alors que 0,6 milliard de francs ont été reportés sur la collectivité comme coûts externes liés à l'environnement et à la santé. Les pouvoirs publics n'ont contribué aux coûts qu'à raison de 26 millions de francs, principalement consacrés au soutien à la sécurité aérienne.

Coûts et financement du transport ferroviaire de personnes, en 2020

G6

Millions de francs



Origine des coûts

Environnement et santé Accidents Moyens de transport Infrastructure

Payeurs directs et Payeurs finaux

Collectivité État Entreprises de transport Usagers des transports

Contributions des usagers des transports

Billets, abonnements, autres frais de transport

Coûts des accidents pris en charge par les usagers

L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

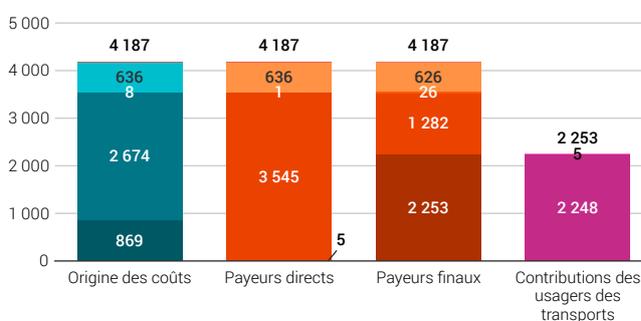
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

© OFS 2023

Coûts et financement du trafic de ligne et charter¹, en 2020

G7

Millions de francs



Origine des coûts

Environnement et santé Accidents Moyens de transport Infrastructure

Payeurs directs et Payeurs finaux

Collectivité État Entreprises de transport Usagers des transports

Contributions des usagers des transports

Billets et taxes d'aéroport

Coûts des accidents pris en charge par les usagers

¹ y compris le fret dans les soutes des avions

L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

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

© OFS 2023

2.5 Coûts kilométriques du transport de personnes

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.

Compte tenu de la diminution générale de la mobilité en 2020, le nombre de personnes-kilomètres (pkm) a fortement diminué dans tous les modes de transport par rapport à 2019. En 2020, en ce qui concerne les transports terrestres, le nombre de personnes-kilomètres parcourus a diminué d'un dixième dans le transport routier motorisé privé de personnes, d'un bon quart dans le transport public routier et d'un bon tiers dans le transport ferroviaire. Comme mentionné plus haut, les coûts totaux ont diminué de manière beaucoup moins significative en raison de la part élevée de coûts fixes et de la baisse modérée du nombre de véhicules-kilomètres parcourus dans les transports publics. Par conséquent, les coûts kilométriques, c'est-à-dire les coûts par pkm, ont fortement augmenté en 2020 par rapport à 2019 (G9). Ils s'élevaient à 56 ct/pkm dans le transport routier motorisé privé (51 ct/pkm en 2019), à 121 ct/pkm dans le transport public routier (89 ct/pkm en 2019) et à 74 ct/pkm (46 ct/pkm en 2019) dans le transport ferroviaire de personnes (G8). 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 transport ferroviaire, les coûts kilométriques ont atteint, en 2020, 84 centimes par personne-kilomètre (53 ct/pkm en 2019).

Dans le trafic aérien, les coûts par personne-kilomètre ont quant à eux plus que doublé par rapport à 2019 (12 ct/pkm) pour atteindre 29 ct/pkm en 2020. Ceci est dû à la chute particulièrement marquée du nombre de passagers dans ce mode de transport. Les coûts kilométriques de l'aviation restent pourtant relativement bas, en raison des grandes distances couvertes

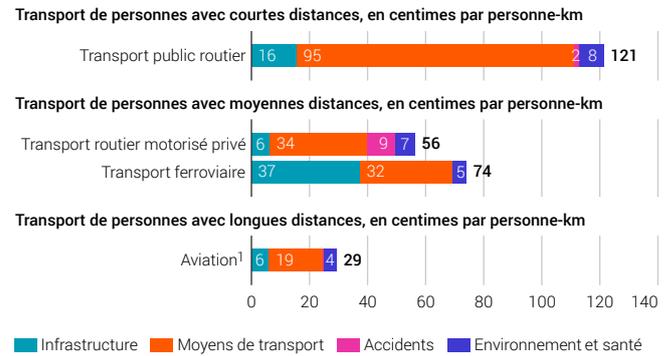
À propos de l'interprétation des coûts kilométriques

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.**

Coûts kilométriques du transport de personnes selon le type de coûts, en 2020

G8



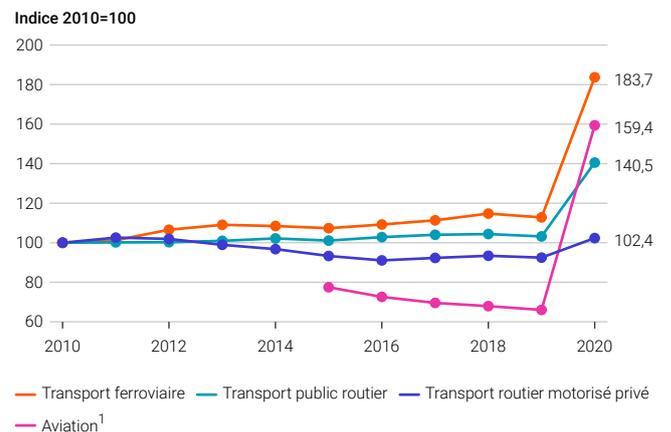
¹ sans l'aviation générale; y compris le fret dans les soutes des aéronefs

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

© OFS 2023

Évolution des coûts kilométriques du transport de personnes selon la forme de transport

G9



¹ données non relevées entre 2011 et 2014

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

© OFS 2023

par les avions et de leur taux d'occupation élevé. Les valeurs du trafic aérien ne sont cependant que partiellement comparables aux coûts kilométriques des transports terrestres.

Jusqu'en 2019, les coûts-kilométriques avaient diminué dans le transport routier motorisé privé de personnes (avant tout grâce à la baisse des coûts des accidents) et encore plus grandement dans le trafic aérien en raison de gains en efficacité et d'une baisse du prix du kérosène (G9). Dans le transport public sur route, les valeurs sont restées relativement stables entre 2010 et 2019, tandis que pour le rail, une augmentation de 13% a été constatée sur cette période.

3 Transport de marchandises

3.1 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds

En 2020, les coûts du transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds (d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont totalisé 8,8 milliards de francs, soit une baisse de 4% par rapport à 2019 (9,1 milliards de francs). Les prestations de transport, exprimées dans le transport de marchandises en tonnes-kilomètres parcourues, ont également enregistré une légère baisse par rapport à l'année précédente (-1%). Il convient ici de noter que la pandémie a eu en général un impact moindre dans le transport de marchandises comparativement au transport de personnes, le nombre de tonnes-kilomètres effectués ayant moins diminué que celui des personnes-kilomètres.

Environ deux tiers (5,5 milliards) des coûts du trafic lourd de marchandises ont été consacrés en 2020 à l'acquisition et à l'exploitation des *moyens de transport*. La part des *coûts liés aux accidents, à l'environnement et à la santé*, de 21%, était relativement élevée (1,9 milliard de francs).

Les usagers des transports ont pris en charge dans un premier temps 5,7 milliards de francs de ces coûts. Les pouvoirs publics en ont supporté 1,5 milliard, et la collectivité, 1,6 milliard. Après imputation des impôts et des taxes versés par le trafic lourd, les usagers des transports ont supporté 91% des coûts finaux. Un montant de 0,8 milliard de francs n'a pas été couvert, ce qui signifie qu'il a été reporté sur la collectivité.

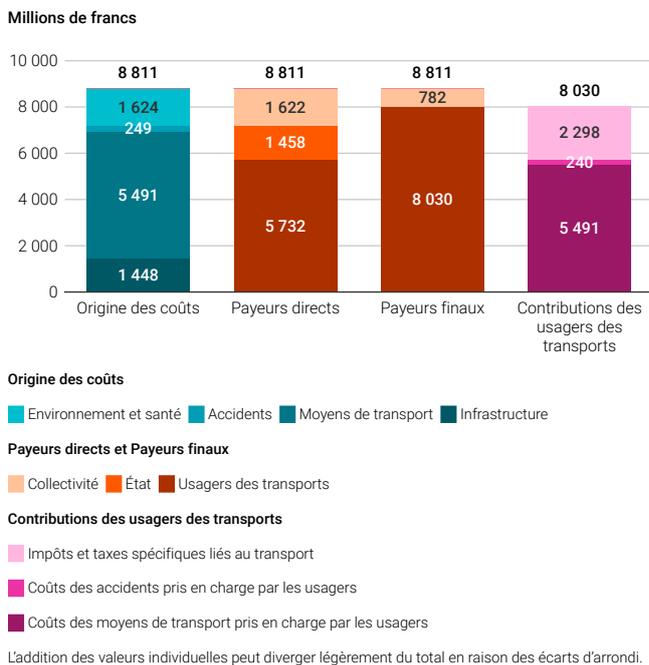
3.2 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers

Le transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers (d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes) a occasionné 11,2 milliards de francs de coûts en 2020, soit une hausse de 2% par rapport à 2019. Il s'agit de la seule forme de transport pour laquelle les coûts ont augmenté entre 2019 et 2020, et cela malgré une légère baisse des prestations de transport (-2%). Depuis 2010, l'augmentation des coûts des transports avec des véhicules légers était même de 38%, tandis que dans le trafic lourd, les coûts ont pratiquement stagné au cours des dix dernières années.

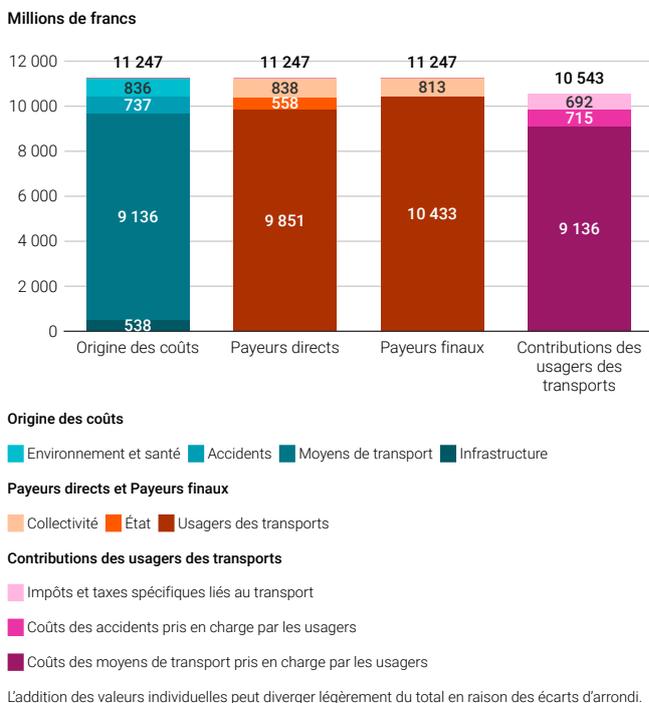
Plus de quatre francs sur cinq des coûts du transport avec véhicules légers ont servi à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des *moyens de transport* (9,1 milliards de francs). La part des autres types de coûts est restée comparativement faible (respectivement 5% et 7%).

Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont pris en charge au final des coûts de l'ordre de 10,4 milliards de francs. Le solde de 0,8 milliard a été reporté sur la collectivité.

Coûts et financement du transport de marchandises effectués par les véhicules routiers lourds, en 2020 G10



Coûts et financement du transport de marchandises effectués par les véhicules routiers légers, en 2020 G11



3.3 Transport ferroviaire de marchandises

Dans le transport ferroviaire de marchandises, les coûts se sont élevés à 2,1 milliards de francs en 2020 (2019: 2,2 milliards de francs) (G12). Le nombre de tonnes-kilomètres a quant à lui baissé de 5% en 2020 par rapport à 2019. Cette baisse est plus forte que celle observée dans le transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds (-1%).

Sur le total des coûts du transport ferroviaire, 0,9 milliard de francs proviennent des *moyens de transport* et 0,8 milliard de francs de la construction et l'entretien de *l'infrastructure ferroviaire*. Les coûts liés aux atteintes à *l'environnement* et à *la santé* ont atteint 0,5 milliard de francs. Les *coûts d'accidents* n'ont quant à eux guère pesé dans la balance (32 millions de francs).

Au niveau du financement, 1,5 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 0,6 milliard de francs pour les pouvoirs publics. Les coûts externes reportés sur la collectivité se sont inscrits à 0,5 milliard de francs.

3.4 Coûts kilométriques du transport de marchandises

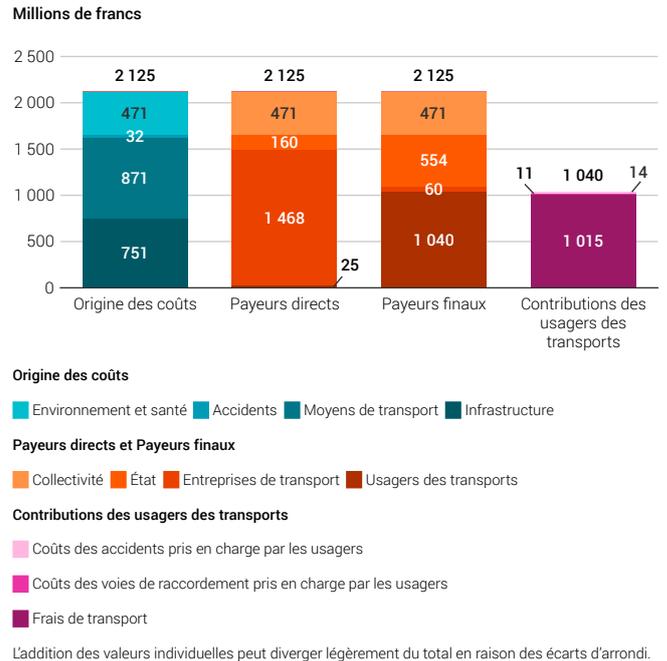
Le transport de marchandises peut s'effectuer sur de longues distances mais aussi sur de courtes distances pour la distribution fine. La nature du bien à transporter et les exigences particulières de vitesse, de sécurité, de conditionnement ou autres à respecter ont aussi une influence sur le moyen de 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 2020, les prestations de transport des véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont atteint 16,1 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à un coût moyen de 55 centimes par tonne-kilomètre (G13). Étant 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 transport ferroviaire de marchandises, les prestations de transport se sont montées à 11,1 milliards de tonnes-kilomètres. Les coûts kilométriques moyens générés par le transport ferroviaire de marchandises étaient donc de seulement 19 centimes par tonne-kilomètre.

Depuis 2010, les coûts kilométriques moyens sont restés quasi stables dans le transport de marchandises effectué par des véhicules routiers lourds (G14). En revanche, on observe des fluctuations importantes dans le transport ferroviaire de marchandises au cours des années. Il y a eu par exemple une hausse importante en 2017 en raison d'amortissements spéciaux à caractère unique.

Coûts et financement du transport ferroviaire de marchandises, en 2020

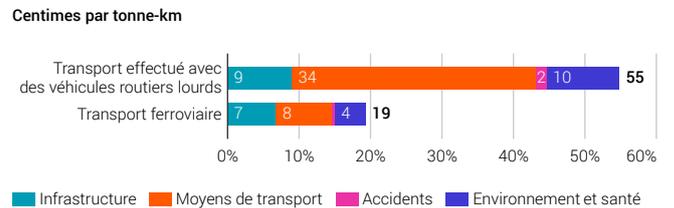
G12



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2023

Coûts kilométriques du transport de marchandises selon le type de coûts, en 2020

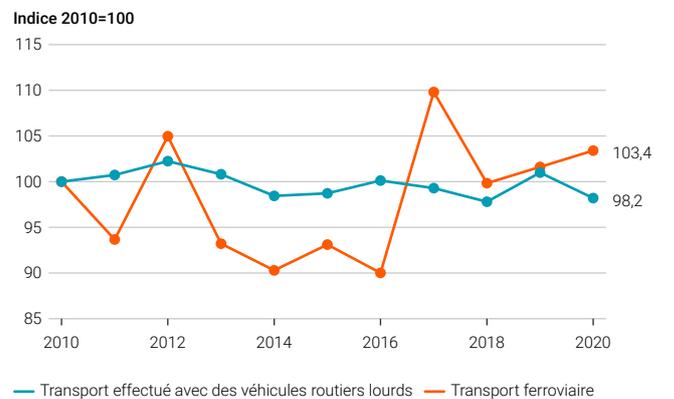
G13



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2023

Évolution des coûts kilométriques du transport de marchandises selon la forme de transport

G14



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2023

4 Coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé

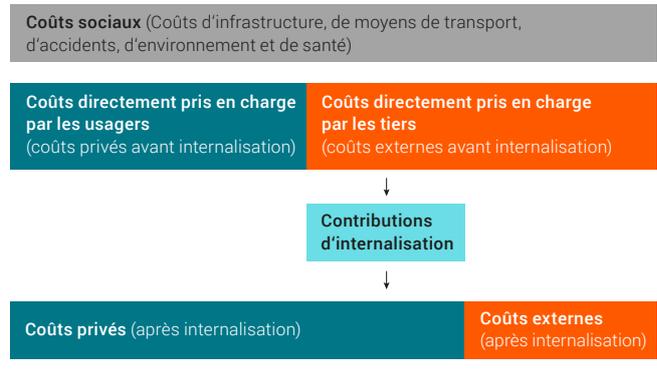
Le trafic occasionne des *coûts d'accidents* sous la forme de dégâts matériels et de dommages corporels. Il a également une incidence négative sur l'environnement et sur la santé humaine, en raison du bruit, de la pollution atmosphérique et des changements climatiques qu'il provoque. Les *coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la 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 transport liés aux *accidents, aux atteintes à l'environnement et à la santé* (ARE 2023).

En 2020, les coûts externes des transports ont baissé de 15% selon l'ARE. Cela est essentiellement dû à la situation particulière liée à la pandémie, les coûts externes étant fortement dépendant des prestations de transport.

Avec 15,1 milliards de francs en 2020, le transport routier motorisé privé de personnes a généré les *coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé* les plus élevés du transport routier et du transport ferroviaire. Les coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé dans le transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds ont aussi été élevés, puisqu'ils ont atteint 1,9 milliard de francs. Après imputation de la redevance poids lourds liée aux prestations, les coûts externes se montent encore à 0,8 milliard de francs.

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

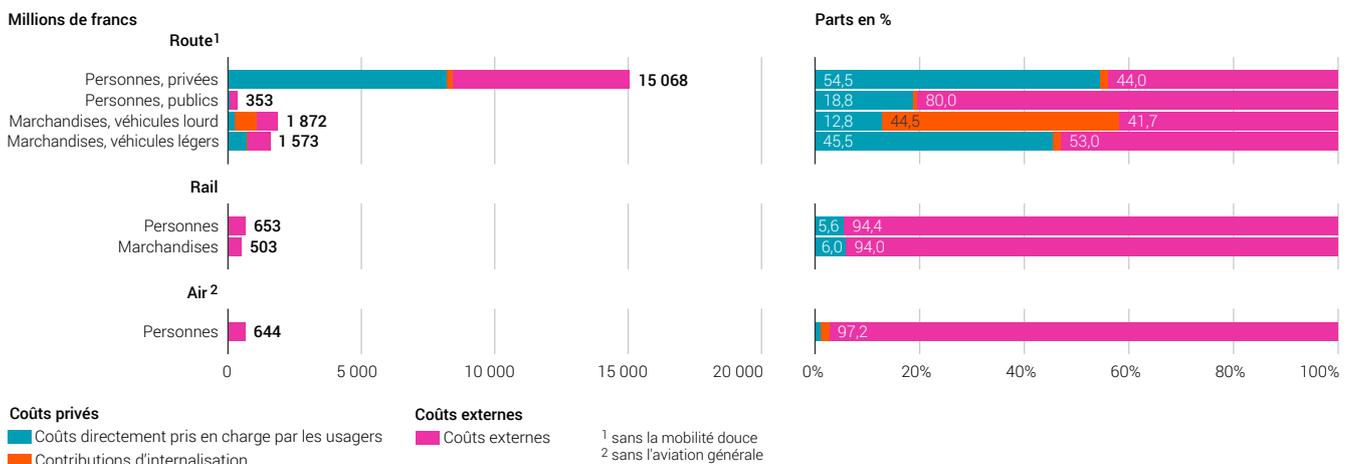
G15



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2023

Coûts privés et externes d'accidents, d'environnement et de santé liés aux transports, en 2020

G16



Le total peut être légèrement supérieur ou inférieur à 100% en raison des écarts d'arrondi.

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

© OFS 2023

5 Comparaison du financement des différentes formes de transport

Le graphique G17 présente une vue d'ensemble des coûts et du financement des transports pour toutes les formes de transport. Si on peut considérer sur l'axe horizontal les parts des divers types de coûts et des payeurs dans les coûts totaux, la taille des surfaces correspondantes renseigne sur le *niveau absolu* (en francs) des différentes composantes de coûts.

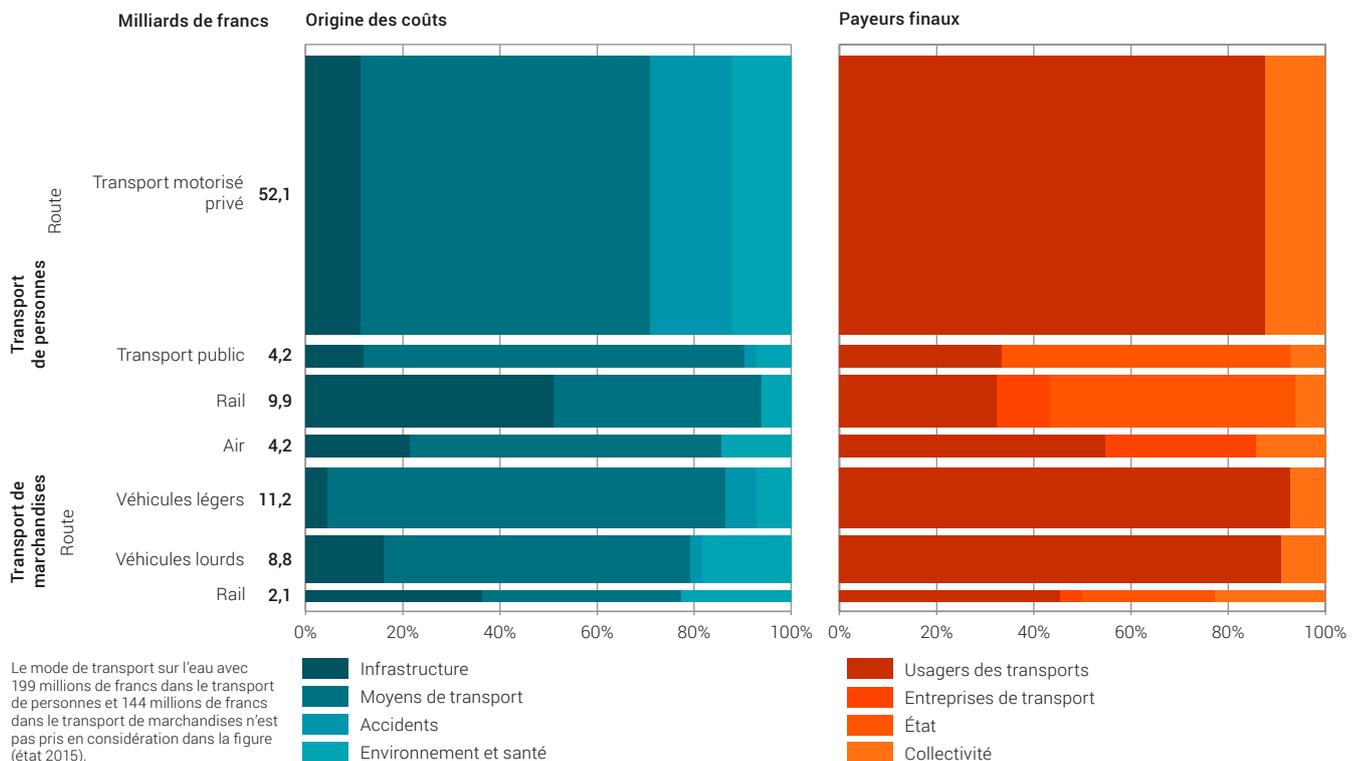
Lorsque l'on examine l'origine des coûts, on voit entre autres que la part des coûts des moyens de transport dans le transport routier et le transport aérien est nettement plus élevée que celle des coûts d'infrastructure, alors que ces derniers sont comparativement beaucoup plus importants dans le transport ferroviaire. En valeurs absolues, les infrastructures du transport ferroviaire coûtent 5,0 milliards de francs pour le transport de personnes et 0,8 milliard de francs pour celui de marchandises, soit moins que celles du transport routier (où les valeurs correspondantes atteignent respectivement 6,5 milliards et 2,0 milliards).

Au niveau des payeurs, on remarque que les usagers des transports supportent eux-mêmes une partie beaucoup plus grande des coûts dans le transport routier et le transport aérien que dans le transport ferroviaire et le transport public routier. En 2020, l'État a pris en charge quelque 51% des coûts dans le transport de personnes sur rail et 59% dans le transport public routier. L'importance de l'État dans le financement des coûts du transport public sur route a augmenté par rapport à 2019, lorsqu'il prenait en charge 49% des coûts. À l'inverse, les usagers

ont pris en charge 34% des coûts finaux en 2020, contre 44% en 2019. Si la part de l'État dans le financement n'a que légèrement augmenté dans le transport ferroviaire, celle des usagers a également fortement diminué: alors que ces derniers supportaient 44% des coûts du transport ferroviaire en 2019, leur financement s'élevait à 32% en 2020. Cette baisse a été compensée par les entreprises de transport, qui ne faisaient pas partie des payeurs finaux en 2019 et dont le financement se montait à 11% en 2020. La charge supportée par la collectivité a été nettement plus importante dans le transport routier privé de personnes (12%) que dans le transport public sur rail (6%) et sur route (7%).

En valeurs absolues, les coûts supportés par la collectivité se montaient à 6,4 milliards de francs dans le transport routier privé de personnes et à respectivement 0,6 et 0,3 milliard de francs dans le transport de personnes sur rail et le transport public routier. Concernant les pouvoirs publics, ils ont assumé «in fine» un montant de 5,0 milliards de francs dans le transport de personnes sur rail et de 2,5 milliards de francs dans le transport public routier. Après prise en compte des paiements compensatoires et autres prestations de transfert, les pouvoirs publics ne font par contre pas partie des payeurs finaux dans le transport routier privé de personnes.

Origine des coûts et payeurs finaux selon la forme de transport, en 2020



6 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'État, 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 2,8 milliards de francs en faveur du budget général de la Confédération (2019: 3,3 milliards) et d'un déficit de 2,7 milliards de francs à la charge des communes (2019: 2,7 milliards également). Ce déficit a été financé par le budget général des communes.

Flux financiers de l'infrastructure routière, en 2020 T 1

	Mio. de francs
Échelon fédéral	
Recettes: Impôt sur les huiles minérales (incl. surtaxe), redevance sur les routes nationales (vignette), redevance poids lourds, impôt sur les automobiles	6 334
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; Contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 549
Solde	+2 785
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur	3 883
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes cantonales; contributions versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 357
Solde	+526
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons, taxes (p. ex. parkings)	771
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales	3 454
Solde	-2 684

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

© OFS 2023

Flux financiers du transport ferroviaire et du transport public routier, en 2020 T2

	Mio. de francs
Échelon fédéral	
Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales)	709
Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP	5 971
Solde	-5 261
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération et des communes	718
Dépenses: Investissements, contributions aux entreprises de transport, à la Confédération et aux communes	2 917
Solde	-2 199
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons	88
Dépenses contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional	1 067
Solde	-979

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

© OFS 2023

7 Méthodes d'enquête

La statistique CFT utilise un modèle de calcul qui repose sur divers recensements et collectes par échantillonnage, sur des données de registres, ainsi que sur d'autres statistiques et études empiriques (T3). Les révisions méthodologiques effectuées dans diverses sources de données impliquent aussi toujours des adaptations à apporter à la statistique CFT. Le rapport de méthode publié séparément en livre une description plus approfondie (OFS 2019).

Principales sources de données de la statistique CFT

T3

	Route		Rail	Air
	Transport motorisé privé et transport de marchandises	Transport public routier		
Coûts d'infrastructure	Recensement des coûts d'infrastructure routière auprès de la Confédération, des cantons et des communes; Répartition des coûts sur les catégories de véhicules sur la base d'études empiriques régulièrement actualisées		Recensement auprès des entreprises de transports	Modèle de calcul pour le trafic de ligne et charter
Coûts des moyens de transport	Calcul des coûts sur la base des valeurs d'importation de la statistique du commerce extérieur	Recensement auprès des entreprises de transports		
Coûts des accidents	Modèle de calcul de l'Office fédéral du développement territorial ARE			
Coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé				

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

© OFS 2023

8 Bibliographie

ARE 2023: *Externes Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020*, Office fédéral du développement territorial, Berne.

OFS 2019: *Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs. Methodenbericht, Version 2.0*, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel.

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	Section Mobilité, tél. +41 58 463 64 68
Rédaction:	Thomas Noirjean, OFS
Contenu:	Alexandra Quandt, OFS; Jean-Marc Pittet, OFS
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Mobilité et transports
Langue du texte original:	français
Mise en page:	Publishing et diffusion PUB, OFS
Graphiques:	Publishing et diffusion PUB, OFS
En ligne:	www.statistique.ch
Imprimés:	www.statistique.ch Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel, order@bfs.admin.ch , tél. +41 58 463 60 60 Impression réalisée en Suisse
Copyright:	OFS, Neuchâtel 2023 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	812-2000

Version actualisée, 09.11.2023: données corrigées dans le graphique G4, p3 et G10, p.6.

Les informations publiées ici contribuent à mesurer la réalisation des objectifs de développement durable (ODD).



Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030