

2021



11

Mobilité et transports

Neuchâtel 2024

Coûts et financement des transports en 2021



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Domaine «Mobilité»

Publications actuelles sur des thèmes apparentés

Presque tous les documents publiés par l'OFS sont disponibles gratuitement sous forme électronique sur le portail Statistique suisse (www.statistique.ch). Pour obtenir des publications imprimées, veuillez passer commande par téléphone (+41 58 463 60 60) ou par e-mail (order@bfs.admin.ch).

Coûts et financement des transports 2020, Neuchâtel 2023, 12 pages, numéro OFS: 812-2000

Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs, Methodenbericht, Version 2.0, Neuchâtel 2019, 72 pages, numéro OFS: 811-1901-05

Mobilité et transport: Statistique de poche 2024, Neuchâtel 2024, 10 pages, numéro OFS: 837-2400

Le transport de marchandises en Suisse, en 2023, Neuchâtel 2024, 8 pages, numéro OFS: 1190-2300

Aviation civile suisse 2023, Neuchâtel 2024, 24 pages, numéro OFS: 409-2302

Accidents des transports en 2023, Neuchâtel 2024, 20 pages, numéro OFS: 1263-2300

La pendularité en Suisse en 2022, Neuchâtel 2024, 12 pages, numéro OFS: 1352-2200

Comportement de la population en matière de mobilité 2021, Neuchâtel 2023, 88 pages, numéro OFS: 841-2100

Domaine «Mobilité et transports» sur Internet

www.statistique.ch → Statistiques → Mobilité et transports
ou www.transport-stat.admin.ch

Coûts et financement des transports en 2021

Rédaction et Contenu	Alexandra Quandt, OFS Thomas Noirjean, OFS Jean-Marc Pittet, OFS Ferenc Biedermann, OFS
Éditeur	Office fédéral de la statistique (OFS)
	Neuchâtel 2024

Éditeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Renseignements: section Mobilité, OFS, tél. +41 58 463 64 68
verkehr@bfs.admin.ch

Rédaction: Alexandra Quandt, OFS; Thomas Noirjean, OFS;
Jean-Marc Pittet, OFS; Ferenc Biedermann, OFS

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 11 Mobilité et transports

Langue du texte original: allemand

Traduction: Services linguistiques de l'OFS

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 2024
La reproduction est autorisée, sauf à des fins
commerciales, si la source est mentionnée.

Numéro OFS: 812-2100

ISBN: 978-3-303-11274-8



102,4 mrds de francs

Coûts totaux du transport motorisé (+2% depuis 2015)



81%

Transport routier motorisé



6%

Aviation



76%

Transport de personnes



13%

Transport ferroviaire



0,5%

Navigation



24%

Transport de marchandises



83,2 mrds de fr.

Transport routier motorisé



12,9 mrds de fr.

Transport ferroviaire

D'où les coûts proviennent...



0% 100%

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

... et qui les prend en charge.



0% 100%

■ Usagers des transports ■ Collectivité ■ État ■ Entreprises ferroviaires

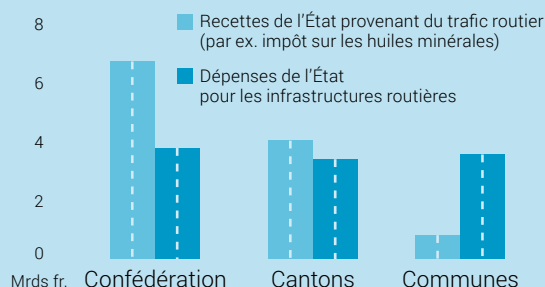
Coûts des transports liés aux atteintes à l'environnement et à la santé, en 2021



Total **22,0 mrds de fr.**

- 1 Pollution d'air **29%** (6,3 Mrd. Fr.)
- 2 Bruit **12%** (2,6 Mrd. Fr.)
- 3 Dommages climatiques **32%** (7,1 Mrd. Fr.)
- 4 Processus de production **21%** (4,7 Mrd. Fr.)
- 5 Autres **6%** (1,3 Mrd. Fr.)

Financement des infrastructures routières



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

Table des matières

1	Introduction	7	6	Transport routier	24
1.1	Importance pour la politique des transports	7	6.1	Transport motorisé privé de personnes	24
1.2	Questions centrales	7	6.2	Encadré: mobilité douce	26
1.3	Impact de la pandémie de COVID-19 sur les résultats de 2021	8	6.3	Transports publics routiers	27
1.4	Structure de la publication	8	6.4	Transport routier de marchandises	28
2	Bases	9	7	Transport ferroviaire	30
2.1	Délimitations	9	7.1	Transport de personnes	30
2.2	Structure	10	7.2	Transport de marchandises	31
2.3	Sources de données	11	8	Aviation	33
3	Vue d'ensemble	13	9	Navigation	35
3.1	Coûts	13	9.1	Navigation publique de personnes	35
3.2	Financement	15	9.2	Transport de marchandises sur le Rhin	36
4	Transport de personnes	17	10	Coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé	37
4.1	Coûts	17	10.1	Coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé	37
4.2	Financement	18	10.2	Coûts liés aux accidents	38
4.3	Coûts kilométriques	19	10.3	Méthode d'évaluation	39
5	Transport de marchandises	21	10.4	Coûts externes	40
5.1	Coûts	21	11	Finances publiques dans le domaine des transports	42
5.2	Financement	23		Glossaire	45
5.3	Coûts kilométriques	23		Bibliographie	49

1 Introduction

La statistique des coûts et du financement des transports s'oriente sur les questions de la politique suisse actuelle des transports. Elle montre, pour tous les modes de transport, le niveau des coûts économiques, leur origine et qui les prend en charge.

1.1 Importance pour la politique des transports

Il existe en Suisse une longue tradition de calcul des coûts des transports et la statistique s'y rapportant s'est toujours orientée sur les besoins découlant de la politique des transports. Ainsi, c'est en 1968 que l'OFS a publié pour la première fois le Compte routier. Celui-ci a été établi à l'heure où la construction des premières autoroutes a fait grandir la demande de chiffres fiables sur les coûts d'infrastructure routière et sur leur financement. Le compte ferroviaire, une statistique sur la rentabilité des entreprises de chemin de fer, a vu le jour quelques années après (1976).

Depuis lors, les besoins d'information de la politique des transports se sont élargis dans plusieurs directions. La question de savoir dans quelle mesure les usagers des transports supportent eux-mêmes les coûts qu'ils engendrent, et donc de savoir si le principe de causalité est respecté, est devenue centrale dans les discussions sur la politique des transports. En conséquence, on ne demande aujourd'hui plus uniquement des données sur les dépenses consacrées aux infrastructures de transport mais également des données sur l'ensemble des coûts que les transports occasionnent à la collectivité. La statistique des coûts et du financement des transports (statistique CFT), qui paraît depuis l'année de référence 2010, répond à cette nouvelle demande en tenant compte non seulement des coûts d'infrastructure, mais aussi des coûts des moyens de transport et des coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé. En outre, la statistique CFT considère aussi les coûts et le financement du transport aérien et, depuis l'année de référence 2015, ceux de la navigation, du fait que l'importance de ces deux modes de transport et donc l'intérêt pour ces derniers se sont accrus ces dernières années.

Enfin, il convient de relever que la statistique CFT met essentiellement en lumière les coûts des transports, faisant abstraction des bénéfices économiques des transports. En font notamment partie les bénéfices individuels, la création de valeurs des différents secteurs des transports, ou la contribution des transports à la croissance économique. La quantification des bénéfices des transports en unités monétaires est particulièrement complexe et n'a été traitée que sporadiquement sous forme d'études prospectives (ARE/OFROU 2006).

1.2 Questions centrales

La statistique CFT ne vise pas seulement 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:

- **À 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. En outre, les coûts sont considérés indépendamment du fait qu'un versement correspondant ait eu lieu ou non. Par exemple, on tient compte des coûts induits par la souffrance résultant d'un accident des transports.
- **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 liés aux accidents, coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé (pour les définitions, voir le chapitre 2).
- **Qui prend en charge 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.

1.3 Impact de la pandémie de COVID-19 sur les résultats de 2021

La présente publication se concentre sur les coûts et le financement des transports en 2021. Les transports étaient alors affectés par la pandémie de COVID-19, qui avait atteint la Suisse début 2020. Tout au long de l'année, les différentes mesures politiques en vigueur ont limité la vie publique plus ou moins fortement, impactant dès lors aussi la mobilité de la population. Les restaurants et les bars ainsi que les établissements culturels et les installations de loisirs et de sport ont dû suspendre leurs activités entièrement ou partiellement pendant des mois. Et tous les commerces non essentiels ont eux aussi été fermés durant le «deuxième semi-confinement», soit entre le 18 janvier et le 28 février 2021. Par ailleurs, pour ce qui est des transports, on peut mentionner en particulier l'obligation ou la recommandation partielle de télétravail, l'enseignement à distance obligatoire mis en place dans les hautes écoles ainsi que l'interdiction ou les restrictions touchant les manifestations publiques. Mais de nombreuses personnes ont aussi réduit leur mobilité indépendamment des mesures imposées par les autorités, notamment pendant les phases où les infections ont été particulièrement nombreuses.

En conséquence, le volume de transport dans le transport de personnes était nettement inférieur au niveau d'avant la pandémie. Le nombre de personnes-kilomètres parcourues dans le transport routier motorisé privé de personnes était inférieur de 17% à celui de 2019 dans l'ensemble de la Suisse. Dans le transport ferroviaire, la baisse était même de 34% et dans la navigation publique de personnes de 29%. Le trafic aérien a été le plus touché: les aéroports suisses ont enregistré en 2021 à peine un tiers du nombre de passagers qu'ils comptaient en 2019. La situation était différente dans le transport de marchandises, où le nombre de tonnes-kilomètres parcourues en 2021 était légèrement supérieur à celui de 2019, tant sur la route (+2%) que sur le rail (+3%).

La pandémie de COVID-19 a également eu un impact sur les coûts des transports. Dans l'interprétation des données 2021, il convient de toujours garder cela à l'esprit, tout particulièrement dans les comparaisons avec les données des années précédentes. Le présent rapport revient d'ailleurs à maintes reprises sur les effets (possibles) de la pandémie. Ceux-ci ont été particulièrement marqués dans le transport aérien, où la baisse du nombre de passagers s'est directement répercutée sur les coûts, étant donné qu'une grande partie des vols a été annulée, que du personnel a été licencié et que moins de kérosène a été utilisé. En revanche, dans d'autres modes de transport, les composantes de coûts dominantes sont relativement fixes et ne dépendent que de manière moindre des fluctuations à court-terme du nombre de personnes-kilomètres parcourues. C'est particulièrement vrai pour les transports publics: en raison de l'obligation de respecter les horaires de transport, ni les véhicules-kilomètres, ni les courses-kilomètres n'ont diminué par rapport à avant la pandémie, et ce malgré la baisse du nombre de passagers. Ceci explique que les coûts d'exploitation n'aient guère baissé.

1.4 Structure de la publication

Le rapport commence avec un chapitre sur les notions de base (chapitre 2) qui explique ce qu'est la statistique CFT et quelles sont les sources de données utilisées. Suivent les chapitres 3 à 5 qui forment le cœur de la publication avec la présentation des résultats de l'ensemble des coûts et du financement de tous les modes de transport. Alors que le chapitre 3 indique les résultats principaux de l'ensemble du transport, les chapitres 4 et 5 proposent une analyse détaillée du transport de personnes pour l'un et du transport de marchandises pour l'autre.

Les chapitres restants de ce rapport proposent une série d'analyses approfondies et de compléments: le chapitre 6 analyse les coûts et le financement du transport routier, où il est désormais également tenu compte de la mobilité électrique. Les chapitres 7 et 8 présentent les coûts du transport ferroviaire et du transport aérien. Le chapitre 9 est consacré aux coûts de la navigation.

Suit, avec le chapitre 10, une observation plus détaillée des coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé, dans le cadre de laquelle sont également abordés les coûts externes des transports.

Le dernier chapitre présente le financement des transports par les pouvoirs publics (chapitre 11). On y montre un aperçu des flux monétaires complexes entre les divers instruments étatiques de recouvrement et d'utilisation des moyens.

Des informations plus détaillées sur les méthodes et les sources de données se trouvent dans le rapport de méthode de la statistique des coûts et du financement des transports (OFS 2019).

2 Bases

La statistique CFT présente un tableau complet des coûts des modes de transport sur route, sur rail, dans l'air et dans l'eau. Elle recense tous les coûts des infrastructures des transports, des moyens de transport, ainsi que les coûts des transports liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé.

2.1 Délimitations

Coûts

La statistique CFT prend en compte l'ensemble des coûts des transports composés de l'infrastructure, des moyens de transport, des accidents, ainsi que de l'environnement et de la santé (voir encadré).

Coûts totaux des transports

Les *coûts totaux* des transports correspondent à la notion de *coûts sociaux* utilisée en économie. Ils comprennent aussi bien les coûts pris en charge par leurs auteurs eux-mêmes (par ex. coûts d'acquisition et de carburant dans le cas d'une voiture) que les coûts supportés par des tiers (par exemple 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 les dommages liés à la souffrance suite à des accidents des transports.

Activités de transport

La statistique CFT se limite au transport effectué par le biais d'infrastructures «à caractère primaire de transport». Ne sont par conséquent pas pris en compte les mouvements effectués sur des infrastructures servant à des buts autres, tels que l'agriculture et la sylviculture, ou les activités de loisirs. Les bateaux à moteur privés sur les lacs suisses, entre autres, ne sont donc pas considérés.

Territoire

En règle générale, les coûts indiqués sont ceux produits sur le territoire national suisse (principe de territorialité). Une exception est faite pour l'aviation et la navigation sur le Rhin: dans ce cas le principe du demi trajet est appliqué car il est mieux adapté aux caractéristiques des transports transfrontaliers, dominants dans les modes de transport correspondants. Ce principe signifie par exemple que pour les vols internationaux, la moitié des coûts jusqu'au pays de destination ou vers la Suisse sont pris en compte (voir encadré au chapitre 8).

Période

La statistique CFT établit les coûts du transport qui sont générés au cours d'une année civile. L'année de référence de la présente publication est l'année 2021. Les coûts du transport routier motorisé, du rail et de l'aviation sont relevés chaque année tandis que ceux de la navigation le sont tous les cinq ans. Pour respecter le rythme de relevé habituel de cinq ans, la présente publication aurait dû traiter de l'année 2020. Elle a toutefois été reportée d'une année compte tenu de la pandémie de COVID-19.

Approche «usager du mode de transport»

Dans la statistique CFT, on utilise désormais l'approche «usager du mode de transport»; autrement dit, pour le calcul de l'origine et de la prise en charge des coûts, l'activité de l'utilisateur d'un mode de transport figure au premier plan. Cela veut dire que les coûts que l'utilisateur d'un mode de transport supporte lui-même sont des coûts privés. Les coûts externes sont ceux qui sont supportés par des tiers n'exerçant pas eux-mêmes l'activité de transport, mais qui sont touchés par ses effets. Il s'agit par exemple des coûts liés au bruit pour les riverains, des dommages climatiques ou des accidents de la circulation (voir ARE 2024).

2.2 Structure

Catégories de transport

La présente publication fait la différence, comme cela est habituellement le cas dans la statistique du transport, entre les divers modes de transport (route, rail, air et eau) et entre *les objets de transport* (transport de personnes et transport de marchandises) (T 2.1). La distinction est également faite entre les *formes de transport* (par ex. transport public routier, véhicules légers de transport de marchandises) qui regroupent en règle générale plusieurs moyens de transport. Les chapitres spécifiques et les tableaux en ligne du portail internet de l'OFS utilisent pour certains points une structure encore plus détaillée (www.transport-stat.admin.ch → Coûts et financement des transports).

Coûts et contributions

Les coûts des transports sont ventilés selon trois niveaux: les *types de coûts* précisent dans quel secteur les coûts sont produits, la notion de *payeurs directs* indique qui a pris en charge les coûts au moment où ils ont été générés, et celle de *payeurs finaux* indique qui les a supportés au final (T 2.2).

Les contributions fournies par les usagers des transports pour leur permettre d'avoir recours aux transports sont réparties de la manière suivante: dépenses pour les billets, les abonnements et les moyens de transports, impôts et taxes spécifiques liés au transport, prise en charge des coûts d'accidents par l'usager même. Les encadrés explicatifs des chapitres 3 et 4 permettent de comprendre plus en détail les différents types de coûts et de contributions.

Structure du transport dans la statistique CFT

T 2.1

Mode de transport	Objet de transport	Forme de transport	
Transport motorisé			
Route	Transport de personnes	Transport motorisé privé de personnes	Voitures de tourisme
			Cars privés
			Motos et vélomoteurs
	Transport de marchandises	Transport public routier	Bus
			Trolleybus
			Trams
Rail	Transport de personnes	Transport ferroviaire de personnes	–
	Transport de marchandises	Transport ferroviaire de marchandises	–
Air	Transport de personnes et de marchandises ¹	Trafic de ligne et charter (y compris le fret dans les soutes des avions)	–
Eau	Transport de personnes	Navigation publique de personnes	–
	Transport de marchandises	Transport de marchandises sur le Rhin	–
Transport non motorisé ²			
Route	Mobilité douce		Piétons
			Vélos ³

¹ sans les avions cargo, sans l'aviation générale
² Le transport non motorisé n'est pas pris en compte dans les coûts totaux des transports.
³ y compris les vélos électriques

Structure des coûts et des contributions des usagers des transports dans la statistique CFT

T 2.2

	Ventilation	Signification	Modalités
Coûts	Types de coûts	indique ce qui engendre les coûts	– Infrastructure – Moyens de transport – Accidents – Environnement et santé
	Payeurs directs	indique qui prend en charge les coûts à l'origine	– Usagers des transports – Entreprises de transport – État – Collectivité
	Payeurs finaux	indique qui prend en charge les coûts «in fine» (après la prise en compte des prestations de transferts)	– Usagers des transports – Entreprises de transport – État – Collectivité
Contributions des usagers des transports	Nature des contributions	indique de quelle manière les usagers des transports fournissent les contributions	– Impôts et taxes spécifiques liés au transport – Billets, abonnements, autres frais de transport – Coûts des moyens de transport pris en charge par les usagers – Coûts liés aux accidents pris en charge par les usagers

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

© OFS 2024

2.3 Sources de données

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 (T2.3). Il convient de noter que les modèles de calcul reposent pour une partie d'entre eux sur des estimations, dont les résultats peuvent être plus incertains que ceux d'une enquête exhaustive. Le rapport de méthode publié séparément propose une description plus approfondie des méthodes et sources de données utilisées (OFS 2019).

Principales sources de données de la statistique CFT

T 2.3

	Route		Rail	Air	Eau
	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	Collecte par échantillonnage auprès des compagnies aériennes et des aéroports	Recensement auprès des entreprises de transport public de personnes, modèle de calcul pour le transport de marchandises sur le Rhin
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 liés aux 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 2024

Développement continu de la statistique CFT

La statistique CFT est élaborée sur la base des connaissances scientifiques les plus récentes. Ce domaine relativement récent et dynamique connaît de constants développements. C'est pourquoi l'OFS actualise la méthodologie tous les cinq ans. Les principales adaptations méthodologiques de l'année de référence 2021 portent sur l'identification distincte de la mobilité électrique dans le transport routier, ainsi que sur la nouvelle évaluation des coûts externes liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé :

- Pour le transport routier privé de personnes ainsi que pour le transport routier de marchandises, des résultats sont désormais disponibles pour les coûts des véhicules électriques.
- Le calcul des coûts externes des transports a été entièrement révisé par l'Office fédéral du développement territorial (ARE 2024). Il en résulte notamment une réévaluation des coûts climatiques selon l'état actuel de la recherche. Désormais, l'approche «usager du mode de transport» est utilisée dans le calcul des coûts et du financement des transports.

Afin de garantir la comparabilité des résultats au fil des années, les adaptations méthodologiques ont été effectuées rétroactivement sur toute la série chronologique.

3 Vue d'ensemble

Les coûts globaux du transport motorisé sur route, sur rail, dans l'air et dans l'eau se sont montés à 102,4 milliards de francs en 2021, ce qui correspond à une baisse de 5% par rapport à 2019, l'année précédant le début de la pandémie de COVID-19. Environ trois quarts de ces coûts relèvent du transport de personnes et un quart du transport de marchandises. Les dommages à l'environnement et à la santé ont représenté 21% des coûts.

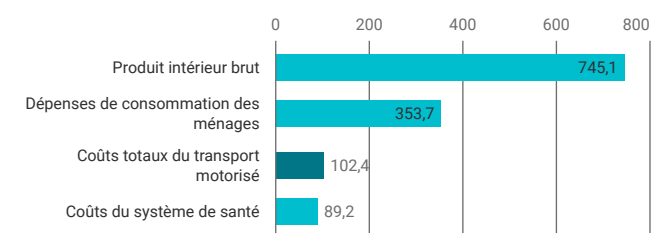
3.1 Coûts

Les coûts totaux du transport motorisé sur route, sur rail, dans l'air et dans l'eau se sont montés à 102,4 milliards de francs en 2021. Ce chiffre correspondait environ à 12 000 francs par résidant permanent en suisse ou à quelque 26 000 francs par ménage. Environ trois quarts de ces coûts ont été générés par le transport de personnes et un quart par le transport de marchandises.

Une comparaison avec quelques données économiques fréquemment citées permet de montrer que les coûts totaux des transports 2021 équivalaient à environ un septième du produit intérieur brut et dépassaient ainsi largement les coûts de la santé (G3.1). Des telles comparaisons ne servent toutefois qu'à illustrer des ordres de grandeur, car les coûts totaux des transports englobent également les coûts immatériels qui n'engendrent aucun paiement (par ex. certains coûts liés aux atteintes à la santé ou à l'environnement), ce qui n'est pas le cas dans les autres données économiques citées. Les coûts immatériels existent aussi dans d'autres secteurs de la société mais ne sont répertoriés de manière statistique que pour les transports.

Coûts des transports: comparaison avec d'autres chiffres-clés de l'économie suisse, en 2021 G3.1

Milliards de francs

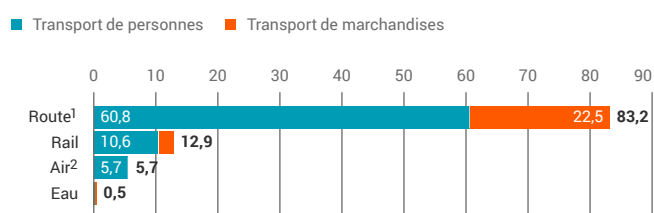


État des données: 16.12.2024
Source: OFS – CFT, CN, COU

gr-f-11.02.01-01
© OFS 2024

Coûts du transport de personnes et de marchandises selon le mode de transport, en 2021 G3.2

Milliards de francs



¹ sans la mobilité douce

² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

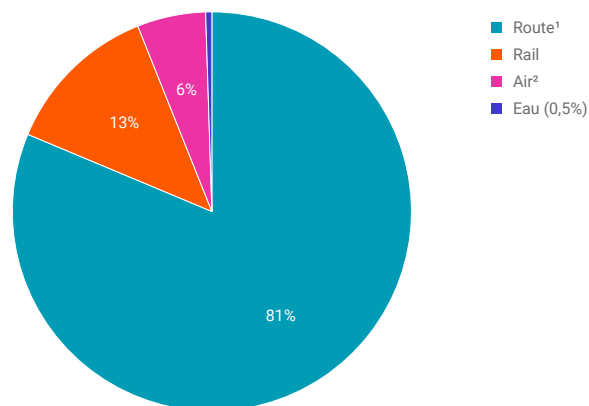
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.01-p0304

© OFS 2024

Coûts du transport selon le mode de transport, en 2021 G3.3

Total: 102,4 milliards de francs



¹ sans la mobilité douce

² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01

© OFS 2024

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 des infrastructures de transport (y compris coûts pour la surveillance du trafic aérien)
- *Coûts des moyens de transport*: coûts pour l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport
- *Coûts liés aux 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 au 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 transport et qui présentent des préjudices pour la santé et 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)

Avec 83,2 milliards de francs, les coûts du transport routier motorisé étaient à peu près six fois plus élevés que ceux du rail (12,9 milliards de francs). Le transport de personnes était dominant dans tous les modes de transport (G3.2). Il représentait 73% des coûts du transport routier motorisé et 82% des coûts du rail. Le transport de personnes ne concerne pas seulement le transport individuel motorisé et les transports publics mais également les déplacements à pied et à vélo (voir l'encadré au chapitre 6).

Les coûts totaux du transport motorisé en 2021 étaient inférieurs de 5% à ceux observés en 2019, la dernière année avant la pandémie de COVID-19 (107,7 milliards, sans la navigation). Alors que le transport ferroviaire (+1%) et le transport routier motorisé (-2%) n'ont varié que de manière modérée, le transport aérien, qui a été particulièrement impacté par la pandémie, a enregistré une baisse considérable de ses coûts (-43%) (voir aussi l'évolution des prestations de transport dans les chapitres 4 et 5).

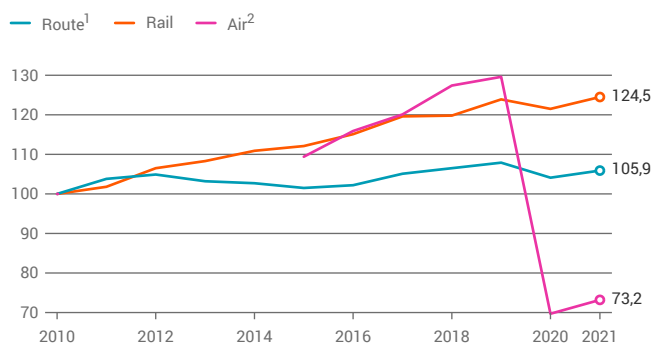
Types de coûts

La majeure partie des coûts totaux du transport (54%) a été générée en 2021 par l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport (55,3 milliards de francs). Le reste des coûts était réparti entre 15% pour la construction, la maintenance et l'exploitation des infrastructures (14,9 milliards), 10% pour les coûts matériels et immatériels des accidents (10,2 milliards) et 21% pour les conséquences néfastes pour l'environnement et la santé (22,0 milliards) (G3.5).

Évolution des coûts du transport selon le mode de transport

G3.4

Indice 2010=100

¹ sans la mobilité douce² données non relevées entre 2011 et 2014; sans l'aviation générale

État des données: 16.12.2024

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

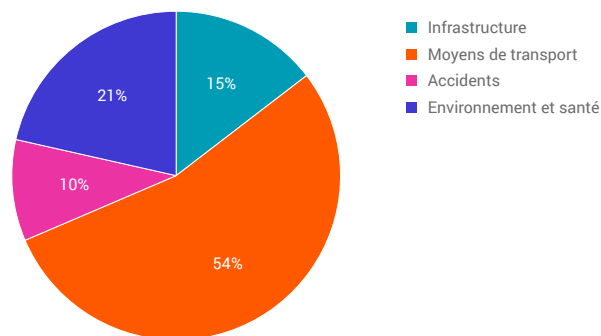
gr-f-11.02.01-p0305

© OFS 2024

Coûts du transport selon le type de coûts, en 2021

G3.5

Total: 102,4 milliards de francs

¹ sans la mobilité douce

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-p0302

© OFS 2024

À chaque forme de transport correspond nécessairement une *infrastructure de transport* (voir encadré). L'infrastructure pour le transport routier motorisé a coûté 8,2 milliards de francs en 2021. Les coûts d'infrastructure se sont élevés à 5,9 milliards pour le rail et à 0,9 milliard pour l'aviation.

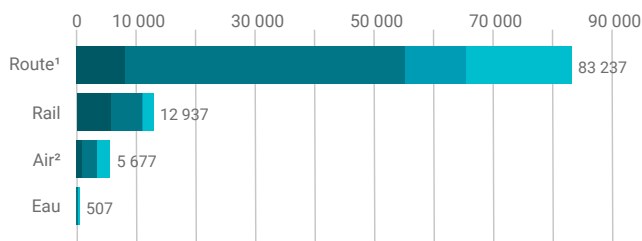
Une part importante des coûts a été consacrée pour presque tous les modes de transport à l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des *moyens de transport* (G3.6). Cette part a atteint 57% des coûts totaux dans le cas du transport routier motorisé, 47% dans celui de l'aviation et à 40% dans celui du rail. Pour le transport routier motorisé, ce pourcentage équivalait à 47,2 milliards de francs, engendrés par l'entretien et le fonctionnement d'un parc de 6,3 millions de véhicules à moteur.

Coûts du transport selon le mode de transport et le type de coûts, en 2021

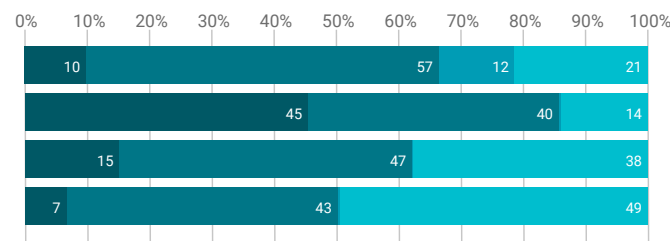
G3.6

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

Millions de francs



Parts en %

¹ sans la mobilité douce² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-02

© OFS 2024

Les *coûts liés aux accidents* ont été conséquents en particulier dans le transport routier motorisé: ils ont totalisé 10,1 milliards de francs. Comparativement, les autres modes de transport n'ont par contre occasionné que de faibles coûts de ce type.

Le transport routier motorisé a aussi été dominant dans les *coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé* et se sont élevés à 17,8 milliards de francs. Venaient ensuite l'aviation, avec 2,1 milliards de francs, et le rail (1,8 milliard de francs). Ces coûts ont été faibles dans la navigation, avec 0,3 milliard de francs (voir chapitre 10).

3.2 Financement

Au final, l'ensemble des coûts du transport doit être pris en charge par quelqu'un. La statistique CFT identifie quatre types de payeurs différents: les usagers des transports, les entreprises de transport, les pouvoirs publics et la collectivité (voir encadré). Ils prennent en charge les coûts dès que ceux-ci sont générés et sont qualifiés de payeurs directs. Différents transferts ont lieu par la suite, ce qui reporte les charges. L'identité des payeurs finaux montre la répartition finale des charges.

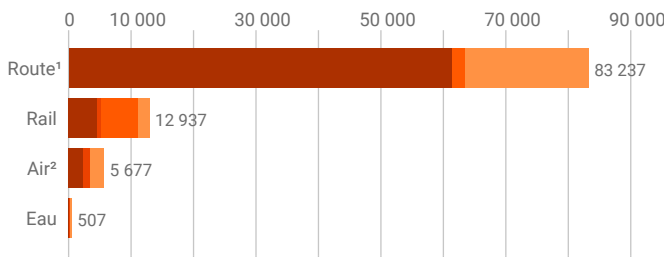
Concernant le transport routier motorisé, les *usagers des transports* ont supporté en 2021, avec 74%, la part la plus élevée des coûts finaux (G3.7). La valeur correspondante était de 41% pour l'aviation, 36% pour la navigation et 35% pour le rail.

Coûts du transport selon le mode de transport et les payeurs finaux, en 2021

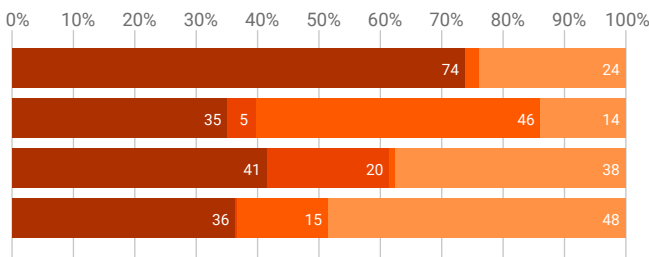
G3.7

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

Millions de francs



Parts en %

¹ sans la mobilité douce² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-03

© OFS 2024

Pendant la pandémie de COVID-19, certaines *entreprises de transport* ont enregistré des pertes parfois importantes. En 2021, les entreprises de transport ont pris en charge environ 5% des coûts finaux dans le transport ferroviaire et 20% dans le transport aérien.

Les *pouvoirs publics* jouent un rôle prépondérant dans le financement du rail: la Confédération, les cantons et les communes ont pris en charge en 2021 46% des coûts totaux. Cette prise en charge était en règle générale volontaire, entre autres pour répondre au mandat de services de base inscrit dans la loi. Ainsi, la Confédération a financé par exemple des projets d'infrastructure et la Confédération et les cantons ont versé des indemnités aux entreprises de transport pour des prestations demandées (voir chapitre 11).

Les coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé reportés sur la *collectivité* sont au contraire financés par celle-ci de manière involontaire. Ainsi, près d'un quart (24%) des coûts finaux a été répercuté sur la collectivité dans le transport routier et un bon tiers (38%) dans le transport aérien. Dans le transport ferroviaire et la navigation, la collectivité a supporté au final respectivement 14% et 48% des coûts. Appelés coûts externes, ces derniers sont traités plus en détails dans le chapitre 10.

Payeurs

Le transport est financé en Suisse par divers types de payeurs. La statistique CFT les classe en quatre groupes:

- *Usagers des transports*: participants des transports qui effectuent des prestations de transport (par ex. automobilistes, motocyclistes), passagers transportés par des entreprises de transport (transport de personnes), prestataires de services de transports de marchandises
- *Entreprises de transport*: entreprises qui effectuent des prestations de transport ou mettent à disposition des infrastructures de transport contre rémunération (par ex. entreprises de transport ferroviaire, exploitants de structures ferroviaires, compagnies de bus, compagnies aériennes, aéroports, sociétés de sécurité aérienne)
- *Pouvoirs publics*: Confédération, cantons et communes
- *Collectivité*: personnes non directement liées au transport et qui subissent ses conséquences négatives

4 Transport de personnes

Le transport de personnes sur route, sur rail, dans l'air et dans l'eau a coûté au total 77,3 milliards de francs en 2021. Les coûts totaux ont baissé de 8% par rapport à 2019 en raison de la pandémie de COVID-19. C'est dans le transport aérien que la diminution a été la plus forte (-43%). Les entreprises de transport ont enregistré des pertes se chiffrant en milliards.

4.1 Coûts

Les coûts du transport de personnes se sont élevés à 77,3 milliards de francs en 2021, ce qui représente trois quarts des coûts de l'ensemble du transport (sans la mobilité douce).

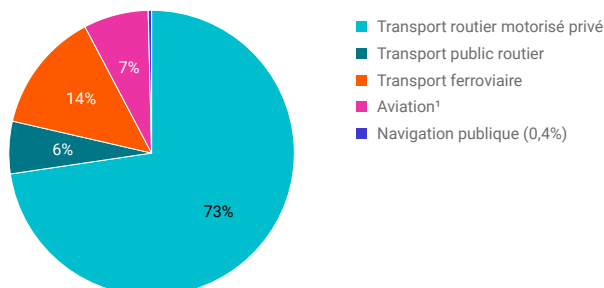
La population résidente permanente de la Suisse a parcouru en 2021 quasiment trois quarts des distances accomplies dans le pays en voiture de tourisme, en deux roues motorisé ou en autocar (= transport motorisé privé de personnes). Cette forme de transport a en conséquence aussi généré les coûts les plus élevés, avec 56,2 milliards de francs, venant ainsi nettement devant le transport de personnes sur rail (10,6 milliards de francs) et le transport aérien des vols de ligne et des vols charter (5,7 milliards de francs) (G 4.1). Les coûts des transports publics routiers en tram et en bus se sont montés à 4,6 milliards de francs, alors que ceux de la navigation publique de personnes n'ont atteint que 0,3 milliard de francs.

Entre 2019 (83,7 milliards, sans la navigation) et 2021, les coûts du transport de personne ont diminué de 8%. Cette baisse peut paraître relativement faible au vu de la forte diminution du

Coûts du transport de personnes selon la forme de transport, en 2021

G 4.1

Total: 77,3 milliards de francs



¹ sans l'aviation générale; y compris le fret dans les soutes des aéronefs.
Le total peut être légèrement supérieur ou inférieur à 100% en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024

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

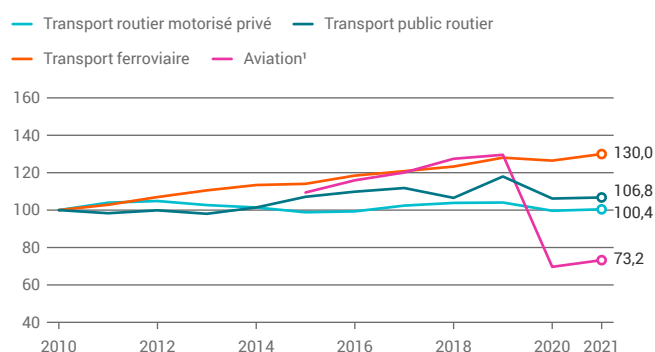
gr-f-11.02.01-04
© OFS 2024

Évolution des coûts et des prestations du transport de personnes

G 4.2

Coûts

Index 2010=100

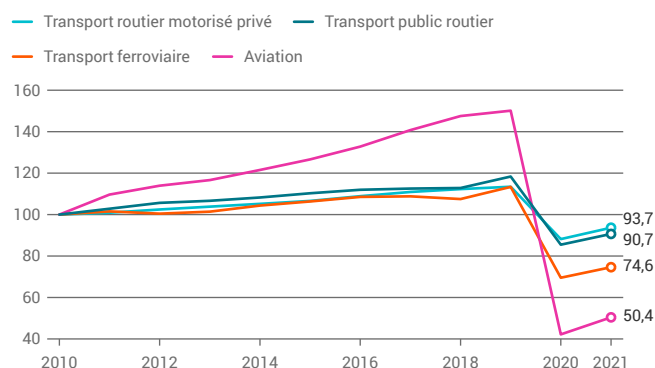


¹ données non relevées entre 2011 et 2014; sans l'aviation générale; y compris le fret dans les soutes des aéronefs

gr-f-11.02.01-05

Prestations

Index 2010=100



Remarque: les indices des prestations du transport se fondent sur les personnes-kilomètres réalisées. Seule exception: pour l'aviation, l'indice repose sur le nombre de passagers locaux et en transfert pour le trafic de ligne et charter.

État des données: 16.12.2024

gr-f-11.02.01-05-b

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT); Prestations du transport de personnes (PVL), Statistique des transports publics (TP); OFS, OFAC – Trafic aérien, trafic de lignes et charter (AVIA_LC)

© OFS 2024

trafic provoqué par la pandémie. En effet, les prestations kilométriques (exprimées en personnes-kilomètres (pkm)) ont connu des diminutions élevées dans le transport routier motorisé privé (-17%), les transports publics routiers (-23%) et le transport ferroviaire (-34%). Dans le transport aérien, le nombre de passager a même baissé de 66% par rapport à 2019.

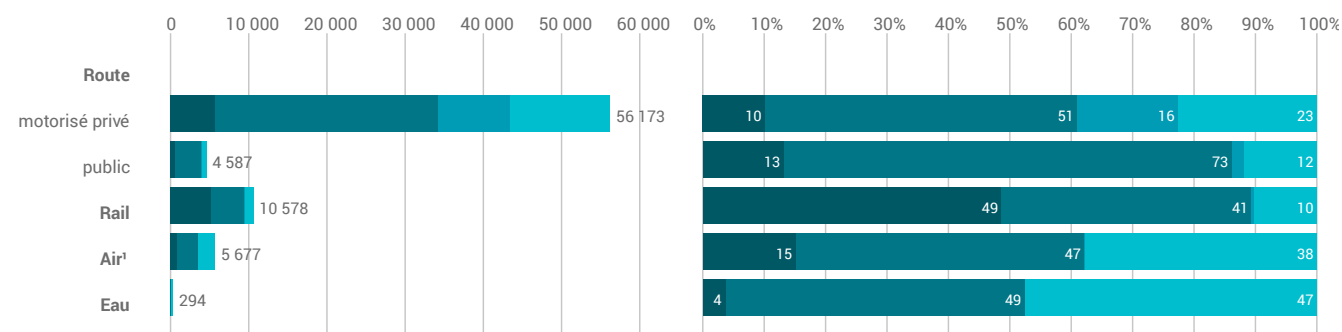
Coûts du transport de personnes selon la forme de transport et le type de coûts, en 2021

G4.3

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

Millions de francs

Parts en %



¹ sans l'aviation générale; y compris le fret dans les soutes des avions.
Le total peut être légèrement supérieur ou inférieur à 100% en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-06
© OFS 2024

Quant à la baisse comparativement modérée des coûts, 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. Ainsi, les coûts du transport routier motorisé ont enregistré une baisse de 4% en 2021 par rapport à 2019 et ceux du transport ferroviaire ont même augmenté de 2% en raison des coûts fixes élevés et de l'obligation de respecter l'horaire de transport. Dans le cas de l'aviation, en revanche, une diminution de 43% 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 contribuent dans une plus large mesure aux coûts de ce mode de transport.

Types de coûts

Les coûts pour les *infrastructures de transport* se sont montés à 12,3 milliards de francs dans le transport de personnes. Les dépenses les plus élevées ont été consenties pour le transport motorisé privé de personnes, dont le développement, l'entretien et l'exploitation des infrastructures ont coûté 5,7 milliards de francs (G4.3). Les coûts d'infrastructure ont atteint 0,6 milliard de francs pour les transports publics routiers (bus, trams). Ils se sont montés à 5,1 milliards pour le rail et à 0,9 milliard pour l'aviation.

Les coûts pour l'acquisition, l'entretien et l'exploitation des *moyens de transport* ont été dominants en particulier dans le transport routier motorisé privé de personnes, où ils se situaient à 28,6 milliards de francs. Les coûts des moyens de transport se sont montés à 3,3 milliards de francs dans les transports publics routiers. Ce type de coûts a été relativement modeste (4,3 milliards de francs) pour le rail si l'on considère le nombre de

personnes-kilomètres accomplis. Cela tient aux capacités d'acheminement élevées des trains. Si les dépenses du rail pour les moyens de transport ont été faibles, il faut aussi considérer que le rail présentait une part aux coûts d'infrastructure plus élevée que celle des autres formes de transport.

Les *coûts liés aux accidents* de la circulation ont été importants avant tout dans le transport routier, car presque tous les accidents de la circulation se sont produits sur la route. En chiffres absolus, les coûts d'accidents étaient clairement les plus élevés dans le transport routier motorisé privé de personnes (9,2 milliards de francs). Ils ont atteint 0,1 milliard de francs dans les transports publics routiers et ont été presque négligeables dans le transport ferroviaire, l'aviation et la navigation.

Le transport routier motorisé privé de personnes a occasionné les *coûts liés aux atteintes à l'environnement* et à la santé les plus élevés, avec 12,7 milliards de francs (voir aussi le chapitre 10). Ces coûts ont également été importants dans l'aviation, avec 2,1 milliards de francs. Ils ont été comparativement bas dans le transport ferroviaire (1,1 milliard de francs) et dans les transports publics routiers. (0,5 milliard).

4.2 Financement

Dans le transport de personnes, les coûts peuvent être payés par les usagers des transports mais aussi par les entreprises de transport, les pouvoirs publics ou la collectivité (voir encadré au chapitre 3.2). C'est bien entendu dans le transport privé que les usagers présentent les parts au financement les plus élevées (G4.4). Ainsi en 2021, cette part se montait à 73% pour le transport routier motorisé privé de personnes et à 41% pour l'aviation, privée elle aussi. Les passagers ont financé eux-mêmes 35% de la navigation publique de personnes, 33% du transport de personnes sur rail et 31% des transports publics routiers. En raison de la forte diminution du nombre de passagers liée à la

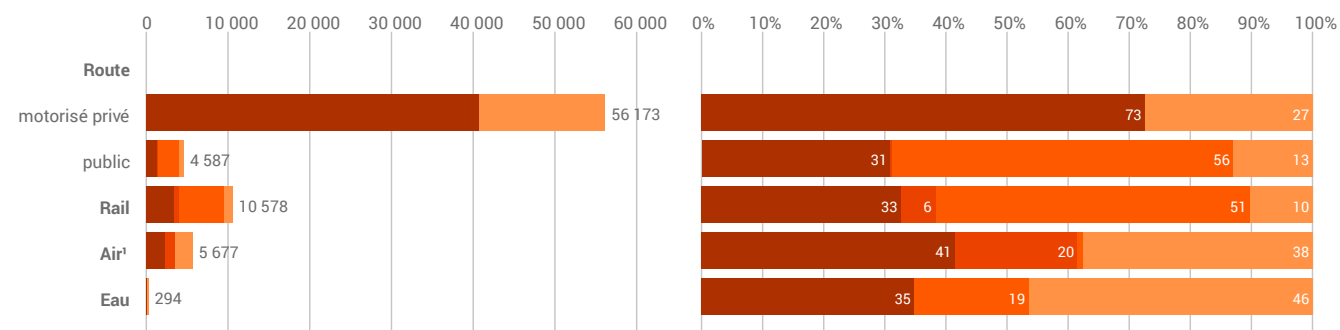
Coûts du transport de personnes selon la forme de transport et les payeurs finaux, en 2021

G4.4

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

Millions de francs

Parts en %



¹ sans l'aviation générale; y compris le fret dans les soutes des avions.
Le total peut être légèrement supérieur ou inférieur à 100% en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-07
© OFS 2024

pandémie, les entreprises de transport font également partie des payeurs finaux à hauteur de 6% dans le transport ferroviaire et de 20% dans le transport aérien. Elles ont enregistré des pertes de 0,6 milliard de francs dans le trafic ferroviaire et de 1,1 milliard de francs dans le trafic de ligne et charter.

Le reste des coûts a été pris en charge par les pouvoirs publics d'une part et par la collectivité d'autre part. La Confédération, les cantons et les communes versent des subventions et des indemnités annuelles pour répondre à leur mandat de services publics dans les transports et pour alléger la densité de circulation sur les routes. Les coûts assumés par les pouvoirs publics se composaient de 2,6 milliards de francs pour les transports publics routiers et de 5,4 milliards de francs pour le transport de personnes sur rail. Restaient 17,5 milliards de francs de coûts externes non couverts dans le transport routier motorisé privé de personnes et dans l'aviation.

4.3 Coûts kilométriques

Si on rapporte le coût des transports de personnes à leur volume, on obtient le coût kilométrique des transports de personnes. La comparabilité des coûts kilométriques est toutefois limitée car les caractéristiques des trajets ne sont pas les mêmes pour les transports routiers publics ou privés, pour les transports ferroviaires, pour les transports par bateau et pour les transports par avion (voir l'encadré).

Le coût kilométrique dépend du taux d'occupation des véhicules et des distances parcourues. La statistique distingue trois catégories de distances moyennes: les «courtes distances», les «moyennes distances» et les «longues distances». On ne peut véritablement comparer les coûts kilométriques qu'à l'intérieur d'une même catégorie de distance, non entre deux catégories différentes.

Sur l'interprétation des coûts kilométriques

Les données relatives aux coûts kilométriques pour les différentes formes de transport sont des valeurs moyennes statistiques qui ne sont significatives que de manière limitée pour la comparaison des moyens de transport. Un déplacement moyen en voiture de tourisme présente d'autres caractéristiques qu'un déplacement en train ou en bus. Il faut aussi garder à l'esprit que la substituabilité des formes de transport n'a souvent pas cours. Par la diversité de leurs infrastructures, les différents modes de transport sont souvent complémentaires. Pour la desserte fine de tous les points d'une région, les transports aériens et ferroviaires, par exemple, sont tributaires d'autres moyens de transport comme la voiture, le tram ou le bus. Les coûts kilométriques sont des coûts moyens qu'il ne faut pas confondre avec les prix. Ils dépendent notamment du volume de transport et du taux d'occupation des véhicules. Le coût par passager et par kilomètre est moins élevé, par exemple, pour un véhicule entièrement occupé que pour un véhicule à moitié vide.

Selon le moyen de transport utilisé (par ex. le véhicule le meilleur marché/le plus cher), son taux d'occupation, l'infrastructure utilisée, le degré d'utilisation de cette dernière, etc., les coûts kilométriques effectifs divergent de la valeur moyenne statistique. Il serait donc faux de supposer que dans un déplacement concret (par ex Zurich–Berne), les coûts kilométriques seraient exactement au niveau établi par la statistique CFT.

Courtes distances

Les transports sur courtes distances comprennent les transports publics routiers, qui desservent notamment les zones urbaines. Leur coût kilométrique est relativement élevé: 127 centimes (G 4.5). Outre des taux d'occupation particulièrement faibles en 2021, ce sont les charges administratives générales et le coût du personnel de conduite des bus et des trams qui déterminent ce coût.

Moyennes distances

Dans la catégorie des moyennes distances, ce sont les transports de passagers sur les lacs et les fleuves qui présentent le coût kilométrique le plus élevé: 245 centimes par kilomètre. Ce coût élevé s'explique notamment par des volumes de transport faibles, de faibles taux de remplissage et par le fait que les bateaux de passagers engendrent des frais fixes élevés. À l'inverse, le coût kilométrique est de 66 centimes par personne et par kilomètre dans les transports motorisés privés de personnes par la route et de 74 centimes dans les transports ferroviaires (G 4.5). En 2021, le transport d'une personne-kilomètre était plus coûteux sur le rail que sur la route. L'augmentation dans le transport ferroviaire s'explique par le fait que les prestations de transport des trains sont restées à peu près constantes pendant la pandémie en raison de l'obligation de respecter l'horaire de transport, malgré le faible nombre de passagers dans les trains (voir «Évolution des coûts kilométriques»).

Longues distances

Contrairement au trafic intérieur par la route, par le rail et par bateau, le trafic aérien, presque exclusivement transfrontalier, opère sur de longues distances. Ces longues distances et le bon taux d'occupation des avions se traduisent par un coût relativement bas de 35 centimes par passager et par kilomètre. Ce coût comprend le coût de transport des marchandises dans les soutes («belly-freight»).

Évolution des coûts kilométriques

Comme mentionné plus haut, le nombre de personnes-kilomètres (pkm) a fortement diminué dans tous les modes de transport par rapport à 2019 et 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 2021 par rapport à 2019. Une hausse de 17% a été observée dans le transport routier motorisé privé (56 ct/pkm en 2019), de 18% dans le transport public routier (107 ct/pkm en 2019) et de 54% (48 ct/pkm en 2019) dans le transport ferroviaire de personnes (G 4.6).

Dans le trafic aérien, les coûts par personne-kilomètre ont quant à eux presque doublé par rapport à 2019 (18 ct/pkm). Ceci est dû à la chute particulièrement marquée du nombre de

Coûts kilométriques du transport de personnes selon le type de coûts, en 2021

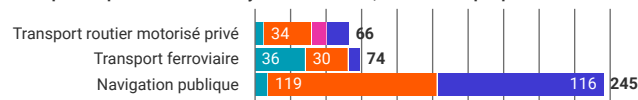
G 4.5

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

Transport de personnes avec courtes distances, en centimes par personne-km



Transport de personnes avec moyennes distances, en centimes par personne-km



Transport de personnes avec longues distances, en centimes par personne-km



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

État des données: 16.12.2024

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

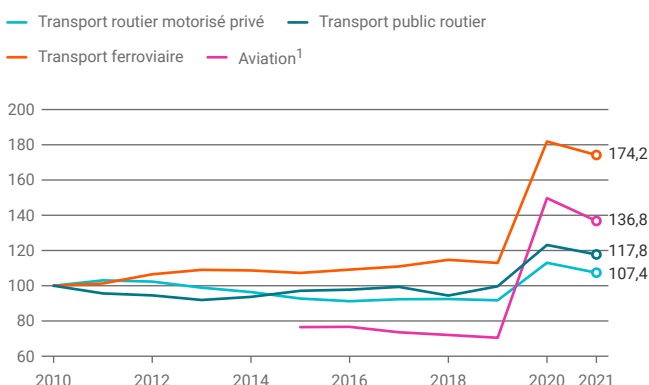
gr-f-11.02.06-08

© OFS 2024

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

G 4.6

Indice 2010=100



¹ données non relevées entre 2011 et 2014; sans l'aviation générale; y compris le fret dans les soutes des aéronefs

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-09

© OFS 2024

passagers dans ce mode de transport. Les coûts kilométriques de l'aviation restent pourtant relativement bas, en raison des grandes distances couvertes par les avions. 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. 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.

5 Transport de marchandises

En 2021, le transport de marchandises sur route, sur rail et sur le Rhin a coûté 25,0 milliards de francs. Le transport routier a généré à lui seul 90% de ces coûts. La pandémie de COVID-19 a eu un impact moindre dans le transport de marchandises comparativement au transport de personnes. Les coûts du transport de marchandises se sont accrus de 4% entre 2019 et 2021. La croissance des coûts a été particulièrement forte pour les voitures de livraison (+7%).

5.1 Coûts

En 2021, les coûts totaux du transport de marchandises sur terre et sur l'eau se sont élevés à 25,0 milliards de francs. La part de loin la plus importante de ces coûts, avec 90% (soit 22,5 milliards de francs) a été générée par le transport routier (G5.1). Le transport par véhicules légers y a contribué à hauteur de 11,9 milliards de francs. Cette catégorie regroupe tous les véhicules de transport de marchandises d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes, soit principalement les voitures de livraison. Les coûts occasionnés par cette catégorie de véhicule tiennent compte également des trajets qui ont un but autre que celui du transport de marchandises au sens strict comme par exemple les prestations de service des artisans.

Le transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds (camions et semi-remorques dont le poids total dépasse 3,5 tonnes) a généré en 2021 des coûts de 10,5 milliards de francs alors que le transport ferroviaire de marchandises et le transport de marchandises sur le Rhin ont coûté respectivement 2,4 milliards et 0,2 milliard de francs.

Contrairement au transport de personnes, les coûts du transport de marchandises sur route et sur rail ont été supérieurs de 4% à ceux observés en 2019. Les coûts du transport routier par véhicules légers en particulier ont nettement augmenté (+7%) (G5.2). Cette hausse s'explique par l'utilisation accrue de voitures de livraison ces dernières années. Si les coûts du transport routier de véhicules lourds ont augmenté de 2% entre 2019 et 2021, ceux du transport ferroviaire ont enregistré une baisse de 4%.

Coûts du transport de marchandises selon la forme de transport, en 2021

G5.1

Total: 25,0 milliards de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-08

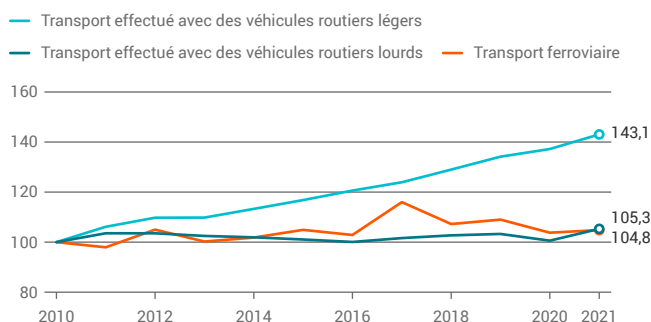
© OFS 2024

Évolution des coûts et des prestations du transport de marchandises selon la forme de transport

G5.2

Coûts

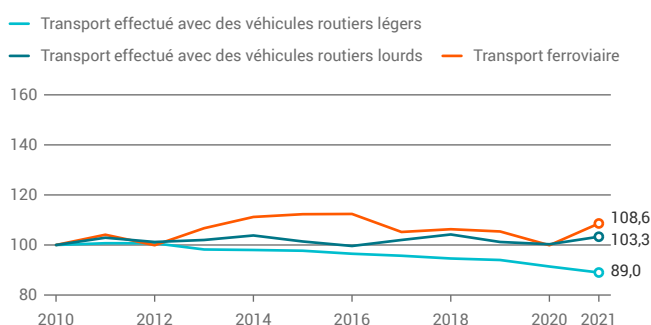
Index 2010=100



gr-f-11.02.01-09

Prestations

Index 2010=100



État des données: 16.12.2024

gr-f-11.02.01-09-b

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT); Statistique du transport de marchandises (STM), Statistique des transports publics (TP)

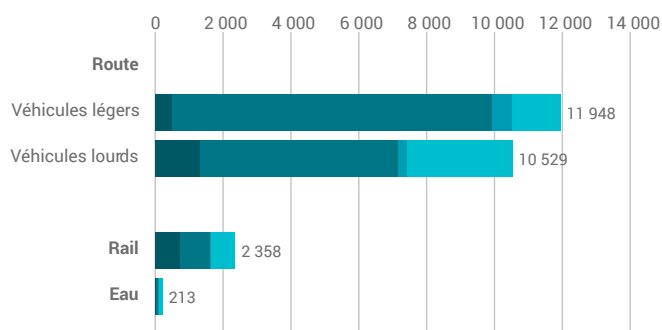
© OFS 2024

Coûts du transport de marchandises selon la forme de transport et le type de coûts, en 2021

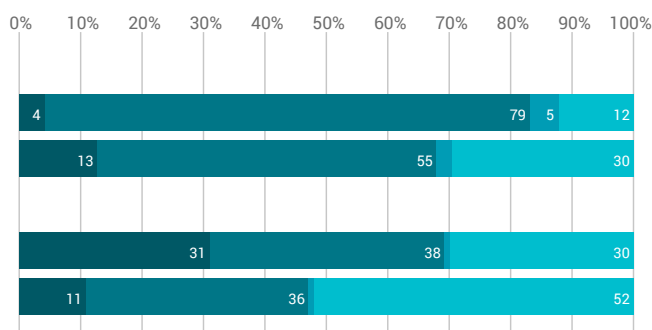
G5.3

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

Millions de francs



Parts en %



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-10

© OFS 2024

Types de coûts

Un regard sur les différents types de coûts indique, tout comme cela était déjà le cas pour le transport de personnes, une nette dominance des coûts des *moyens de transport* (G5.3). Ils constituaient respectivement 79% (9,4 milliards de francs) et 55% (5,8 milliards de francs) des coûts totaux du transport de marchandises pour les véhicules routiers légers et lourds. Dans le transport de marchandises sur le Rhin (36%) et dans le transport ferroviaire de marchandises (38%), les moyens de transport étaient responsables de moins de la moitié des coûts totaux.

Les coûts *d'infrastructure* se sont montés à 1,3 milliard de francs pour les transports routiers effectués par les véhicules lourds et à 0,5 milliard de francs pour ceux accomplis par les

véhicules légers. Cette différence découle principalement du fait que les véhicules lourds sollicitent davantage les routes que les véhicules légers. Les coûts d'infrastructure ont atteint 0,7 milliard de francs dans le transport de marchandises sur rail et étaient quasi négligeables dans le transport de marchandises sur eau en raison de l'existence naturelle des voies navigables.

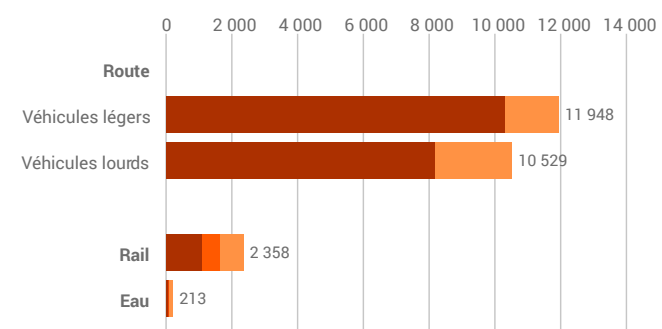
Une large part des *coûts d'accidents* dans le transport de marchandises a été occasionnée par des véhicules routiers légers (0,6 milliard de francs). Le transport de marchandises routier effectué avec des véhicules routiers lourds a généré des coûts d'accidents de 0,3, alors qu'ils étaient négligeables sur le rail et sur l'eau.

Coûts du transport de marchandises selon la forme de transport et les payeurs finaux, en 2021

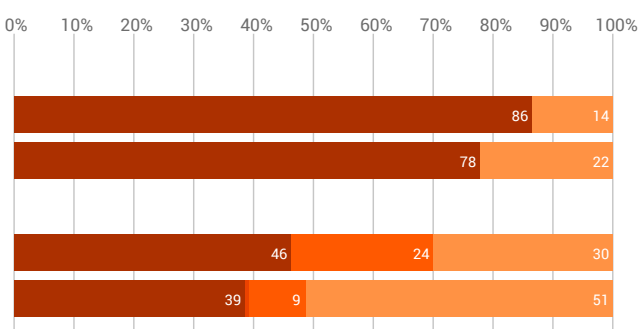
G5.4

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

Millions de francs



Parts en %



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-11

© OFS 2024

Les coûts liés à l'environnement et à la santé étaient de loin les plus élevés pour le transport de marchandises routier effectué avec des véhicules lourds, avec 3,1 milliards de francs, devant le transport de marchandises routier effectué avec des véhicules légers (1,4 milliard) et le transport de marchandises sur rail (0,7 milliard). Ils ont été comparativement faibles par rapport au transport de marchandises par bateau (0,1 milliard de francs).

5.2 Financement

Le transport de marchandises assuré par les véhicules routiers lourds a été financé à raison de 78% par les usagers, et celui assuré par les véhicules routiers légers l'a même été à 86% (G5.4). Le taux de couverture a été nettement plus bas pour la navigation (39%) et le transport de marchandises sur rail (46%). Pour ce dernier, les pouvoirs publics ont assumé une part considérable des coûts, plus précisément 24% ou 0,6 milliard de francs. Ils l'ont fait en finançant entre autres des grands projets ferroviaires tels que le tunnel de base du Gothard. En chiffres absolus, la collectivité a surtout dû supporter des coûts élevés en raison des transports routiers : elle a dû assumer des dommages non couverts liés aux accidents, aux atteintes à l'environnement et à la santé occasionnés par le transport de marchandises, à hauteur de 4,0 milliards de francs, causés par le trafic des véhicules lourds et légers. Sans le paiement de prestations d'internalisation telles que la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), les coûts externes à la charge de la collectivité auraient été toutefois encore plus élevés.

5.3 Coûts kilométriques

Si l'on met les coûts totaux en relation avec les prestations de transport, on obtient les coûts dits kilométriques, autrement dit les coûts qui sont occasionnés par le transport d'une tonne sur un kilomètre. Mais comme les transports sur route, sur rail et sur l'eau diffèrent fondamentalement quant à leurs caractéristiques, les coûts kilométriques ne sont comparables que de manière limitée (voir encadré).

En 2021, les coûts kilométriques du transport de marchandises effectué par les véhicules routiers lourds se montaient à 64 centimes (G5.5). Les transports sur rail (20 centimes) et sur eau (13 centimes) affichaient des valeurs nettement plus faibles. Cela tient principalement aux effets d'échelle, car les trains et les bateaux se prêtent bien au transport de grandes quantités de marchandises sur des distances assez longues. Les transports relativement chers sur des distances plus courtes se font presque exclusivement sur la route ce qui ne seraient pratiquement pas réalisables avec le train ou le bateau.

Dans le trafic lourd routier, les coûts kilométriques sont restés à peu près constants entre 2019 et 2021, alors qu'ils ont enregistré une baisse de 7% dans le trafic ferroviaire de marchandises (G5.6). Cette baisse des coûts kilométriques était associée à une augmentation de 3% des prestations de transport sur le rail.

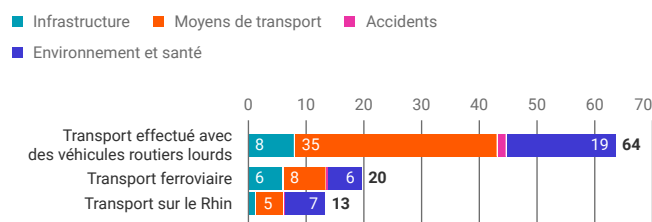
À propos de l'interprétation des coûts kilométriques

Les données relatives aux coûts kilométriques pour les différentes formes de transport sont des valeurs moyennes statistiques qui ne sont significatives que de manière limitée pour la comparaison des moyens de transport. Les transports en camion, en semi-remorque, en train de marchandises ou en bateau présentent des caractéristiques différentes. Les bateaux de marchandises par exemple disposent de grandes capacités et sont utilisés idéalement pour le transport de marchandises de grande consommation sur de longs trajets, ce qui se traduit par de faibles coûts kilométriques. Les coûts kilométriques du transport routier constituent la valeur moyenne pour des transports sur des distances longues, moyennes et courtes.

Il faut en outre garder à l'esprit que la substituabilité des formes de transport n'a souvent pas cours. De nombreuses formes de transport sont complémentaires. Les transports par bateau et sur le rail sont par exemple tributaires de la route pour la distribution fine des marchandises.

Coûts kilométriques du transport de marchandises selon le type de coûts, en 2021 G5.5

Centimes par tonne-km



État des données: 16.12.2024

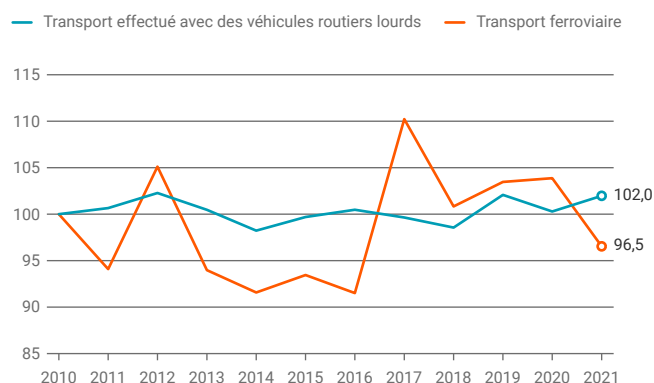
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-13

© BFS 2024

Évolution des coûts kilométriques du transport de marchandises selon la forme de transport G5.6

Index 2010=100



État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-14

© BFS 2024

6 Transport routier

Le transport routier a généré en 2021 des coûts totalisant 83,2 milliards de francs (sans la mobilité douce). Les deux tiers de ces coûts ont été occasionnés par le transport privé de personnes, dont 2% provenaient des véhicules électriques. 27,7 milliards de francs ont été utilisés pour l'acquisition et l'entretien des voitures de tourisme.

Le transport routier a, en termes de volume, une importance significative tant dans le transport de personnes que dans le transport de marchandises: en 2021, 74% de toutes les distances parcourues dans le pays par la population suisse dans les transports terrestres ont été effectués par le trafic routier motorisé, autrement dit en voiture, à moto ou en bus. Sur les 6,3 millions de véhicules à moteur que comptait la Suisse en 2021, 4,7 millions étaient des voitures de tourisme, ce qui correspond à 1,1 auto par ménage. Près de 2% de toutes les voitures de tourisme étaient des voitures électriques en 2021. Pour le transport de marchandises, 59% des prestations de transport ont été effectuées sur la route. Le transport routier occupe de la sorte une place importante dans les débats de politique des transports.

La position dominante du transport routier se manifeste également au niveau des coûts. Le transport routier (sans la mobilité douce) a occasionné 83,2 milliards de francs en 2021, soit 81% des coûts totaux du transport motorisé en Suisse. Trois quarts des coûts relevaient du transport de personnes et un quart du transport de marchandises.

Les coûts de la mobilité douce ne peuvent être estimés que de manière approximative et doivent donc être comparés avec prudence à ceux du transport motorisé. Les données disponibles à ce sujet sont présentées uniquement à titre indicatif dans le chapitre 6.2.

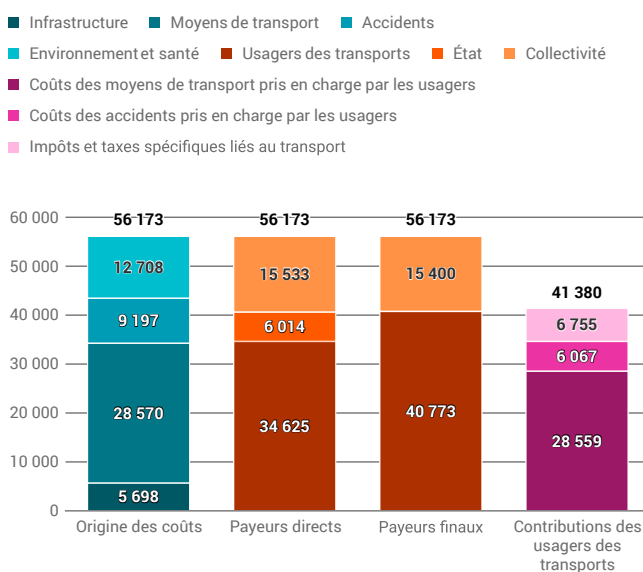
6.1 Transport motorisé privé de personnes

Le transport routier motorisé privé de personnes (voitures de tourisme, cars privés, motos et cyclomoteurs) a généré en 2021 des coûts totalisant 56,2 milliards de francs, soit 3% de moins qu'en 2019 (G6.1). En 2021, les voitures de tourisme ont été à elles seules, avec 50,1 milliards de francs, à l'origine de près de la moitié des coûts totaux du transport. Sur ce montant, un milliard de francs (2%) a été consacré aux voitures électriques (voir encadré). Pour les motos et vélomoteurs, les coûts se sont montés à un total de 5,1 milliards de francs alors qu'ils étaient de 0,3 milliard de francs pour les cars privés.

Coûts et financement du transport routier motorisé privé de personnes, en 2021

G6.1

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-04

© OFS 2024

Aide à l'interprétation des graphiques

«Coûts et financement»

La colonne «*Origine des coûts*» montre ce qui a occasionné les coûts.

La colonne «*Payeurs directs*» montre qui a pris en charge les coûts au moment où ceux-ci se sont produits.

La colonne «*Payeurs finaux*» montre qui «in fine» a supporté les coûts, c'est-à-dire après prise en compte de l'ensemble des versements et prestations de transfert entre les participants (par ex. impôts et taxes spécifiques liés au transport, prix du transport).

La colonne «*Prestations des usagers des transports*» montre à quelle hauteur les usagers contribuent pour pouvoir utiliser les transports. Outre des prestations monétaires, il peut aussi s'agir de prestations non monétaires sous la forme de souffrance ressentie lors d'un accident.

Compte d'infrastructure routière

Dans le cadre du compte d'infrastructure routière, l'OFS met à disposition des évaluations plus détaillées des coûts d'infrastructure routière. Les résultats sont disponibles au niveau cantonal, notamment pour permettre de redistribuer une partie des impôts sur les huiles minérales aux cantons. Le compte d'infrastructure routière se trouve sur le portail Internet de l'OFS (www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Mobilité et transports → Coûts et financement des transports → Route → Compte d'infrastructure routière).

La part la plus importante des coûts du transport motorisé privé de personnes concernait l'acquisition et l'exploitation des véhicules (28,6 milliards de francs). Ce bloc de coûts comprend l'amortissement du véhicule, les intérêts ainsi que les dépenses pour le carburant, les services, les réparations, les assurances et la location d'une place de parc. Les coûts d'un véhicule sont supportés par son détenteur.

Les coûts d'accidents ont été quantifiés à 9,2 milliards de francs en 2021. Selon une extrapolation qui considère également les accidents non annoncés à la police, le transport routier motorisé privé a fait en 2021 139 morts et plus de 33 000 blessés, dont 2890 grièvement (ARE 2024). Les coûts d'accidents se composent en grande partie de coûts immatériels, supportés par les victimes d'accident et leurs proches (6,6 milliards de francs). Les coûts matériels d'accident, quant à eux, comprennent 1,1 milliard de francs de dommages corporels et 1,3 milliard de francs de dégâts matériels qui ont été en grande partie pris en charge par les assurances. À ceci s'ajoute 0,3 milliard de francs sous forme de frais de police et de frais juridiques (voir le chapitre 10).

La construction et l'entretien des infrastructures routières ont coûté 9,0 milliards de francs en 2021, dont 5,7 milliards de francs ont été imputés au transport routier motorisé privé, 1,9 milliards au transport routier de marchandises et 1,2 milliard à la mobilité douce. Le financement des infrastructures routières a été assuré dans un premier temps par la Confédération, les cantons et les communes, puis répercutés dans un deuxième temps sur les usagers des transports par le biais d'impôts et de taxes spécifiques liés au transport (T 6.1). En tenant compte des coûts d'accidents, d'environnement et de santé supportés par l'État, il reste à ce dernier un solde positif de 0,6 milliard de francs pour alimenter le budget général. Les pouvoirs publics sont ici appréhendés dans leur globalité. Si l'on considère les recettes et les dépenses séparément pour la Confédération, les cantons et les communes, on arrive à des excédents encore plus importants pour la Confédération, mais à des déficits élevés pour les communes (voir le chapitre 11).

Le transport motorisé génère du bruit et des gaz d'échappement. L'infrastructure routière imperméabilise le sol et morcelle le paysage et les écosystèmes. Des effets néfastes sur la santé humaine sous forme de maladies cardiovasculaires et d'affections respiratoires, sur le sol, sur le climat et sur la biodiversité se font également sentir (voir le chapitre 10). Les conséquences négatives du transport routier motorisé privé sur l'environnement

Impôts et taxes liés au transport routier motorisé privé de personnes, en 2021

T 6.1

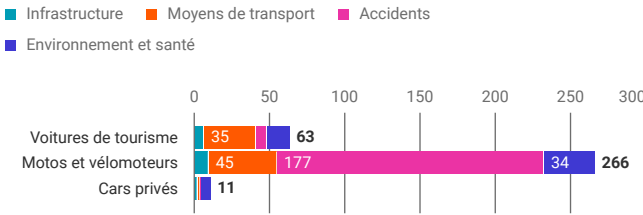
Millions de francs	Voitures de tourisme	Motos et vélomoteurs	Cars privés
Impôts sur les huiles minérales et surtaxe	3 301	84	31
Redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière)	256	43	0
Impôts sur les automobiles	308	0	0
Impôts cantonaux sur les véhicules à moteur	2 026	82	5
Taxes de parking	358	1	0
Contributions de privés et autres taxes	132	4	11
Contributions à la fondation Klik (projets pour la protection du climat)	108	2	1
Total	6 490	216	48

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2024

Coûts kilométriques du transport routier motorisé privé de personnes selon la forme de transport et le type de coûts, en 2021

G 6.2

Centimes par personne-km



État des données: 16.12.2024
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) gr-f-11.02.01-12 © OFS 2024

Mobilité électrique

En 2021, 13% des nouvelles immatriculations de voitures de tourisme et près de 2% du parc total étaient des véhicules à propulsion purement électrique. Les coûts totaux des voitures électriques ont été estimés à un milliard de francs, ce qui correspond également à 2% des coûts totaux de toutes les voitures de tourisme. Contrairement aux véhicules à propulsion conventionnelle, la part des coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé ne représentait que 8% des coûts totaux pour les voitures électriques (contre 23% pour l'ensemble du parc automobile). En revanche, les coûts d'amortissement des véhicules électriques étaient plus élevés, ce qui s'explique en grande partie par la jeunesse du parc de véhicules électriques.

Coûts d'embouteillage

Les prestations kilométriques du transport motorisé privé de personnes ont atteint 53 milliards de véhicules-kilomètres en 2021. Elles se sont accrues de 20% par rapport à 1990.

Conséquence de l'augmentation du trafic: les embouteillages, en particulier pendant les heures de pointe et les jours fériés. Pour l'année 2021, l'Office fédéral des routes a mesuré 32 500 heures d'embouteillage sur les routes nationales (OFROU 2023).

Il en résulte environ 60 millions d'heures-véhicules d'embouteillage pour l'ensemble du réseau routier. L'Office fédéral du développement territorial estime à 2,6 milliards de francs le coût économique de la perte de temps de travail et de loisirs des usagers de la route due aux embouteillages. (ARE 2024).

et la santé ont entraîné pour la société des coûts socio-économiques de 12,7 milliards de francs en 2021. À titre de prestation compensatoire pour les émissions de gaz à effet de serre produites, les conducteurs de véhicules à moteur ont payé au moment de faire le plein une faible contribution qui a été investie dans des projets de protection du climat. Les usagers des transports ont pris en charge indirectement des coûts d'environnement à hauteur de 0,1 milliard de francs. La collectivité a dû assumer les 12,6 milliards de francs restants.

Les coûts totaux par personne-kilomètre ont été les plus élevés (266 centimes) pour les motos et les vélomoteurs (G6.2). Le niveau élevé des coûts d'accidents explique ce résultat. Comparé aux motos et vélomoteurs, les voitures de tourisme et les cars privés ont généré des coûts nettement moins importants avec respectivement 63 et 11 centimes par personne-kilomètre. Au vu des personnes-kilomètres parcourus, les cars privés ont même été le moyen de transport le moins cher, ce notamment grâce à leur grande capacité de passagers et leur bon taux de remplissage.

6.2 Encadré: mobilité douce

La mobilité douce (déplacements à pied ou à vélo) joue un rôle charnière dans le transport de personnes: pratiquement aucun moyen de transport motorisé ne peut être utilisé sans être combiné avec elle. En 2021, chaque personne résidant en Suisse parcourait en moyenne 2,6 kilomètres par jour à pied ou à vélo. Pendant la pandémie, la mobilité douce a gagné en importance en devenant une alternative aux transports publics. Ainsi, en 2021, près d'une étape sur deux a été parcourue à pied ou à vélo. Cela correspondait en moyenne à 35 minutes par jour.

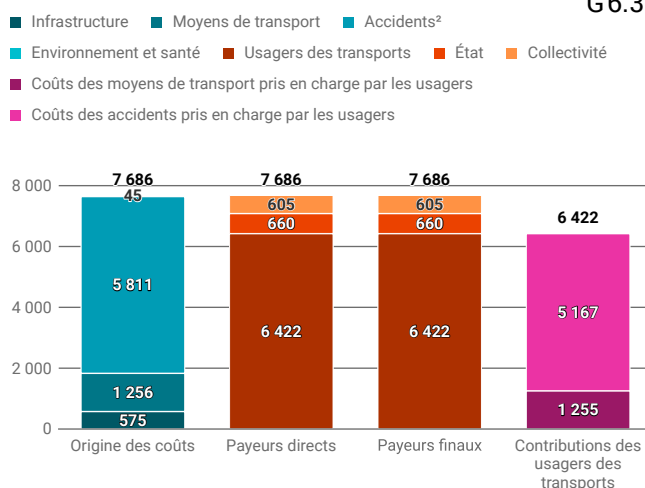
Les accidents sont dominants dans les coûts de la mobilité douce. Mais comme le nombre d'accidents et le coût unitaire reposent tous deux sur des estimations (voir le chapitre 10), les chiffres indiqués ici présentent des incertitudes importantes qui doivent être interprétées avec prudence. En ce qui concerne les déplacements à pied particulièrement, la délimitation entre le

transport et les activités telles que le sport, le jeu ou les loisirs représente un grand défi pour la statistique. De plus, il est difficile de procéder à une extrapolation car les accidents de la mobilité douce ne sont généralement pas annoncés à la police. Par conséquent, les coûts de la mobilité douce ne sont pas considérés dans la présentation des résultats de l'ensemble des modes de transport de la statistique CFT (chapitres 3 et 4). Ils ne figurent dans ce sous-chapitre qu'à titre indicatif.

Déplacements à vélo

Les coûts totaux des déplacements à vélo se sont montés à 7,7 milliards de francs en 2021 (G6.3). La grande partie de ces coûts étaient imputables aux accidents. À eux seuls, les accidents ont été estimés à 5,8 milliards de francs, dont un milliard pour les accidents impliquant des vélos électriques. La plus grande partie des coûts d'accidents (86%) étaient des coûts immatériels tels que la souffrance subie suite à un accident ou les années de vie perdues (voir le chapitre 10). Inversement, les coûts matériels d'accidents (par exemple frais médicaux de guérison, frais de justice ou frais de réemploi à la charge de l'employeur) ont pesé moins lourd dans la balance (0,8 milliard de francs). Toutefois, la pratique du vélo a aussi eu un impact positif sur la santé (voir encadré). L'activité physique des cyclistes a généré, pour la collectivité, des bénéfices externes liés à la santé estimés à 1,5 milliard de francs (ARE 2024).

Coûts et financement de la mobilité cycliste¹, en 2021 G6.3



¹ y compris les vélos électriques

² Les accidents de mobilité douce sont rarement annoncés à la police. C'est pourquoi les coûts liés aux accidents ne sont statistiquement fiables que dans une certaine mesure. L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-13

© OFS 2024

Les *coûts d'infrastructure* du trafic cycliste se sont élevés à 0,6 milliard de francs et ont été entièrement financés par les pouvoirs publics, principalement par les cantons et les communes. Les *coûts liés à l'environnement et à la santé* du trafic cycliste (45 millions de francs) sont négligeables par rapport aux autres catégories de coûts. Ils sont dus en grande partie à la production et à l'élimination de l'asphalte.

Déplacements à pied

En 2021, les déplacements à pied ont généré des *coûts d'infrastructure* à hauteur de 0,6 milliard de francs. Les *accidents* causés par des piétons et impliquant des véhicules ont entraîné des dommages à hauteur d'un milliard de francs. Les *coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé*, causés par la production et l'élimination de l'asphalte, se sont élevés à 19 millions de francs. Par nature, les déplacements à pied ne génèrent pas de coûts liés aux moyens de transport.

Bénéfices externes de la mobilité douce liés à la santé

L'activité physique liée à la marche à pied et à l'utilisation du vélo produit des effets positifs sur la santé, ce qui est également bénéfique d'un point de vue économique. La société dans son ensemble profite du fait que les cyclistes et les piétons sont en meilleure forme grâce à l'activité physique. L'économie affiche par exemple un nombre plus faible d'absences au travail dues à la maladie, et les frais de traitement baissent dans le secteur de la santé. Les primes d'assurance maladie sont ainsi moins élevées pour toutes les personnes assurées. Ces effets et les autres effets positifs pour des tiers sont qualifiés de bénéfices externes liés à la santé dans le cadre de la mobilité douce. En 2021, ceux-ci représentaient un montant total de 5,6 milliards de francs (ARE 2024). Pour les formes de transport autres que la mobilité douce, il n'existe pas de bénéfices externes notables ou quantifiables.

6.3 Transports publics routiers

Les transports publics routiers en bus, trolleybus ou en tram ont coûté 4,6 milliards de francs en 2021. Ces coûts ont ainsi augmenté de 10% par rapport à 2019. Le moyen de transport le plus souvent utilisé pour le transport public était le bus. Avec 3,3 milliards de francs, les bus ont aussi engendré les coûts totaux les plus élevés, suivis par les trams avec 0,9 milliard et les trolleybus avec 0,5 milliard de francs.

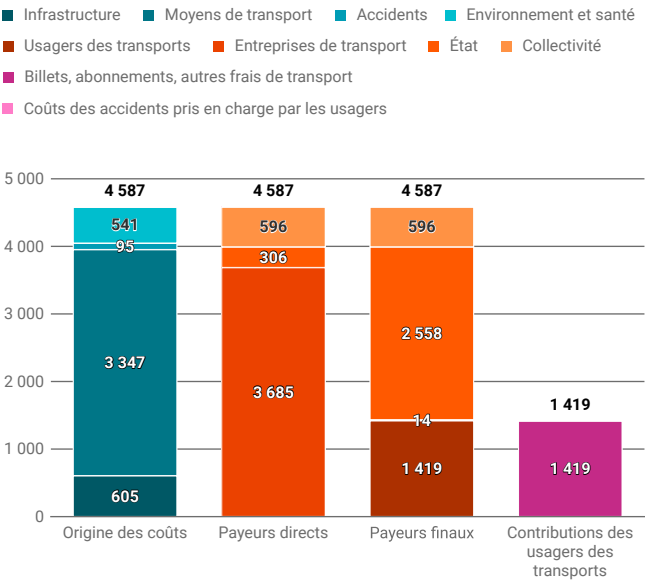
Comme pour le transport individuel motorisé, la majeure partie des coûts du transport public routier ont été occasionnés par l'acquisition et l'exploitation des *véhicules* (73%) (G 6.4). Ces coûts comprennent aussi les coûts des chauffeurs et du personnel d'administration supportés par les entreprises de transport.

Les *coûts d'infrastructure* liés aux transports publics routiers se sont montés à 0,6 milliard de francs. Les pouvoirs publics en ont pris en charge la moitié.

Coûts et financement du transport public routier, en 2021

G 6.4

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-05

© OFS 2024

Par rapport aux voitures de tourisme, aux vélomoteurs et aux motos, les transports publics routiers ont occasionné des *coûts d'accidents* modestes (0,1 milliard). Leurs *coûts d'environnement et de santé* sont eux-aussi comparativement faibles (0,5 milliard de francs).

Avec 25 fr. 43, les coûts d'un kilomètre parcouru (courses-kilomètres) par les trams étaient de loin les plus importants. Les valeurs correspondantes s'élevaient pour les trolleybus et les bus, dont les capacités en terme de passagers sont inférieures, à respectivement 15 fr. 49 et 10 fr. 48 (T 6.2).

Si l'on observe les coûts par personne-kilomètre et que l'on prend en compte également les capacités moyennes de transport, les bus se révèlent être le moyen de transport le plus onéreux des transports publics routiers. Pendant la pandémie de Covid, la situation a été aggravée par un faible taux d'utilisation des transports publics et des coûts à peu près constants en

Coûts totaux et coûts kilométriques du transport public routier, en 2021

T 6.2

	Bus	Trolleybus	Trams
Coûts totaux en millions de francs	3 262	457	869
Coûts kilométriques en francs par course-km	10,48	15,49	25,43
Coûts kilométriques en centimes par personne-km	138	106	107

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

© OFS 2024

raison de l'obligation de respecter les horaires. Cela a entraîné une augmentation des coûts kilométriques : en 2021 les coûts des autobus s'élevaient à 138 centimes par personne-kilomètre, contre 106 centimes pour les trolleybus et 107 centimes pour les trams. Cette différence s'explique avant tout par le fait que les bus sont utilisés sur les axes présentant une intensité de trafic moindre (par exemple dans l'environnement rural). C'est pourquoi des indemnités plus élevées de la part des pouvoirs publics sont nécessaires afin de couvrir les frais d'exploitation des entreprises de qui accomplissent leur mandat de services publics. La moitié des coûts générés par les transports publics routiers ont été pris en charge par les pouvoirs publics (56%). Le taux de remplissage des véhicules est comparativement bas en dehors des agglomérations. Le transport public routier constitue un complément nécessaire au rail de par ses possibilités de desserte fine ; ces deux formes de transport doivent par conséquent être considérées en concomitance.

6.4 Transport routier de marchandises

Véhicules routiers légers de transport de marchandises

Le transport de marchandises effectué par les véhicules routiers légers (jusqu'à 3,5 tonnes) a généré en 2021 des coûts s'élevant à 11,9 milliards de francs (G6.5), dont 1% pour les véhicules routiers légers à propulsion électrique. 79% des coûts totaux ayant servi à l'acquisition et l'exploitation des *véhicules* (9,4 milliards de francs) ont été pris en charge par les usagers des transports. Les pouvoirs publics ont assumé l'intégralité des coûts d'infrastructure (0,5 milliard de francs). Les impôts et les taxes versés par le transport de marchandises léger se sont montés à 0,7 milliard de francs (T6.3).

En outre, les véhicules légers de transport de marchandises ont occasionné des *coûts d'accidents* totalisant 0,6 milliard de francs.

Les 1,4 milliard de francs de *coûts liés aux atteintes à l'environnement* et à la santé ont été générés majoritairement par la pollution de l'air et les nuisances sonores. Ils ont été supportés intégralement par la collectivité.

Véhicules routiers lourds de transport de marchandises

Les coûts totaux du transport de marchandises effectué par les véhicules routiers lourds se sont élevés en 2021 à 10,5 milliards de francs. Ils ont été plus faibles que ceux générés par les véhicules légers (G6.6). Ils étaient restés à peu près équivalents dans les années qui ont précédé. La part des coûts pour les camions et semi-remorques électriques ne représentait que 0,2%.

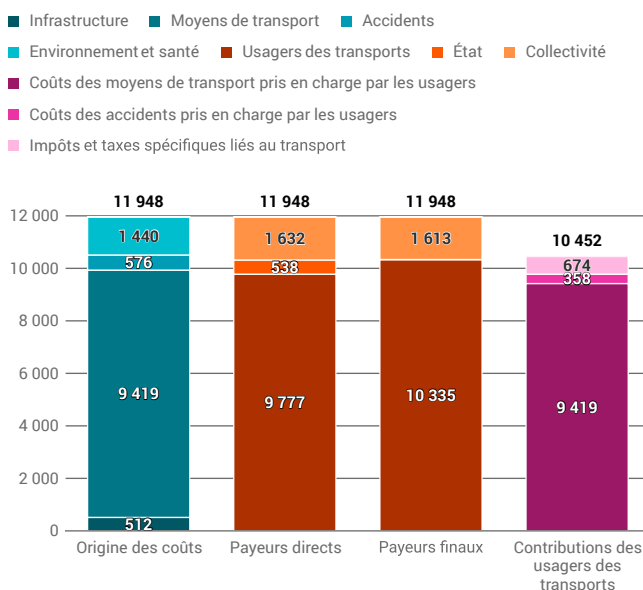
Les coûts encourus pour une tonne transportée sur un kilomètre est resté constant par rapport à 2019 et a atteint 64 centimes en 2021 (voir G5.5 au chapitre 5).

Les *coûts des moyens de transport* pour les camions et les semi-remorques ont été, avec 5,8 milliards de francs, le principal facteur de coûts. En termes relatifs (55%) comme en chiffres absolus, ils ont été plus faibles que pour les voitures de livraison.

Coûts et financement du transport de marchandises effectué par les véhicules routiers légers, en 2021

G6.5

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

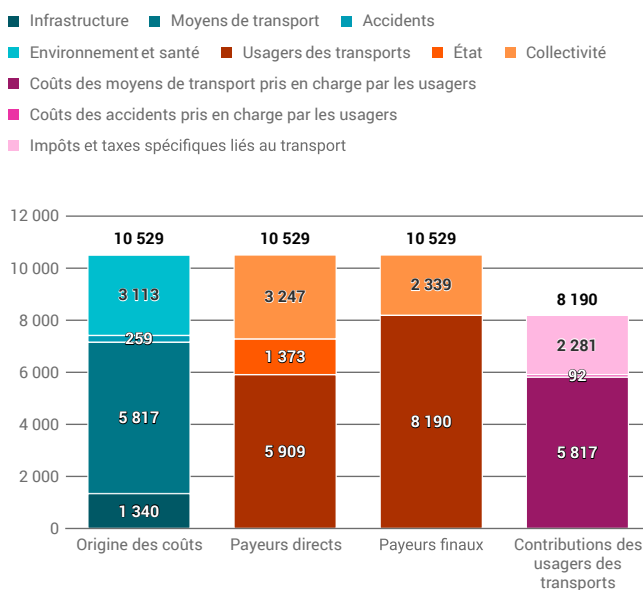
gr-f-11.02.06-11

© OFS 2024

Coûts et financement du transport de marchandises effectués par les véhicules routiers lourds, en 2021

G6.6

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-10

© OFS 2024

Impôts et taxes liés au transport routier de marchandises, en 2021

T6.3

Millions de francs	Véhicules légers	Véhicules lourds
Impôts sur les huiles minérales et surtaxe	392	583
Redevance pour l'utilisation des routes nationales (vignette autoroutière)	22	0
Impôts cantonaux sur les véhicules à moteur	225	101
Redevance poids lourds (RPLP)	0	1 578
Contributions de privés et autres taxes	14	5
Contributions à la fondation Klik (projets pour la protection du climat)	19	15
Total	673	2 281

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

© OFS 2024

Ils ont été intégralement supportés par les usagers des transports. En revanche, les *coûts d'infrastructure* (1,3 milliard de francs) ont été plus importants pour les véhicules lourds que pour les véhicules légers (13% contre 4%). Ces coûts ont tout d'abord entièrement été pris en charge par l'État, puis refinancés à l'aide de divers impôts et taxes spécifiques liés au transport.

Les *coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé*, qui ont atteint 3,1 milliards de francs, ont été aussi plus importants pour le transport routier de marchandises lourd que pour le transport routier de marchandises léger (30% contre 12%). Ils ont pu toutefois être internalisés pour moitié environ par les impôts et taxes spécifiques liés au transport, notamment par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (voir encadré).

Les *accidents* causés par les camions et les semi-remorques ont généré des coûts économiques de 0,3 milliard de francs. Ils ont été en grande partie pris en charge directement par les usagers des transports. Les usagers du trafic poids lourds ont supporté eux-mêmes 78% de ces coûts.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

En vue de limiter la croissance du trafic routier lourd, la Confédération a introduit en 2001 la redevance des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Celle-ci vise à renforcer le transfert du transport de marchandises vers le rail, à ménager les infrastructures routières et à réduire la pollution environnementale. Depuis lors, les véhicules de transport de marchandises dont le poids total dépasse 3,5 tonnes et qui circulent en Suisse paient une taxe en fonction de la distance parcourue, de leur poids total et des émissions polluantes. Le produit net de la RPLP doit, selon la Constitution fédérale, servir «à couvrir les frais liés à la circulation routière» (Cst., article 85). La loi relative à une redevance sur le trafic des poids lourds (LRPL) stipule qu'un tiers des recettes revient aux cantons, qui doivent utiliser cette part «en priorité [...] pour couvrir leurs dépenses dans le domaine des coûts non couverts du trafic routier» (LRPL, article 19). Les deux autres tiers sont attribués à la Confédération, qui les utilise principalement pour le transfert du transport de marchandises de la route vers le rail. Cette part permet aussi à la Confédération de financer des grands projets ferroviaires, comme les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA).

7 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de personnes et de marchandises a coûté 12,9 milliards de francs au total en 2021. Un peu plus des quatre cinquièmes de ces coûts ont été générés par le transport de personnes. Les pouvoirs publics ont pris en charge à peu près la moitié des coûts du transport ferroviaire de voyageurs. En 2021, les entreprises de transport ont enregistré des pertes de 0,6 milliard de francs en raison de la pandémie de COVID-19.

Le réseau ferroviaire suisse comptait 5317 kilomètres en 2020 et était ainsi l'un des plus denses d'Europe. Des sommes importantes ont été investies durant ces dernières décennies pour accroître la qualité du réseau ferroviaire, moderniser le matériel roulant et transférer des flux de transport depuis la route vers le rail. En 2021, ce dernier a couvert 16% des prestations du transport terrestre de personnes et 41% du transport de marchandises. Dans le transport transalpin de marchandises, sa part s'est même élevée à 74%, soit bien plus que dans les pays alpins voisins. Le transport ferroviaire de personnes a néanmoins enregistré en 2021 une forte baisse des prestations de transport (pkm) de 34% par rapport à 2019 en raison de la pandémie.

7.1 Transport de personnes

Le transport ferroviaire de personnes a occasionné en 2021 des coûts totaux atteignant 10,6 milliards de francs. Près de la moitié de ces coûts étaient imputables à l'exploitation, au développement et à l'entretien des *infrastructures ferroviaires* (49%) et une part un peu inférieure relevait des *moyens de transport* (41%). Le transport de personnes sur rail a généré des coûts liés aux *atteintes à l'environnement à la santé* plutôt faibles (10%). Les accidents sont très rares dans le transport ferroviaire et n'engendrent donc que de faibles coûts.

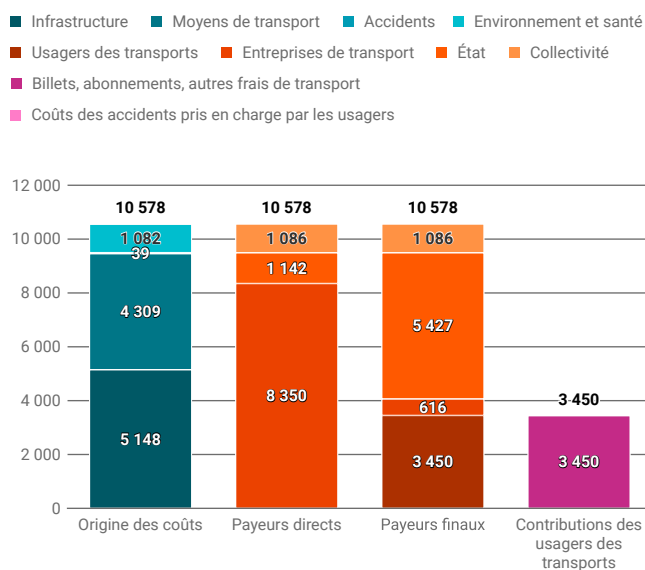
Environ quatre cinquièmes des coûts totaux, soit 8,4 milliards de francs, ont été supportés par les entreprises de transport. Un autre milliard de francs a été pris en charge par les pouvoirs publics, qui ont par exemple financé directement des projets d'infrastructure ou accordé des prêts sans intérêts à des entreprises de transport.

Les usagers des transports ont dépensé 3,5 milliards de francs sous la forme de billets, d'abonnements et d'autres frais de transport au cours de la deuxième année de la pandémie. Ils n'ont donc supporté que 33% des coûts totaux. Malgré l'appui des pouvoirs publics sous la forme de subventions et d'indemnisations, les entreprises de transport ont subi une perte de

Coûts et financement du transport ferroviaire de personnes, en 2021

G7.1

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-06

© OFS 2024

0,6 milliard de francs (2020: 1,1 milliard), qui n'a pas pu être compensée par les revenus d'activités annexes comme la location de biens immobiliers.

Le transport ferroviaire de personnes a occasionné des *coûts liés aux atteintes à l'environnement* et à la santé à hauteur de 1,1 milliard de francs, notamment en raison du bruit du trafic et de la pollution atmosphérique. Ceux-ci ont été presque intégralement supportés par la collectivité. En revanche, les coûts d'accidents ne se sont élevés qu'à 39 millions de francs.

Les coûts du transport ferroviaire de personnes ont progressé de 14% entre 2015 et 2021. Cette augmentation s'explique principalement par des améliorations de l'offre sous forme de densification de l'horaire, de nouveaux matériels roulants et du développement des infrastructures pour raccourcir les temps de trajet. Malgré la pandémie COVID-19, les coûts du transport ferroviaire de personnes ont augmenté de 2% par rapport à 2019 (10,4 milliards). Cette hausse s'explique par les coûts fixes élevés de l'infrastructure ferroviaire et par la stabilité des prestations de transport due à l'obligation de respecter l'horaire.

Données financières des entreprises de chemin de fer

L' OFS publie sur son site internet chaque année des données financières spécifiques sur les entreprises de transport (www.transport-stat.admin.ch → Coûts et financement des transports → rail). Ces données offrent une vue d'ensemble des recettes et des dépenses des compagnies de chemin de fer concessionnaires. Elles représentent la perspective de l'entreprise et renoncent à faire état des coûts externes ou des payeurs finaux. En revanche, elles considèrent aussi des activités accessoires telles que l'exploitation de locaux commerciaux dans des gares, la location de biens immobiliers, les services gastronomiques ou les agences de voyage propres au chemin de fer. Les revenus qui en ont résulté ont partiellement été utilisés pour le financement transversal de pertes essuyées dans les activités de transport.

Au niveau des recettes, les données financières font la distinction entre les subventions pour les infrastructures ferroviaires et les indemnités pour les offres de transport commandées par la Confédération, les cantons et les communes. Elles servent à répondre au mandat de services de base à la population ancré dans la loi (ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs, OITRV).

Les coûts peuvent aussi être mis en relation avec le nombre total de kilomètres parcourus par les passagers. Ainsi calculés, les trajets en train coûtaient en moyenne 74 centimes par personne-kilomètre en 2021. Cette valeur élevée s'explique par la forte baisse du nombre de voyageurs (−34%) pendant la pandémie de COVID-19 (2019: 48 centimes).

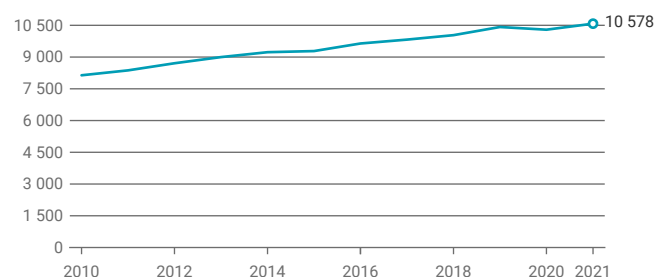
7.2 Transport de marchandises

Les coûts du transport ferroviaire de marchandises se sont élevés à 2,4 milliards de francs en 2021. Les moyens de transports et l'infrastructure représentaient respectivement 38% et 31% des coûts totaux. Les coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé atteignaient une part relativement importante (30%) dans le transport ferroviaire de marchandises, contrairement au transport ferroviaire de personnes. Cela tient en particulier aux immissions sonores des trajets de nuit, car il n'y a pas d'interdiction de circuler la nuit pour le transport ferroviaire de marchandises, ce qui est le cas du transport routier de marchandises. Les coûts d'accidents ont été relativement faibles dans le transport ferroviaire de marchandises, avec 20 millions de francs.

Coûts totaux et coûts kilométriques du transport ferroviaire de personnes, 2010–2021

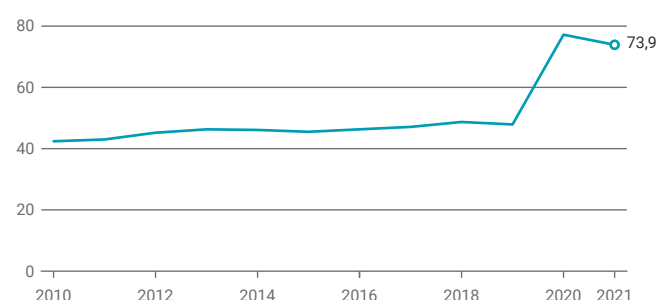
G7.2

Coûts totaux en millions de francs



gr-f-11.02.01-14

Coûts kilométriques en centimes par personne-km



État des données: 16.12.2024

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

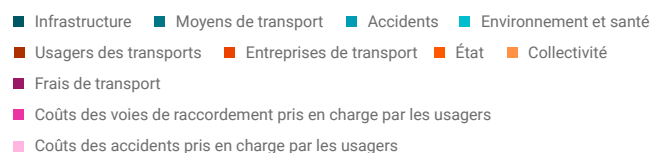
gr-f-11.02.01-15

© OFS 2024

Coûts et financement du transport ferroviaire de marchandises, en 2021

G7.3

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-12

© OFS 2024

Grands projets ferroviaires

Compte tenu du mandat constitutionnel de transférer le trafic marchandises vers le rail (Cst. Art. 84), la Suisse investit chaque année de grandes sommes dans la modernisation et le développement du réseau ferroviaire, comme par exemple pour la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).

La statistique CFT ne considère pas les investissements effectués chaque année mais les coûts générés annuellement. Les investissements dans les infrastructures ferroviaires sont amortis sur la durée d'utilisation (par ex. 80 ans pour des tunnels). Le financement des grands projets ferroviaires est assuré depuis 2016 par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

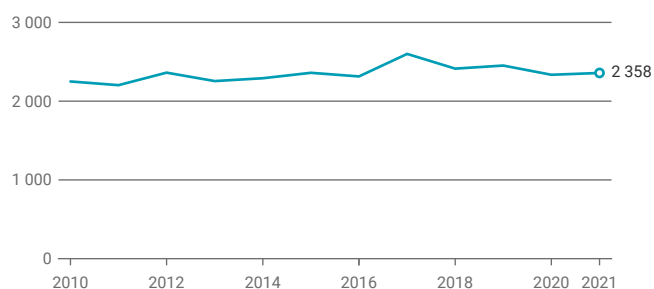
Sur l'ensemble des coûts du transport ferroviaire de marchandises, les entreprises de transport ont pris en charge 1,5 milliard de francs provenant des moyens de transport et de l'infrastructure. Celles-ci ont reçu des subventions à hauteur de 0,4 milliard de francs de la part de la Confédération et des cantons. 0,1 milliard de francs de coûts d'infrastructure ont été directement pris en charge par les pouvoirs publics, entre autres par le biais de financement des projets d'infrastructure (voir encadré).

La collectivité a supporté presque intégralement les 0,7 milliard de francs de coûts d'environnement et de santé. Les usagers des transports ont contribué au final à 46% du financement du transport ferroviaire de marchandises.

Le transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre a coûté 20 centimes sur le rail. Cette valeur est un peu inférieure aux coûts kilométriques de 2019 (21 centimes) en raison de la légère augmentation (+3%) des prestations de transport pendant la pandémie.

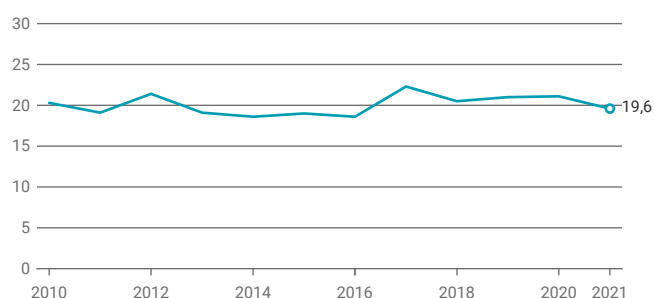
Coûts totaux et coûts kilométriques du transport ferroviaire de marchandises, 2010–2021 G7.4

Coûts totaux en millions de francs



gr-f-11.02.01-16

Coûts kilométriques en centimes par tonne-km



État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-17

© OFS 2024

8 Aviation

Les coûts du trafic de ligne et charter se sont élevés à 5,7 milliards de francs en 2021. Ils étaient inférieurs de 43% par rapport à 2019. Ce recul est dû en grande partie à la pandémie de COVID-19, qui a particulièrement touché le secteur aérien. Les compagnies aériennes ont enregistré des pertes à hauteur de 1,1 milliard de francs. Plus d'un tiers des coûts totaux du trafic de ligne et charter étaient des coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé, causés notamment par les émissions de gaz à effet de serre.

En 2021, les aéroports suisses ont accueilli 20 millions de passagers arrivants ou partants issus du trafic de ligne et charter. Cela représentait deux tiers de passagers en moins qu'en 2019 (59 millions). La distance annuelle parcourue en avion (trajets en Suisse et à l'étranger) s'élevait en moyenne à 2400 kilomètres de vol par habitant en 2021, contre 9000 en 2015 (OFS / ARE 2023).

Si le volume de transport a diminué durant la pandémie, il en est allé de même avec les coûts. En appliquant le principe du demi-trajet (voir encadré), le trafic de ligne et charter a généré des coûts totaux de 5,7 milliards de francs en 2021. Ils étaient inférieurs de 43% à ceux de 2019 (10,0 milliards de francs). La moitié des coûts (47%) a été générée par l'achat et l'exploitation des moyens de transport, à savoir les avions (2,7 milliards de

Principe de la moitié du trajet dans l'aviation

Contrairement aux transports routier et ferroviaire pour lesquels la statistique CFT utilise le *principe de territorialité* (transport sur le territoire national suisse), le *principe du demi trajet* est appliqué pour l'aviation. Cela signifie que, pour les vols internationaux, le calcul inclut les coûts générés au niveau des aéroports suisses ainsi que la moitié des coûts du vol. Les coûts des vols en transit (sans décollage ni atterrissage en Suisse) ne sont en revanche pas pris en compte.

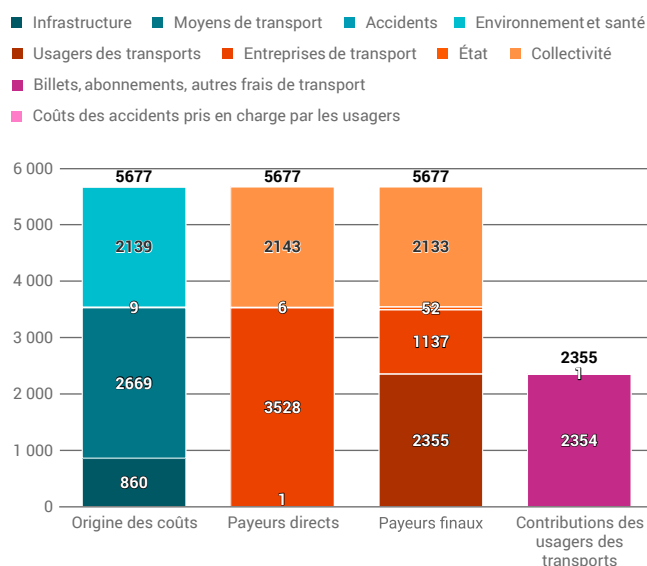
Plusieurs raisons expliquent ce procédé: les passagers qui décollent de Suisse sont responsables de l'ensemble des coûts qu'ils génèrent, et non uniquement de la petite partie jusqu'à la frontière. De plus, cette méthode permet de désigner un auteur des coûts pour les vols au-dessus des eaux internationales. Si, en outre, les coûts relativement élevés liés au décollage et à l'atterrissage étaient répartis sur le trajet relativement court jusqu'à la frontière suisse, les coûts kilométriques de l'aviation seraient très élevés et totalement irréalistes (voir aussi le rapport de méthode).

Trafic de ligne et charter

Le terme de trafic de ligne désigne les liaisons aériennes proposées régulièrement à titre commercial. À l'inverse, le *trafic charter* comprend les liaisons aériennes occasionnelles pour lesquelles les organisateurs de voyages permettent à une compagnie aérienne d'effectuer des vols isolés ou saisonniers. Font aussi partie du trafic de ligne et charter, le fret transporté avec les vols de passagers (*Belly-Freight*). La majeure partie du fret aérien est transporté de cette manière. En raison de son très faible volume, le transport par *avion-cargo* n'est pas pris en compte dans la statistique CFT. Les coûts de l'aviation générale ne le sont pas non plus (voir encadré à la page suivante).

Coûts et financement du trafic de ligne et charter¹, en 2021

Millions de francs



¹ Y compris le fret dans les soutes des aéronefs.
L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-07
© OFS 2024

Activités non-aéronautiques

Par activités non-aéronautiques (ou non-aviation), on désigne l'ensemble des prestations des compagnies aériennes et des aéroports qui ne font pas partie de l'aviation au sens strict. En font partie la vente de marchandises dans les aéronefs, la location d'espaces commerciaux dans les aéroports et l'exploitation de parcs de stationnement. Le secteur non-aéronautique joue un rôle important dans le financement du trafic aérien international. La raison en est que les recettes tirées de la vente des billets et des taxes d'aéroport ne suffisent souvent pas à couvrir les coûts commerciaux liés à l'exploitation des vols et des aéroports. Les compagnies aériennes et les aéroports tentent par conséquent d'équilibrer les pertes liées à leur activité principale avec des recettes tirées des activités annexes.

francs). Ceux-ci ont d'abord été financés en intégralité par les compagnies aériennes, qui ont à leur tour pu couvrir une partie de leurs coûts avec la vente de billets d'avion.

Les coûts d'*infrastructure*, qui regroupent non seulement les aéroports mais aussi le contrôle aérien, représentaient 15% des coûts totaux (0,9 milliard de francs).

Les entreprises de transport – les compagnies aériennes tout comme les exploitants des aéroports – n'ont pu toutefois couvrir qu'une partie de leurs dépenses par les recettes provenant de la vente de billets, des taxes d'aéroport et des activités non-aéronautiques (voir encadré). Ils ont enregistré des pertes importantes en raison de la pandémie et ont donc dû supporter eux-mêmes un cinquième des coûts finaux du trafic de ligne et charter (1,1 milliard de francs). Les usagers des transports n'ont pris en charge que 41% des coûts finaux par le biais des achats de billets et des charges de fret.

Les coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé représentent un bon tiers des coûts totaux, soit 2,1 milliards de francs. Ils sont dus en grande partie aux dommages climatiques liés aux émissions de CO₂. Ceux-ci doivent être supportés par les générations actuelles et futures. Comme les compagnies aériennes n'ont versé que de faibles contributions d'internalisation sous forme de taxes liées aux nuisances sonores et aux émissions polluantes (10 millions de francs), la collectivité a finalement supporté 38% des coûts finaux du trafic aérien. Il s'agit de ce que l'on appelle les coûts externes de l'environnement et de la santé, qui ne se reflètent pas dans le prix des billets (voir également le chapitre 10).

Les coûts financés par les pouvoirs publics ont été eux-aussi relativement modestes. La Confédération a dépensé 8 millions de francs pour ses tâches liées à la sécurité aérienne, et 46 millions de francs pour des versements aux autorités internationales de contrôle de la circulation aérienne et aux organisations de l'aviation civile. En dehors de cela, le secteur aéronautique a été soutenu par des prêts COVID-19 remboursables. Ces derniers ne sont pas pris en compte dans la statistique CFT.

Les accidents sont extrêmement rares dans le trafic de ligne et charter. C'est pourquoi les coûts liés aux accidents, d'un montant de 9 millions de francs en 2021, ont été presque négligeables comparés aux coûts totaux.

Coûts totaux et coûts kilométriques du trafic de ligne et charter¹, 2010–2021

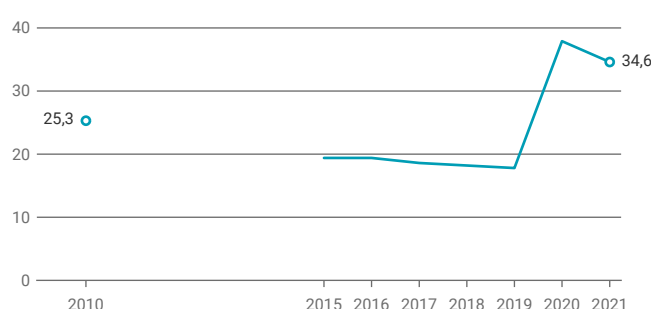
G8.2

Coûts totaux en millions de francs



gr-d-11.02.01-18

Coûts kilométriques en centimes par personne-km



¹ y compris le fret dans les soutes des aéronefs; sans l'aviation générale; données non relevées entre 2011 et 2014

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-19

© OFS 2024

Une personne-kilomètre en avion a coûté 35 centimes, lesquels incluent aussi une faible part pour le transport de marchandises par «*Belly-Freight*». Ce montant est presque deux fois plus élevé qu'en 2019 (18 centimes) en raison du faible taux de remplissage pendant la pandémie.

Aviation générale

Les coûts de l'*aviation générale* ne sont pas considérés dans la statistique CFT. Le terme d'aviation générale désigne l'ensemble de l'aviation civile, à l'exception du trafic de ligne et charter. L'aviation générale comprend avant tout de petits aéronefs qui sont exploités par des entreprises, des associations ou des personnes privées, mais aussi des engins de grande taille utilisés pour des transports de personnes privés. L'aviation générale est presque insignifiante au niveau du volume de passagers, mais elle a généré plus de quatre cinquièmes de tous les décollages et atterrissages sur les aérodromes suisses en 2021, ce qui correspondait à près d'un million de mouvements aériens. Les coûts de l'aviation générale commerciale étaient estimés grosso modo à un milliard de francs pour l'année 2015.

9 Navigation

La navigation publique de personnes sur les lacs et les fleuves suisses ainsi que le transport de marchandises sur le Rhin ont coûté au total 0,5 milliard de francs en 2021. Malgré cette somme relativement modeste, la navigation publique de personnes revêt une grande importance pour le tourisme, et il en est de même du transport de marchandises sur le Rhin pour le commerce extérieur. Le transport d'une tonne de marchandises sur un kilomètre a coûté seulement 13 centimes sur le Rhin.

9.1 Navigation publique de personnes

La navigation publique de personnes sur les lacs et fleuves suisses en 2021 a mobilisé 149 bateaux de courses régulières sur un réseau de 514 kilomètres de long. Quelque 8,6 millions de passagers ont été transportés, la plupart du temps dans le cadre du tourisme d'excursion mais aussi sur des bateaux ayant une fonction de desserte (voir encadré). En raison de la pandémie de COVID-19, le nombre de passagers a été inférieur de 23% par rapport à 2015 (11,2 millions de passagers).

La navigation publique de personnes a généré en 2021 des coûts de 294 millions de francs. La moitié de ces coûts ont été occasionnés par l'acquisition, l'entretien et l'exploitation des bateaux de courses régulières (143 millions de francs). Les compagnies de navigation n'ont pu couvrir ces dépenses qu'à raison de 72% avec les recettes provenant de la vente de billets. C'est pourquoi elles ont été soutenues, d'une part, avec des indemnités de la Confédération pour les bateaux avec fonction de desserte et, d'autre part, avec des subventions des cantons et des communes. 44 millions de francs au total ont été dépensés dans ce cadre par les pouvoirs publics. Les coûts pour les postes d'amarrage, 11 millions de francs, ont été moins importants; ils ont été pris en charge pour un peu plus des deux tiers par les pouvoirs publics.

Les dommages à la santé et à l'environnement causés par la navigation publique de personnes ont été estimés à 139 millions de francs et résultaient en premier lieu des polluants atmosphériques rejetés par les bateaux. Ils représentaient donc près de la moitié des coûts totaux (47%).

La plupart des bateaux de courses régulières ne circulent à peu près que la moitié de l'année et leur taux d'occupation dépend fortement des conditions météorologiques. Par ailleurs, la pandémie de COVID-19 a réduit de 26% le nombre de personnes-kilomètres sur les cours d'eau et les lacs par rapport à 2015, ce qui se traduit par un coût kilométrique de 245 centimes en 2021.

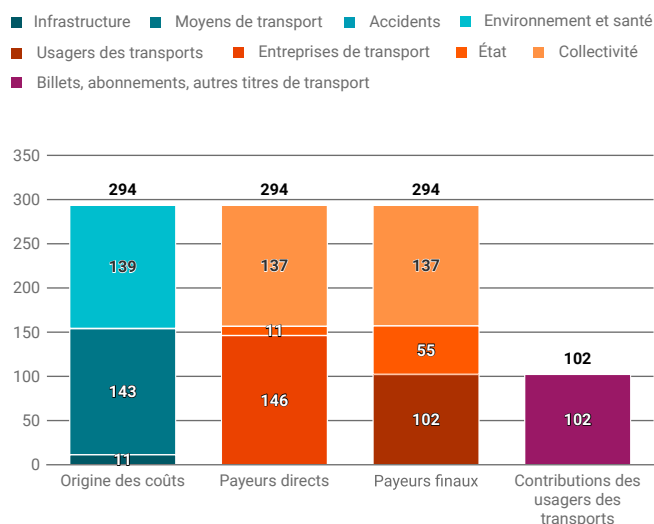
Navigation publique de personnes

La statistique CFT prend en compte la navigation publique de personnes organisée selon un horaire défini et gérée par des entreprises de transport concessionnaires. Les trajets sans horaire défini (par ex. croisières sur le Rhin ou trajets organisés pour des événements privés) ne sont en revanche pas pris en compte. Ne sont pas non plus considérés les bateaux à voile et les bateaux à moteur privés.

Les *lignes avec fonction de desserte* forment un groupe particulier parmi les bateaux publics de passagers. Elles servent notamment aux déplacements des pendulaires et se voient attribuer des indemnités de la Confédération en vertu de l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV).

Coûts et financement de la navigation publique de personnes, en 2021 G9.1

Millions de francs



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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-20

© OFS 2024

9.2 Transport de marchandises sur le Rhin

Seul le transport de marchandises sur le Rhin a une certaine importance, car le transport sur les lacs suisses est difficilement envisageable pour des raisons de coûts (voir l'encadré). La navigation sur le Rhin offre à la Suisse un accès direct à la mer et aux ports commerciaux internationaux. En 2021, 5,4 millions de tonnes de marchandises ont été acheminées vers les installations portuaires de Basel-Kleinhünigen, de Muttentz et de Birsfelden soit l'équivalent de près de 10% de toutes les importations et exportations suisses. Le pétrole brut et les produits pétroliers représentaient environ la moitié des marchandises transportées. Dans la statistique CFT, les coûts du transport de marchandises à destination et en partance des ports rhénans suisses sont imputés pour une moitié à la Suisse et pour l'autre à l'étranger (comme dans le principe du demi trajet appliqué dans l'aviation, voir l'encadré au chapitre 8). En 2021, ces coûts ont totalisé 213 millions de francs. Un bon tiers concernait l'acquisition, l'entretien et l'exploitation des bateaux.

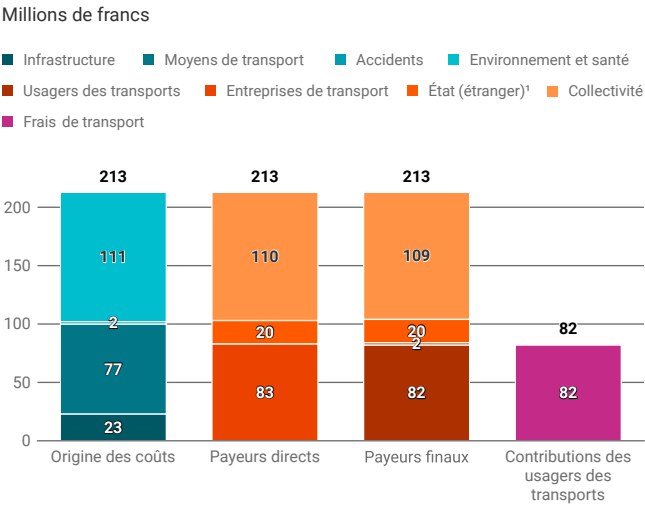
Pour maintenir le Rhin navigable, le lit du fleuve doit régulièrement être dragué à l'aval des barrages. 17 millions de francs ont été affectés à l'étranger pour l'entretien et l'exploitation des voies navigables et des écluses. En cumulant ces coûts avec ceux des installations portuaires de Bâle (5 millions), les coûts liés à l'infrastructure totalisent 23 millions de francs en 2021. Comme le dragage et l'exploitation des écluses sont financés par les États français et allemand, ces dépenses sont attribuées aux pouvoirs publics en tant que payeur. Les compagnies de navigation ont supporté elles-mêmes les dépenses consacrées au financement des installations portuaires.

Les coûts occasionnés par les émissions de polluants atmosphériques et de CO₂ représentent pour la navigation sur le Rhin une bonne moitié des coûts totaux (52%). Mais les *coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé* supportés par la collectivité sont faibles tant en chiffres absolus (110 millions de francs) que par rapport aux prestations de transport.

Le transport de marchandises dans des bateaux naviguant sur le Rhin est de loin le plus avantageux en comparaison avec les autres modes de transport : une tonne transportée en bateau sur un kilomètre coûtait 13 centimes en 2021. Il faut cependant noter que le Rhin accueille principalement des marchandises lourdes sur de longues distances. La distribution fine, très coûteuse, n'est pas possible par voie fluviale.

La plupart des composantes de coûts présentent des valeurs par tonne-kilomètre plus basses dans la navigation que dans les autres modes de transport : en particuliers, les coûts d'infrastructure (1 centime) sont très faibles, car dans le Rhin, la majeure partie de l'infrastructure est naturellement disponible, donc gratuite. Le bas niveau des coûts des moyens de transport (5 centimes) et des coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé (7 centimes) fait que les bateaux de marchandises sont, en raison de leur grande capacité de charge, des moyens de transport économiquement très avantageux et énergétiquement efficaces. En outre, les accidents sont rares dans le transport de marchandises sur le Rhin. Ils n'occasionnent généralement que de faibles dommages matériels, en l'occurrence 2 millions de francs.

Coûts et financement du transport de marchandises sur le Rhin, en 2021 G 9.2



¹ Allemagne et France
L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)
gr-f-11.02.01-21
© OFS 2024

Transport de marchandises sur les lacs suisses

Le transport de marchandises sur les lacs sert pour l'essentiel au transport de gravier et de sable: les dragueurs extraient ces matériaux bruts du fond du lac et ces derniers sont transportés dans des bateaux de marchandises vers les gravières situées près des rives. En 2015, la prestation de transport réalisée sur les grands lacs suisses a atteint 34 millions de tonnes-kilomètres. La charge des entreprises a été estimée à quelque 11 millions de francs.

Compte tenu de la part modeste du transport de marchandises sur les lacs dans les coûts totaux des transports, ceux-ci ne sont pas pris en compte dans la statistique CFT.

10 Coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé

Les transports et la mobilité ont aussi leur revers de la médaille. En font partie les accidents de la circulation ainsi que divers dommages à l'environnement et à la santé humaine. En 2021, ils ont coûté à la société 32,2 milliards de francs. Le transport routier motorisé a occasionné la plus grande partie de ces coûts.

Dans les chapitres précédents, une distinction a été faite entre les quatre catégories suivantes : coûts d'infrastructure, coûts des moyens de transport, coûts liés aux accidents et coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé. Ces deux dernières catégories sont souvent négligées dans le choix individuel des moyens de transport et, en fonction des intérêts de chacun, soit ignorées soit mises en avant dans le débat politique. Les dommages environnementaux et sanitaires causés par les transports sont néanmoins réels. Ils sont en conséquence analysés de manière plus détaillée dans les chapitres 10.1 à 10.3. En effet, une part considérable de ces coûts n'est pas prise en charge par les usagers des transports, mais reportée sur d'autres entités. On parle alors de coûts externes et leur définition est examinée plus en détail au chapitre 10.4.

Les coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé évoqués ici sont issus d'un *modèle de calcul* qui peut être sujet à des incertitudes et constituent, de ce fait, des estimations. C'est la raison pour laquelle les résultats présentés ici reposent généralement sur des hypothèses plutôt conservatrices. Des informations plus détaillées sur la méthodologie sont proposées dans les publications de l'Office fédéral du développement territorial. La méthodologie est par ailleurs régulièrement révisée pour tenir compte de l'état actuel de la recherche. (ARE 2014, ARE 2023a et ARE 2024).

10.1 Coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé

Les transports motorisés ont une influence néfaste sur l'environnement et la santé des personnes. En 2021, les coûts qu'ils ont générés ont atteint un total de 22,0 milliards de francs (G10.1). Le transport motorisé privé de personnes a engendré les coûts les plus élevés (12,7 milliards de francs), devant le transport routier de marchandises (4,6 milliards), le transport aérien de ligne et charter (2,1 milliard) et le transport ferroviaire (1,8 milliard). En revanche, les transports publics routiers et la navigation ont occasionné des coûts environnementaux et sanitaires nettement inférieurs (respectivement 0,5 et 0,3 milliard de francs).

Types de coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé

La statistique CFT distingue quatre types de coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé dus aux transports :

- *Pollution de l'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. Les affections des voies respiratoires telles que la bronchopneumopathie chronique obstructive (BPCO) et le cancer du poumon, mais aussi la démence, forment des pathologies typiques des atteintes à la santé.
- *Nuisances sonores* : dommages à la santé et à la qualité de vie causés par le bruit de la circulation. Les maladies cardiovasculaires, l'hypertension, le diabète et les troubles de la concentration sont des atteintes typiques à la santé résultant des nuisances sonores. S'y ajoute le désagrément éprouvé en raison du bruit, qui peut entraîner une dépréciation de la valeur des biens immobiliers.
- *Dommages climatiques* : dommages climatiques occasionnés par les émissions de gaz à effet de serre, tels que la fonte des glaciers, le dégel du permafrost, l'érosion des sols, le stress thermique et augmentation du nombre d'événements météorologiques extrêmes avec toutes leurs conséquences pour le cycle de l'eau, la santé humaine, l'approvisionnement énergétique, les infrastructures, l'agriculture et les écosystèmes.
- *Processus de production en amont et en aval* : coûts apparaissant lors de la construction et de l'élimination des véhicules et des infrastructures de transport.
- *Autres coûts environnementaux* : perte et fragmentation d'habitat dues aux infrastructures de transport, pollution des sols par des substances toxiques, divers coûts d'environnement et de santé.

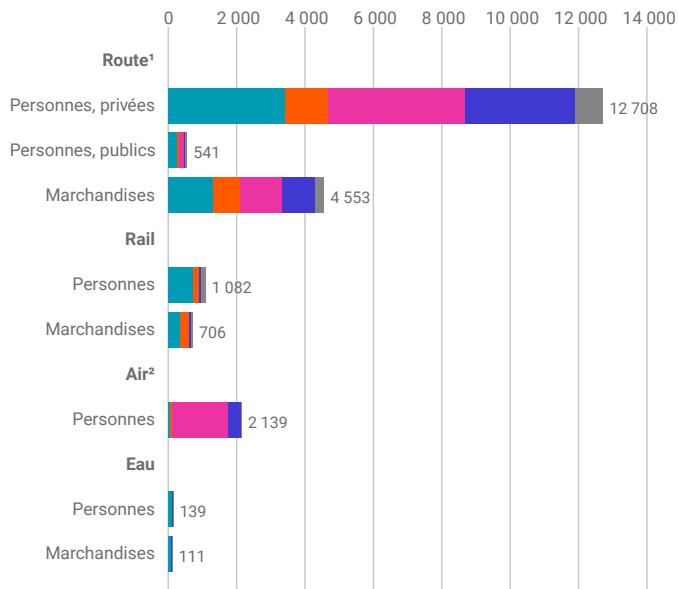
Parmi les coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé, il est possible de distinguer plusieurs types de coûts : dommages climatiques (7,1 milliards de francs), pollution de l'air (6,3 milliards), processus de production (4,7 milliards), nuisances sonores (2,6 milliards) et autres coûts liés aux atteintes à l'environnement (1,3 milliard) (voir encadré). Les dommages climatiques ont largement contribué aux coûts environnementaux et sanitaires, surtout dans le transport aérien (77%). Les coûts liés aux nuisances sonores ont été particulièrement élevés dans le transport ferroviaire de marchandises (36%), tandis que les coûts générés par la pollution de l'air ont constitué la part la plus importante dans le transport naval de personnes (81%).

Coûts des transports liés aux atteintes à l'environnement et à la santé, en 2021

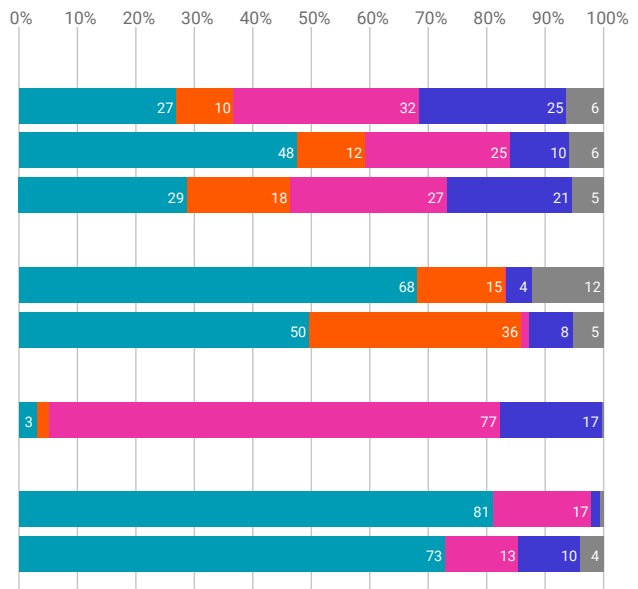
G10.1

■ Pollution d'air ■ Bruit ■ Dommages climatiques ■ Processus de production ■ Autres

Millions de francs



Parts en %



¹ sans la mobilité douce

² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-22

© OFS 2024

10.2 Coûts liés aux accidents

Selon une extrapolation qui considère également les accidents non annoncés à la police, environ 80 000 personnes ont été victimes d'accidents de la circulation routière en 2021 (bpa 2022). En comparaison, le transport ferroviaire, le transport aérien et la navigation n'ont fait que très peu de victimes, avec un total de 280 personnes accidentées.

Le transport motorisé a généré des coûts d'accidents totalisant 10,2 milliards de francs. Cette somme relevait presque intégralement du transport routier (G10.2). Le transport routier motorisé privé de personnes a engendré les coûts les plus élevés, soit 9,2 milliards de francs. Les valeurs correspondantes ont été bien plus faibles pour le transport routier de marchandises (0,8 milliard de francs) et les transports publics routiers (0,1 milliard de francs). Le transport ferroviaire a occasionné des coûts liés aux accidents à hauteur de 0,1 milliard de francs.

Les coûts d'accidents peuvent être classés selon quatre types de coûts (voir encadré). Les dommages corporels immatériels sous forme de douleur et de souffrance subies par les victimes d'accident formaient la part principale des coûts liés aux accidents en 2021 (69%). Les dommages matériels représentaient 16% de ces coûts, les dommages corporels matériels 11% et les frais de police et de justice 4%.

Types de coûts liés aux accidents

La statistique CFT distingue quatre types de coûts liés aux accidents:

- *Dommages corporels matériels*: frais médicaux de guérison, coûts pour l'entreprise suite à des pertes de production, frais de réoccupation à la charge de l'employeur, coûts administratifs des assurances accident, invalidité, maladie et de prévoyance.
- *Dommages corporels immatériels*: coûts liés à la souffrance, à la douleur, au choc psychologique; préjudice à la qualité de vie suite à un accident; années de vie perdues du fait d'un décès prématuré (voir explications au point 10.3).
- *Dommages matériels*: dommages causés aux véhicules, biens immobiliers, infrastructures de transport et marchandises transportées; coûts administratifs des assurances responsabilité civile, casco et occupants pour véhicules à moteur.
- *Frais de police et de justice*: frais de police pour constat d'accident, rapport, audition des témoins, etc.; coûts des éventuelles litiges juridiques (frais de justice, d'avocat, coûts des expertises); coûts administratifs des assurances protection juridique.

Dans les cas d'accidents entre différents moyens de transport, les coûts sont imputés sur le moyen de transport responsable de l'accident.

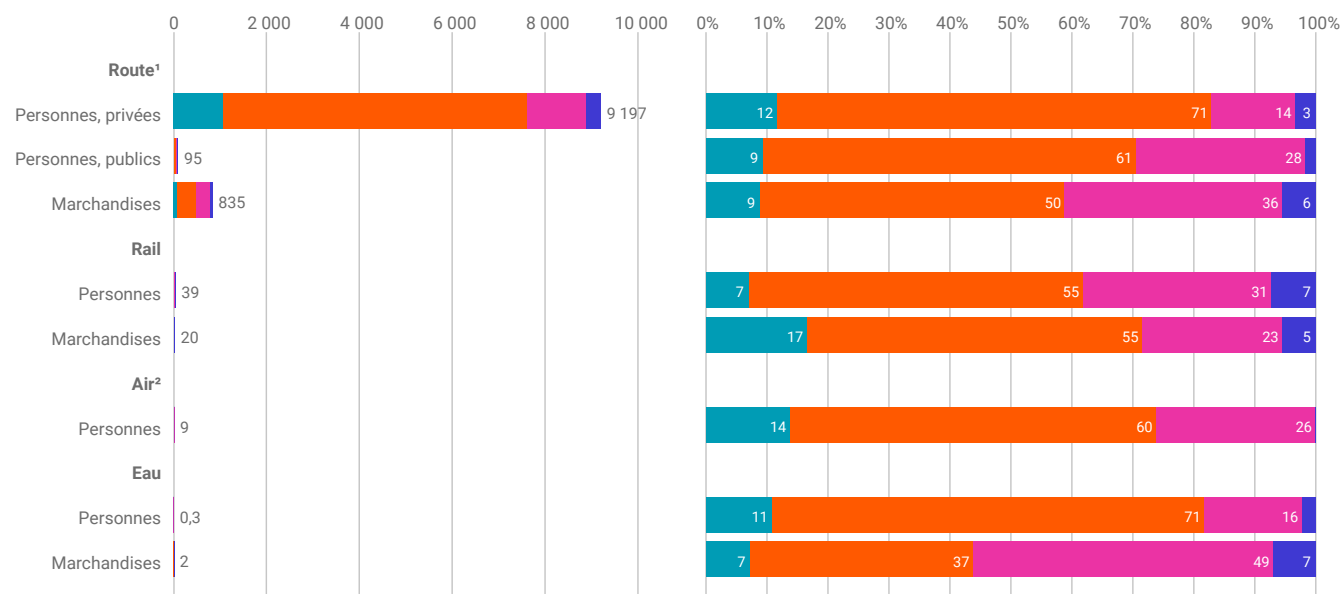
Coûts des transports liés aux accidents, en 2021

G10.2

■ Dommages corporels matériels ■ Dommages corporels immatériels ■ Dégâts matériels ■ Coûts d'intervention de la police et frais juridiques

Millions de francs

Parts en %

¹ sans la mobilité douce² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.01-23

© OFS 2024

Dans le transport routier privé de personnes, les coûts liés aux accidents sont dans une large mesure le fait des dommages corporels. Les dommages corporels immatériels à eux seuls ont engendré 71% des coûts liés aux accidents (voir le point 10.3). Les coûts occasionnés par les dégâts matériels étaient dominants uniquement dans le transport de marchandises sur le Rhin. Les frais de police et de justice ont été peu importants dans l'ensemble.

10.3 Méthode d'évaluation

Qu'entend-on par coûts immatériels?

La statistique CFT suit une approche des coûts totaux en considérant tous les coûts occasionnés par les transports. Font donc partie de ces coûts non seulement les dépenses pour les infrastructures de transport et les moyens de transport, mais également les coûts des dommages liés aux accidents ainsi que les atteintes à la santé et à l'environnement. Ces coûts peuvent être de nature matérielle ou immatérielle. Les coûts matériels sont généralement basés sur des flux monétaires. Autrement dit, il existe des marchés sur lesquels sont définis les prix correspondants. On peut citer ici comme exemple les dépenses pour les traitements médicaux après un accident de la circulation.

Exemple de coûts matériels et de coûts immatériels d'un accident

Deux jours après un accident de la circulation, un conducteur de 58 ans meurt à l'hôpital des suites de ses blessures. Son passager de 40 ans a été grièvement blessé. Il doit être traité pendant 20 jours à l'hôpital et restera invalide à 50% jusqu'à la fin de sa vie.

Les coûts économiques du décès du conducteur totalisent près de 7 400 000 francs. La partie matérielle de ces coûts comprend les prestations médicales (57 500 francs), les frais administratifs des assurances (207 800 francs), la perte de production au poste de travail (1 100 000 francs) et les frais encourus pour repourvoir ce poste (19 900 francs). Les dommages immatériels liés à la souffrance causée par le décès atteignent quelque 6 000 000 francs (concernant le calcul, voir l'encadré à la page suivante).

Les coûts engendrés par l'accident du passager, qui est maintenant handicapé, se montent à près de 4 000 000 francs. Ils incluent les frais médicaux de traitement (214 500 francs), la perte de production au poste de travail (657 900 francs), les frais pour repourvoir le poste (26 500 francs), les frais administratifs incombant aux assurances (845 800 francs) et les coûts immatériels (2 300 000 francs).

Il y a au contraire des dommages qui ne s'appuient pas sur des flux financiers et dont les coûts (non monétaires) ne peuvent pas être déterminés à l'aide des prix du marché. C'est généralement le cas pour les coûts immatériels. Il peut s'agir par exemple de la douleur des proches ou des parents à la suite d'un décès ou d'une invalidité résultant d'un accident, ou d'une perte de la qualité de vie lorsqu'une personne souffre d'une bronchite chronique causée par la pollution atmosphérique. Concernant la différence entre coûts matériels et coûts immatériels, voir l'exemple dans l'encadré.

Comment les coûts immatériels sont calculés ?

Pour pouvoir être comparés avec les coûts matériels, les coûts immatériels doivent être évalués en unités monétaires, autrement dit monétarisés. Pour déterminer de tels coûts, les sciences économiques ont recours à différentes méthodes. L'approche des coûts de remplacement vise à déterminer combien coûterait par exemple le réaménagement d'un biotope d'un endroit à un autre que des infrastructures de transport auraient fait disparaître. Dans un registre différent, il existe différentes approches économiques pour quantifier la perte d'une vie humaine, ce qui n'est pas sans représenter un défi de taille. Les méthodes scientifiques les plus fréquemment utilisées dans ce domaine se base sur ce qu'on appelle la propension à payer (voir encadré).

À quoi sert le calcul des coûts immatériels ?

En quantifiant les coûts immatériels des transports et en les rendant ainsi comparables avec les coûts matériels, on obtient une vue globale des coûts occasionnés par les transports. Les autorités politiques et celles chargées de la planification des transports disposent ainsi de bases d'information complètes leur permettant d'optimiser le type et le volume des transports pour l'ensemble de la société, autrement dit dans l'optique de l'efficacité économique.

10.4 Coûts externes

Jusqu'ici, les observations ont concerné à chaque fois l'ensemble des coûts résultant des accidents de la circulation et des dommages sur l'environnement et la santé. Ces coûts sont à la charge de la société (y compris les usagers des transports). Parmi ces coûts, une attention particulière doit être portée aux coûts externes, particulièrement du point de vue de la politique des transports.

On appelle coûts externes les coûts qui ne sont pas supportés par leurs auteurs, mais par des tiers. Les répercussions sur les entités non concernées, souvent la collectivité, expliquent également la très grande importance politique de ces coûts. Dans le domaine des coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé, des coûts externes sont par exemple générés lorsqu'une partie de la population souffre d'affections des voies respiratoires tels que la BPCO ou le cancer des poumons suite aux émissions de substances polluantes liées aux transports.

Études sur la propension à payer pour déterminer les coûts immatériels d'un décès ou d'une blessure

La question de savoir combien la société est prête à payer pour éviter la mort d'un être humain est pertinente dans de nombreux domaines politiques. Combien doit-on investir pour se protéger de catastrophes naturelles telles que les avalanches ou les inondations ? Combien d'argent faut-il investir dans la prévention d'accidents de sport ou de la circulation ? Pour soupeser les coûts et les bénéfices de mesures correspondantes, il est possible d'utiliser une valeur monétaire pour chaque décès évité. Cette valeur est déterminée à l'aide de la méthode dite de « préférence déclarée », spécialement conçue à cette fin, qui consiste à évaluer, via des enquêtes auprès des personnes, la propension de la population à payer pour éviter la perte d'une vie humaine. Il est par exemple demandé combien d'argent il convient d'investir dans l'assainissement de sites accidentogènes névralgiques afin de réduire le risque d'accident mortel. La personne interrogée choisit la combinaison à ses yeux optimale du nombre de sites accidentogènes à assainir et les coûts supplémentaires qu'elle est prête à assumer (par exemple via une légère hausse des impôts). À partir de la disposition à fournir une contribution financière pour réduire le risque d'accident, on peut définir le montant qui serait nécessaire pour éviter totalement les accidents mortels. La « valeur de la vie statistique » (value of statistical life, VOSL) calculée de cette manière est utilisée pour quantifier la souffrance et donc les coûts immatériels d'un décès dû à un accident. Il est aussi possible de déduire, à partir du VOSL, les coûts immatériels de référence pour les blessures et l'invalidité.

L'Organisation de coopération et de développement économiques a analysé des études sur la propension à payer menées dans différents pays et a déduit une valeur de base VOSL de 3,0 millions de dollars US. Cette valeur de base doit être adaptée selon le pays et l'année. L'OCDE a attribué à la Suisse une VOSL de 6,9 millions de francs pour 2021. Cette valeur présente un certain degré d'incertitude. Mais on peut être sûr que la valeur réelle se situe dans une fourchette de +/-50%, autrement dit entre 3,5 et 10,4 millions de francs (voir aussi la fiche d'information ARE 2023b).

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

G10.3

Coûts sociaux

(Coûts d'infrastructure, moyens de transport, accidents, environnement et santé)

Coûts directement pris en charge par les usagers
(coûts privés avant internalisation)

Coûts directement pris en charge par les tiers
(coûts externes avant internalisation)

Contributions d'internalisation

Coûts privés (après internalisation)

Coûts externes (après internalisation)

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

© OFS 2024

Coûts privés et externes des transports liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé, en 2021

G10.4

Coûts privés

■ Coûts directement pris en charge par les usagers

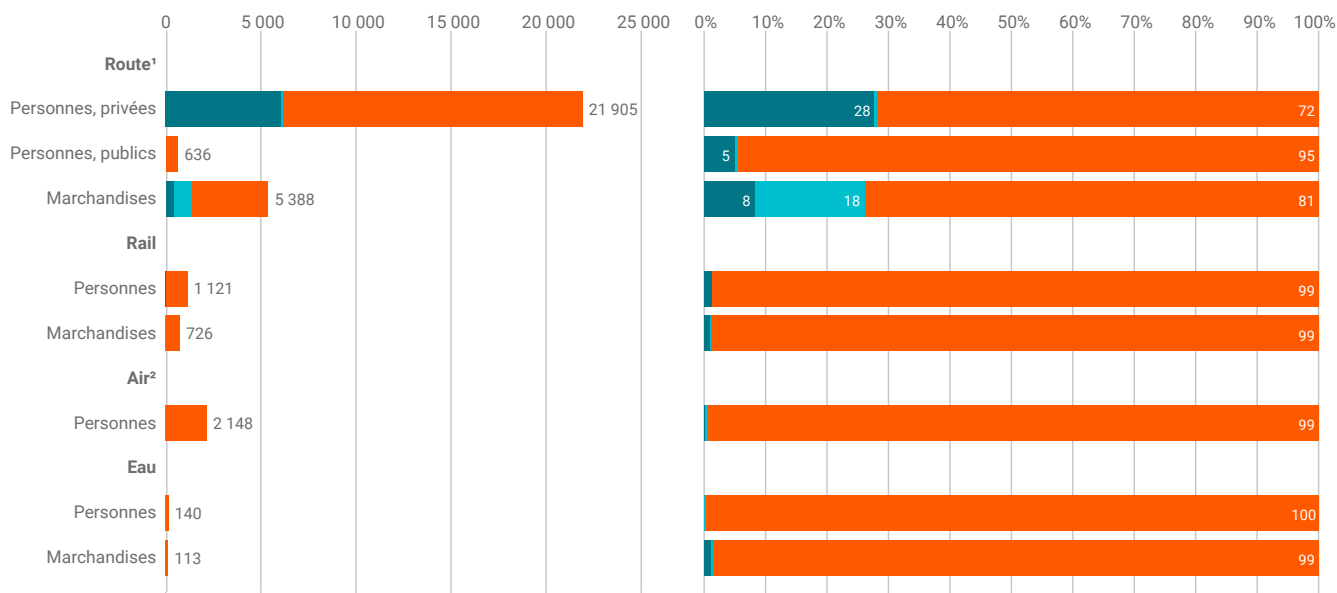
■ Contributions d'internalisation

Coûts externes

■ Coûts externes

Millions de francs

Parts en %

¹ sans la mobilité douce² sans l'aviation générale

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

État des données: 16.12.2024

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

gr-f-11.02.06-16

© OFS 2024

Aux coûts externes s'opposent les coûts privés qui sont supportés par les usagers des transports. Les coûts privés englobent par exemple l'ensemble des frais de guérison que les auteurs d'un accident, blessés lors de celui-ci (p. ex. automobilistes), doivent assumer personnellement. La somme des coûts privés et des coûts externes est désignée dans la statistique CFT par l'appellation coûts totaux, et en économie par coûts sociaux.

Étant donné que les usagers des transports ne sont généralement pas influencés par les coûts externes dans leurs choix de consommation, il se produit un dysfonctionnement du marché provoquant une baisse du bien-être: Les coûts totaux sont sous-estimés et la demande de transport est trop importante. Ce déséquilibre peut être corrigé par des mesures politiques. Afin de faire baisser la consommation, le coût de la mobilité est principalement augmenté au moyen d'interventions étatiques. Outre les taxes d'atterrissage liées aux nuisances sonores et aux émissions polluantes du transport aérien ainsi que les prestations de compensation pour carburants, la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) fait partie de ces contributions d'internalisation pour réduire les coûts externes en Suisse (G10.3). Dans l'idéal, ces contributions d'internalisation devraient être versées à titre de compensation directement aux personnes affectées par les effets négatifs. Toutefois, l'État les utilise généralement pour le financement de mesures incitatives

en vue de réduire de futurs dommages. Ainsi, une part importante des recettes tirées de la RPLP est, par exemple, investie dans les grands projets ferroviaires, ce qui favorise le transfert du transport de marchandises de la route au rail. Les personnes affectées par les dommages en profitent donc, même si ce n'est que de manière indirecte.

Avec 15,7 milliards de francs en 2021, le transport motorisé privé a généré les coûts externes liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé les plus élevés (G10.4). Suivaient le transport routier de marchandises, avec 4,0 milliards, et le trafic de ligne et charter (2,1 milliards). Au total, les coûts externes du trafic motorisé se sont élevés à 24,5 milliards de francs.

Les coûts externes du transport routier de marchandises auraient été beaucoup plus élevés si les usagers des transports n'avaient pas versé un total de 1,0 milliard de francs pour les contributions d'internalisation. La part internalisée du montant total des coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé s'est élevée à 18% et a été clairement la plus élevée pour le transport routier de marchandises. La part des recettes de la RPLP qui n'ont pas servi à couvrir les coûts d'infrastructure routière représentaient la majeure partie de ce montant.

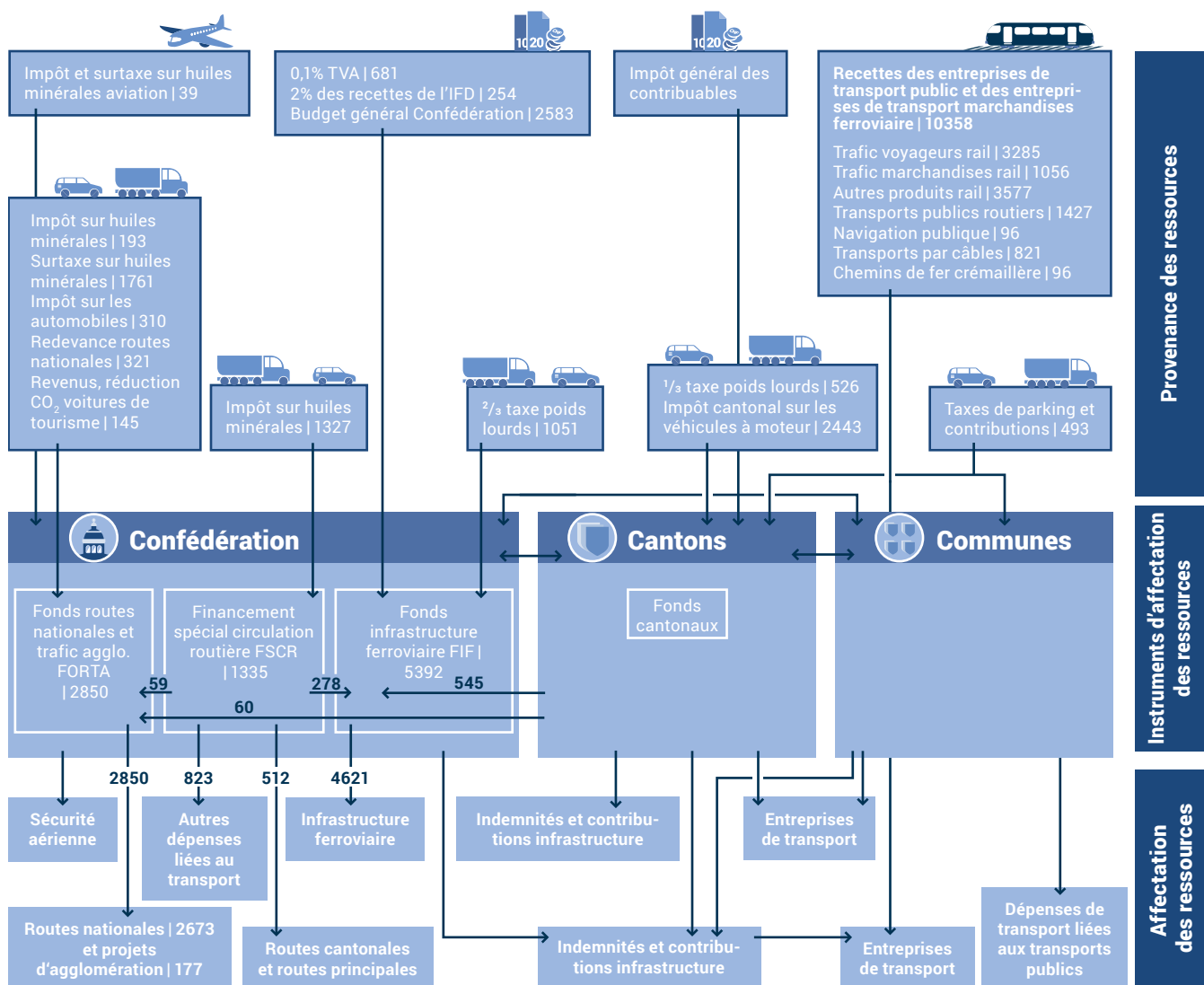
11 Finances publiques dans le domaine des transports

Les pouvoirs publics jouent un rôle clé dans le financement des infrastructures routières et des transports publics. La situation des recettes et des dépenses est toutefois variable selon le niveau étatique. La Confédération et les cantons engrangent des excédents provenant du trafic individuel, qui peuvent être

investis entre autres dans les transports publics. Les communes en revanche dépensent davantage pour les infrastructures routières que ce que leur rapportent les transports. Les aides COVID-19 de la Confédération s'élevaient à 210 millions de francs en 2021.

Les principaux flux financiers dans le domaine des transports, en 2021 (en millions de francs)

G11.1



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

© OFS 2024

Flux financiers de l'infrastructure routière, en 2021 T 11.1

	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	6 709
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; Contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 769
Solde	+2 940
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur	4 024
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes cantonales; contributions versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 392
Solde	+ 632
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons, taxes (p. ex. parkings)	809
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales	3 545
Solde	-2 737

Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT);
AFF – Statistique financière de la Suisse

© OFS 2024

Flux financiers du transport ferroviaire et du transport public routier, en 2021 T 11.2

	Mio. de francs
Échelon fédéral	
Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales)	624
Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP	5 839
Solde	-5 214
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération et des communes	723
Dépenses: Investissements, contributions aux entreprises de transport, à la Confédération et aux communes	2 989
Solde	-2 266
Échelon communal	
Recettes: Contributions des cantons	83
Dépenses contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional	1 243
Solde	-1 160

Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT);
AFF – Statistique financière de la Suisse

© OFS 2024

Les crédits destinés au financement du transport routier et des transports publics proviennent de trois sources. Premièrement, les recettes des divers impôts et taxes acquittés par les usagers s'élevant, en 2021, à 8,6 milliards de francs. Deuxièmement, les recettes des entreprises des transports publics et du transport ferroviaire de marchandises pour un montant de 10,4 milliards de francs. Enfin, un solde financé par les contribuables sur les budgets généraux.

Divers fonds de financement des transports ont été alimentés par une part considérable des crédits provenant du transport routier privé. Au niveau de la Confédération, 2,9 milliards de francs ont été attribués au fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), 1,3 milliard de francs au financement spécial pour la circulation routière et 5,4 milliards de francs au fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Les fonds FORTA et FIF doivent garantir l'exploitation et le maintien de la substance du réseau des routes nationales et du réseau ferroviaire. En outre, le fonds FORTA verse des contributions pour les infrastructures du trafic d'agglomération. Dans le cadre du financement spécial pour la circulation routière, la Confédération soutient le transfert du trafic lourd de la route vers le rail et verse des contributions d'infrastructure aux cantons.

Il y a eu divers versements de transfert entre les échelons étatiques Confédération, cantons et communes. C'est pourquoi le résultat d'une comparaison entre les recettes et les dépenses liées aux transports diffère selon l'échelon considéré. Le transport routier a généré des excédents s'élevant à respectivement 2,9 et 0,6 milliard(s) de francs pour la Confédération et les cantons (T 11.1). En d'autres termes, la Confédération et les cantons ont obtenu des fonds à partir du transport routier, qu'ils ont pu utiliser à d'autres fins, entre autres pour encourager les transports publics et le transfert des transports de marchandises de la route vers le rail. Les communes ont par contre enregistré dans ce domaine des déficits totalisant 2,7 milliards de francs. Les communes n'ont par conséquent pas été en mesure de financer les routes communales au moyen des seuls crédits mis à disposition par les usagers, et ont donc dû avoir recours aux budgets généraux. Cela tient au fait que les possibilités de collecte de fonds, selon le principe de causalité, sont dans une large mesure réservées à la Confédération et aux cantons.

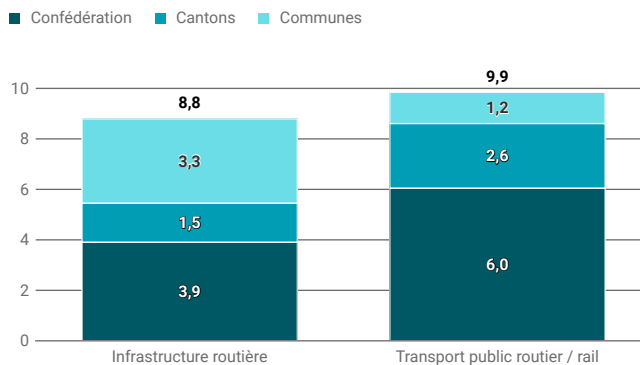
Le transport ferroviaire (voyageurs et marchandises) et le transport public routier ont engendré des déficits pour les pouvoirs publics aux trois échelons étatiques. La Confédération a présenté le déficit le plus important: elle a dépassé de 5,2 milliards de francs le montant des crédits à affectation mis à disposition (T 11.2).

Si l'on fait abstraction des transferts entre les trois échelons étatiques, la Confédération, les cantons et les communes ont dépensé ensemble en 2021 8,8 milliards de francs pour l'infrastructure routière et 9,9 milliards de francs pour les transports publics, dont 210 millions de francs d'aides COVID-19 de la Confédération.

Dépenses publiques dans les domaines des transports selon l'échelon étatique, en 2021 G11.2

Dépenses consolidées: sans les transferts liés aux transports vers d'autres échelons étatiques

Milliards de francs



Autres dépenses (navigation, aviation, planification des transports): 0,6 milliard de francs
L'addition des valeurs individuelles peut diverger légèrement du total en raison des écarts d'arrondi.

État des données: 16.12.2024

Source: AFF – Statistique financière de la Suisse

gr-f-11.02.01-24

© OFS 2024

Glossaire

Ce glossaire explicite les termes et les abréviations utilisés dans la présente publication. L'utilisation des termes peut différer légèrement de celle faite dans le langage commun.

Activités annexes: activités commerciales des → entreprises de transport n'ayant pas de rapport direct avec la fourniture de prestations de transport ou l'exploitation de l'infrastructure de transport. Les activités annexes sont particulièrement fréquentes dans l'aviation et y sont qualifiées de → Non-Aviation.

Aéroports: les aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse ainsi que les aéroports régionaux de Berne-Belp, Saint-Gall-Altenrhein et Lugano-Agno sont considérés pour le calcul des coûts du transport aérien des vols de ligne et des vols charter.

Affectation obligatoire: désigne l'attribution à un but d'utilisation spécifique pour les impôts ou les dépenses de → l'État. Cette affectation est contraignante pour l'administration.

Air, aviation, transport aérien: mode de transport qui considère le → trafic de ligne et le → trafic charter (y compris le fret comme le → Belly-Freight). Ne sont pas pris en compte dans cette publication l'→ aviation générale, le fret aérien civil en avion cargo et l'aviation militaire.

Amortissement: part des → coûts de capital, exprime la dépréciation d'éléments d'actif.

ARE: Office fédéral du développement territorial

Aviation générale: ensemble de l'aviation civile, à l'exception du → trafic de ligne et du → trafic charter. Les aéronefs sont en règle générale gérés par de petites entreprises, des associations ou des personnes privées. L'aviation générale n'a pas pu être considérée dans la → statistique CFT 2015, car la qualité des données n'était pas suffisante pour une publication.

Belly-Freight: marchandises transportées dans la soute d'avions de ligne.

Bénéfices externes liés à la santé: bénéfices liés à la santé qui profitent à la → collectivité (p. ex. au travers de primes d'assurance-maladie plus basses ou d'absences au travail dues à la maladie moins nombreuses). → encadré au point 6.2

Collectivité (→ payeurs): ensemble de personnes non impliquées dans le → mode de transport concerné subissant des conséquences négatives liées au mode de transport concerné.

Compte de flux financiers: comparaison entre les recettes et les dépenses des pouvoirs publics, avec distinction des trois échelons étatiques Confédération, cantons et communes. → chap. 11

Contribution d'internalisation: contribution financière de l'utilisateur pour compenser des → coûts externes. Exemple: → redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Contributions des usagers des transports: coûts pris en charge par les usagers de transports pour des prestations permettant d'avoir recours aux offres de transport pour le trafic voyageurs ou le trafic marchandises, ou pour les prestations de transport réalisées par eux-mêmes. Il peut s'agir ici de dépenses d'ordre financier ou de prestations immatérielles. La statistique CFT distingue cinq types de contributions: impôts et taxes spécifiques liés aux transports, billets, abonnements et autres frais de transport, autofinancement des → coûts des moyens de transport pris en charge par les usagers → coûts liés aux accidents pris en charge par les usagers et des → bénéfices externes liés à la santé.

Course-kilomètre: unité de mesure des → prestations kilométriques dans les transports publics routiers. Elle correspond au nombre de kilomètres effectivement parcourus au cours de la circulation. Les voyages de service ne sont pas pris en compte. En cas d'utilisation d'une remorque, seuls les kilomètres parcourus par le véhicule à moteur sont comptabilisés.

Coûts d'infrastructure (→ types de coûts): coûts de construction, d'entretien et d'exploitation des infrastructures de transport (y compris coûts du contrôle de la circulation aérienne).

Coûts de capital: coûts pour le capital mis à disposition; se composent des charges d'intérêt et des → charges d'amortissement (dépréciation)

Coûts des moyens de transport: coûts pour l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport (p. ex. prix d'achat, frais de carburant et de réparation).

Coûts économiques: → coûts totaux

Coûts externes: coûts non supportés par ceux qui les ont générés, mais imposés aux autres utilisateurs. → point 10.4

Coûts immatériels: coûts économiques qui n'engendrent pas de flux monétaires et qui ne peuvent généralement pas être déterminés à l'aide de prix du marché → encadré au point 10.2 et au point 10.3

Coûts kilométriques: coûts spécifiques d'un transport qui s'expriment en personne-kilomètre (pkm) ou en tonne-kilomètre (tkm) parcouru.

Coûts liés aux accidents (→ types de coûts): coûts matériels des accidents tels que frais dus à des dommages matériels, frais de guérison, frais de police et de justice, ou coûts pour la société (p. ex. primes d'assurance plus élevées ou absences au lieu de travail pour raison d'accident), ainsi que coûts immatériels des accidents tels que dommages corporels (diminution de la qualité de vie ou années de vie perdues). → point 10.2 et encadré au point 10.3

Coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé (→ types de coûts): coûts causés par le trafic dus à ses effets sur l'environnement et sur la santé humaine (p. ex. pollution de l'air, nuisances sonores, changements climatiques, contamination des sols, fragmentation des écosystèmes ou des paysages, processus de production en amont et en aval) → point 10.1

Coûts privés: partie des → coûts totaux des transports qui est supportée par les usagers des transports eux-mêmes. Ils sont parfois également appelés coûts internes.

Coûts sociaux des transports: → coûts totaux des transports.

Coûts totaux des transports: Également appelés coûts économiques ou coûts sociaux. Ils se composent des coûts des infrastructures de transport et des moyens de transport ainsi que des → coûts d'accidents, d'environnement et de santé causés par les transports. Les coûts totaux peuvent être supportés par les → usagers des transports eux-mêmes, par les pouvoirs publics ou par la → collectivité.

Eau: → mode de transport qui comprend la → navigation publique de personnes et le → transport de marchandises sur le Rhin. La → statistique CFT ne tient pas compte des croisières, des déplacements en bateau à moteur et en bateau à voile ainsi que du → transport de marchandises sur les lacs suisses.

Engins assimilés à des véhicules: trottinettes, rollers, skateboards, etc.

Entreprises de transport (→ payeurs): entreprises qui mettent à disposition des → prestations de transport ou des infrastructures de transport contre rémunération (p. ex. entreprises de transports ferroviaires, exploitants de structures ferroviaires, compagnies de bus et aériennes, aéroports, contrôle de la circulation aérienne).

État: → pouvoirs publics

Fonction de desserte: une ligne du trafic voyageurs régional revêt une fonction de desserte lorsqu'il y a un point de jonction avec le réseau supérieur des transports publics à au moins une des extrémités de la ligne et une localité d'au moins 100 habitants à l'autre extrémité ou entre les extrémités. Les entreprises de transport reçoivent des → indemnités pour les lignes du trafic voyageurs régional revêtant une fonction de desserte.

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF): fonds destiné à financer les projets de l'infrastructure ferroviaire (exploitation, remise en état, aménagement); a remplacé le fonds FTP en 2016 → chap. 11

Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA): fonds pour le financement des routes nationales (exploitation, entretien et aménagement) et pour le trafic d'agglomération → chap. 11

Forme de transport: agrégation des moyens de transport utilisée dans la → statistique CFT. Les neuf formes de transport suivantes sont différenciées: → transport motorisé privé de personnes, → transports publics privés, → transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers, → transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds, → transport ferroviaire de personnes, transport ferroviaire de marchandises, → trafic de ligne et charter (y compris → Belly-Freight), → navigation publique de personnes → transport de marchandises sur le Rhin. → tableau T2.1

Frais de transport: paiements effectués par les usagers des transports aux → entreprises de transport pour les offres de transport destinées au trafic voyageurs ou au trafic marchandises. En font partie les dépenses pour les billets et les abonnements.

Grand projet ferroviaire: projet d'infrastructure à long terme pour étendre le réseau ferroviaire en Suisse (p.ex. → NLFA) → encadré au chap. 7

Indemnisation: versement des pouvoirs publics aux entreprises de transport pour des prestations de transport qu'ils ont confiées à ces dernières. Le montant de l'indemnisation est déterminé en fonction des coûts non couverts.

Mobilité douce: déplacements à pied et à vélo ainsi que déplacements → avec engins assimilés à des véhicules. La définition peut différer dans d'autres statistiques. → point 6.2

Modes de transport: infrastructures sur lesquelles ou milieux dans lesquels les moyens de transport se déplacent. Ils sont souvent utilisés pour le groupement de moyens de transport. La → statistique CFT considère les modes de transport → route, → rail, → air et → eau.

Navigation, transport par voie d'eau (→ forme de transport): comprend la navigation publique de personnes sur les voies d'eau suisses et le transport de marchandises sur le Rhin (selon le → principe du demi-trajet).

NLFA: nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes. Grand projet d'infrastructure visant à améliorer le trafic ferroviaire de transit à travers les Alpes et à transférer le trafic lourd de marchandises vers le rail.

Non-Aviation: par «Non-Aviation», on désigne l'ensemble des champs d'activité des compagnies aériennes et des aéroports qui ne font pas partie de l'aviation au sens strict. → encadré au chapitre 8

OFS: Office fédéral de la statistique.

Payeurs directs: personnes physiques ou morales qui prennent en charge les coûts de transport au moment où ceux-ci sont produits. Les coûts liés à l'infrastructure routière, par exemple, sont pris en charge tout d'abord par les pouvoirs publics, les coûts liés aux locomotives et aux wagons par les entreprises de transport.

Payeurs finaux: personnes physiques ou morales qui supportent «au final» les coûts de 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.

Payeurs: personnes physiques ou morales qui supportent les coûts. Une différence est faite entre les → payeurs directs et les → payeurs finaux. → encadré au point 6.1

Personnes-kilomètres: unité de mesure des → prestations de transport, correspondant au transport d'une personne sur une distance d'un kilomètre.

Pouvoirs publics (→ payeur): Confédération, cantons et communes. Dans le → transport de marchandises sur le Rhin, on considère aussi, en raison du → principe du demi trajet, les dépenses des États français et allemand.

Prestations de transport (→ transport de personnes): mesure utilisée pour décrire les prestations dans le → transport de personnes. Somme de tous les kilomètres parcourus par les personnes pendant une année donnée. Les prestations de transport sont exprimées en → personnes-kilomètres.

Prestations de transport de marchandises (→ transport de marchandises): Mesure utilisée pour décrire les prestations de transport dans le → transport de marchandises, considérant aussi bien le poids des marchandises que la distance de transport pendant une année donnée. Les prestations de transport sont exprimées en → tonnes-kilomètres.

Prestations kilométriques: somme des kilomètres parcourus par les véhicules pendant une période donnée, indiquée en véhicules-kilomètres, en trains-kilomètres ou en courses-kilomètres.

Principe de territorialité: principe de base de la statistique de la mobilité et des transports de → l'OFS qui consiste à considérer les activités de transport à l'intérieur des frontières nationales de la Suisse.

Principe du demi trajet: principe utilisé pour l'aviation et la navigation sur le Rhin et désignant la moitié du trajet effectués pour tous les transports commençant ou s'achevant en Suisse. → encadré au chapitre 8

Produit intérieur brut (PIB): Mesure de la performance d'une économie nationale au cours d'une année. Il considère la valeur ajoutée, autrement dit la valeur des biens et services produits dans le pays pour autant qu'ils ne soient consommés pour produire d'autres biens et services.

Rail, transport ferroviaire (→ mode de transport): chemin de fer à adhérence (voie normale ou étroite), à l'exception de la Suisse.

Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP): taxe calculée en fonction de la distance, du poids et des émissions des → véhicules routiers lourds de transport de marchandises (introduite en 2001, taux de redevance augmenté progressivement depuis lors). → encadré au point. 6.3

Route, transport routier: → mode de transport qui englobe le transport routier motorisé sans la → mobilité douce si non précisé autrement.

RPLP: → redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations.

Statistique CFT: la statistique des coûts et du financement des transports donne un aperçu des coûts engendrés par les → transports routiers, → transports ferroviaires, → transports aériens et → transports par voie d'eau. Elle distingue les → coûts d'infrastructure, les → coûts des moyens de transport, les → coûts liés aux accidents ainsi que les → coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé. En outre, elle indique qui a pris en charge les coûts et quelles → contributions ont été fournies par les → usagers des transports.

Subventions: versements en espèces ou aide financière que → l'Etat accorde généralement à des entreprises sans contre-prestation.

Tonnes-kilomètres: unité de mesure des → prestations de transport de marchandises, correspondant au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Transport de marchandises: transport civil ayant pour objectif principal le transport de biens de tous types dans les modes de transport → route, → rail, → air et → eau.

Transport de personnes: transport civil dans les modes de transport → route, → rail, → air et → eau et dont le but principal est le transport de personnes.

Transport de marchandises sur le Rhin (→ forme de transport): transport en bateau de navigation intérieure sur le Rhin et sur les voies fluviales suisses. Les coûts du transport de marchandises sur le Rhin sont calculés selon le → principe du demi trajet. Le transport de marchandises sur les lacs suisses sert pour l'essentiel au transport de gravier et de sable. Compte tenu de son volume peu important, il n'est pas inclus dans la → statistique CFT. → encadré au point 9.2

Transport public (→ forme de transport): prestations de transport de personnes soumises à licence ou à obligation d'autorisation, qui sont libres d'accès et suivent un horaire. En font partie le → transport ferroviaire au sens large (tous les chemins de fer), les transports publics routiers en autobus, trolleybus et tram ainsi que la navigation publique de personnes sur les lacs et voies fluviales suisses.

Transport routier motorisé privé (forme de → transport de personnes): voitures de tourisme, cars privés et motos/vélocycleurs.

Transports terrestres: transports qui se font sur la terre ferme: → sur rail, → sur route et par oléoduc.

Types de contributions: structure des → contributions des usagers des transports qui se décompose en → impôts et taxes spécifiques liés aux transports, → billets, abonnements et autres frais de transport, → coûts des moyens de transport pris en charge par les usagers, → coûts liés aux accidents pris en charge par les usagers et → bénéfices externes liés à la santé.

Types de coûts: répartition des → coûts totaux du transport selon leur origine en → coûts d'infrastructure, → des moyens de transport, → d'accidents, → d'environnement et de santé. → encadré au point 3.1

Usagers des transports (→ payeurs): participants au transport de personnes qui fournissent eux-mêmes des → prestations de transport (par ex. automobilistes), passagers pris en charge par les → entreprises de transport, donneurs d'ordres des transports de marchandises.

Value of statistical life (VOSL): valeur monétaire estimée des → coûts immatériels de dommages à la santé et de décès → encadré au point 10.3

Véhicule-kilomètre: unité de mesure des → prestations kilométriques, correspondant à un kilomètre parcouru par un véhicule.

Véhicules routiers légers de transport de marchandises (→ forme de transport): Véhicules de livraison d'un poids total autorisé inférieur à 3,5 tonnes (presque exclusivement voitures de livraison, et, de manière isolée, également tracteurs à sellette légers).

Véhicules routiers lourds de transport de marchandises (→ forme de transport): véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé dépasse 3,5 tonnes (camions et tracteurs à sellette lourds).

Vélos électriques: vélos avec assistance électrique au pédalage ; une distinction est faite entre vélos électriques «rapides» (> 25 km/h) et vélos électriques «lents». Ils entrent dans la catégorie des vélos.

Trafic charters (→ aviation): liaisons aériennes (commerciales) occasionnelles pour lesquelles des organisateurs de voyages achètent certains vols à une compagnie d'aviation.

Trafic de ligne (→ aviation): liaisons aériennes (commerciales) régulières pour le transport de passagers, le fret aérien et la poste aérienne. → encadré au chapitre 8.

Bibliographie

ARE 2024: Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekten des Strassen-, Schienen- Luft- und Schiffsverkehrs, Bundesamt für Raumentwicklung, Berne.
– *Disponible uniquement en allemand.*

ARE 2023a: Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau 2020, Office fédéral du développement territorial, Berne.

ARE 2023b: Value of Statistical Life (VOSL): Valeur recommandée de la disposition à payer pour réduire les risques d'accidents et de santé en Suisse, Bundesamt für Raumentwicklung, Berne.

ARE 2014: Effets externes des transports 2010. Monétarisation des effets sur l'environnement, les accidents et la santé, Office fédéral du développement territorial, Berne.

ARE/OFROU 2006: Les avantages des transports. Synthèse des projets partiels 1–4, Office fédéral du développement territorial, Berne.

bpa 2022: rapport SINUS 2022. Niveau de sécurité et accidents dans la circulation routière en 2021, Bureau de prévention des accidents, Berne.

OCDE 2012: Mortality risk valuation in environment, health and transport policies, Organisation de coopération et de développement économiques, Paris.

OFROU 2023: Trafic et disponibilité sur les routes nationales – Rapport annuel 2021, Office fédéral des routes, Berne.

OFS 2019: Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs. Methodenbericht Version 2.0, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel. – *Le rapport méthodologique est actuellement en cours de révision. Une mise à jour est prévue pour 2025.*

OFS/ARE 2023: Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports 2021, Neuchâtel.

Programme des publications de l'OFS

En tant que service statistique central de la Confédération, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a pour tâche de rendre les informations statistiques accessibles à un large public. Il utilise plusieurs moyens et canaux pour diffuser ses informations statistiques par thème.

Les domaines statistiques

- 00 Bases statistiques et généralités
- 01 Population
- 02 Espace et environnement
- 03 Travail et rémunération
- 04 Économie nationale
- 05 Prix
- 06 Industrie et services
- 07 Agriculture et sylviculture
- 08 Énergie
- 09 Construction et logement
- 10 Tourisme
- 11 Mobilité et transports
- 12 Monnaie, banques, assurances
- 13 Sécurité sociale
- 14 Santé
- 15 Éducation et science
- 16 Culture, médias, société de l'information, sport
- 17 Politique
- 18 Administration et finances publiques
- 19 Criminalité et droit pénal
- 20 Situation économique et sociale de la population
- 21 Développement durable, disparités régionales et internationales

Les principales publications générales

L'Annuaire statistique de la Suisse



L'Annuaire statistique de la Suisse de l'OFS constitue depuis 1891 l'ouvrage de référence de la statistique suisse. Il englobe les principaux résultats statistiques concernant la population, la société, l'État, l'économie et l'environnement de la Suisse.

Le Mémento statistique de la Suisse



Le mémento statistique résume de manière concise et attrayante les principaux chiffres de l'année. Cette publication gratuite de 52 pages au format A6/5 est disponible en cinq langues (français, allemand, italien, romanche et anglais).

Le site Internet de l'OFS: www.statistique.ch

Le portail «Statistique suisse» est un outil moderne et attrayant vous permettant d'accéder aux informations statistiques actuelles. Nous attirons ci-après votre attention sur les offres les plus prisées.

La banque de données des publications pour des informations détaillées

Presque tous les documents publiés par l'OFS sont disponibles gratuitement sous forme électronique sur le portail Statistique suisse (www.statistique.ch). Pour obtenir des publications imprimées, vous pouvez passer commande par téléphone (+41 58 463 60 60) ou par e-mail (order@bfs.admin.ch).
www.statistique.ch → Statistiques → Catalogue

Vous souhaitez être parmi les premiers informés?



Abonnez-vous à un Newsmail et vous recevrez par e-mail des informations sur les résultats les plus récents et les activités actuelles concernant le thème de votre choix.
www.news-stat.admin.ch

STAT-TAB: la banque de données statistiques interactive



La banque de données statistiques interactive vous permet d'accéder simplement aux résultats statistiques dont vous avez besoin et de les télécharger dans différents formats.
www.stattab.bfs.admin.ch

Statatlas Suisse: la banque de données régionale avec ses cartes interactives



L'atlas statistique de la Suisse, qui compte plus de 4500 cartes, est un outil moderne donnant une vue d'ensemble des thématiques régionales traitées en Suisse dans les différents domaines de la statistique publique.
www.statatlas-suisse.admin.ch

Pour plus d'informations

Centre d'information statistique

+41 58 463 60 11, info@bfs.admin.ch

À combien s'élèvent au total les coûts engendrés par les transports en Suisse, qu'est-ce qui est à l'origine de ces coûts et qui les a pris en charge? La présente publication répond à ces questions ainsi qu'à d'autres en considérant le transport routier motorisé, le rail, la mobilité douce, l'aviation et la navigation. Sont pris en compte non seulement les dépenses monétaires pour les véhicules, les infrastructures mais également les coûts immatériels générés par exemple par les dommages dus aux accidents et les atteintes à l'environnement ou à la santé.

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

Numéro OFS

812-2100

ISBN

978-3-303-11274-8

Les informations publiées ici contribuent à mesurer la réalisation de l'objectif de développement durable (ODD) n° 9 «**Industrie, innovation et infrastructure**», de l'Agenda 2030 des Nations Unies. En Suisse, c'est le système d'indicateurs MONET 2030 qui assure le suivi de la mise en œuvre de ces objectifs.



Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.ch → Statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030

**La statistique
compte pour vous.**

www.la-statistique-compte.ch