Domaine statistique 11
Mobilité et transports

La statistique sur la mobilité et les transports fournit premièrement des données actuelles sur les aspects techniques de la mobilité, c'est-à-dire sur l'étendue des infrastructures de transport ainsi que sur le parc de véhicules et son évolution. Deuxièmement, elle quantifie les transports eux-mêmes, à savoir les kilomètres parcourus par les personnes et les marchandises. Troisièmement, la statistique sur la mobilité et les transports informe sur les conséquences physiques et monétaires de la mobilité pour la société et l'environnement en présentant des chiffres relatifs aux accidents des transports, à la consommation énergétique, aux émissions de gaz à effet de serre et aux coûts économiques.

PRINCIPALES SOURCES DE DONNÉES

Des enquêtes menées auprès de particuliers et d'entreprises permettent d'établir une partie des statistiques sur la mobilité et les transports. C'est notamment le cas des statistiques sur le comportement de la population en matière de mobilité individuelle et sur le transport de marchandises. D'autres données proviennent d'analyses statistiques de bases de données principalement utilisées à des fins administratives, comme le registre des véhicules. D'autres encore sont obtenues via des statistiques de synthèse et des modélisations, qui intègrent des informations provenant de diverses sources. C'est par exemple le cas de la statistique sur les coûts et le financement des transports. Pour établir ces statistiques, l'OFS travaille en étroite collaboration avec d'autres services fédéraux, en particulier avec les offices du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).

INFORMATIONS CONTEXTUELLES

Champ thématique **Mobilité et transports** → p. 77

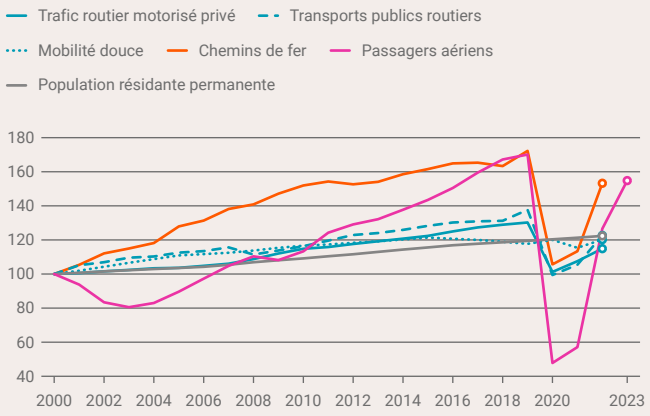
L’essentiel en bref

La pandémie de COVID-19 continue d’impacter le transport de personnes: en 2022, le nombre de personnes-kilomètres parcourus tant pour le trafic routier motorisé privé que pour le trafic ferroviaire était toujours inférieur d’un bon dixième à celui de 2019, dernière année «prépandémique». Dans l’aviation, le nombre de passagers était encore inférieur de 26% en 2022 et d’environ 9% en 2023 à celui de 2019. Le tableau est différent pour ce qui touche le transport de marchandises: les prestations de transport étaient plus élevées en 2022 qu’en 2019, tant sur la route (+2%) que sur le rail (+4%). L’importance de la mobilité électrique va croissant: parmi les voitures nouvellement immatriculées, la part des véhicules pouvant être rechargés sur le réseau électrique (voitures électriques et hybrides plug-in) s’élevait déjà à 30% en 2023.

Le transport présente certes de nombreux bénéfices, mais il y a aussi des ombres au tableau: 236 personnes ont perdu la vie dans des accidents de la circulation en 2023. En outre, en 2022, le trafic motorisé était responsable de 36% de la consommation d’énergie en Suisse et de 41% des émissions de CO_2. En 2020, il a engendré des coûts économiques totaux de 92,5 milliards de francs.

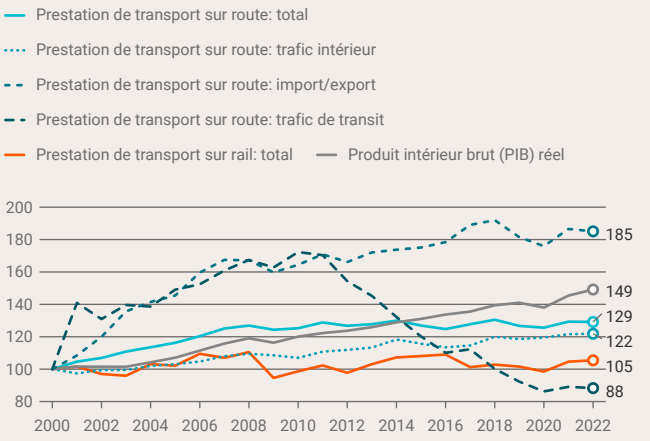
11

Évolution du transport de personnes par rapport à la population
Indice 2000 = 100



Remarques: le graphique ne contient pas les indications pour la navigation, les chemins de fer à crémaillère, les funiculaires et les téléphériques. Les indices de 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.

Évolution du transport de marchandises par rapport au PIB
Indice 2000 = 100



Remarque: les indices pour les prestations de transport se fondent sur les tonnes-kilomètres réalisées.
Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises

	1990	2000	2010	2019	2020	2022	2023
Infrastructure de transport et véhicules							
Longueur du réseau ferroviaire, en km	5049	5032	5105	...	5317	...	...
Longueur du réseau routier, en km	...	...	...	...	...	...	84 868
Parc des véhicules routiers à moteur, en mios	4,2	4,8	5,5	6,4	6,5	6,6	6,7
dont voitures de tourisme, en mios	3,0	3,5	4,1	4,6	4,7	4,7	4,8
Part des voitures électriques et hybrides rechargeables dans les nouvelles mises en circulation de voitures de tourisme	...	...	0,1%	5,6%	14,3%	25,4%	29,7%
Transport de personnes							
Prestations de transport[1], en mrds de personnes-km	...	102,1	122,0	137,6[r]	105,0[r]	122,7[r]	...
part des transports publics	...	16,1%	19,3%	19,6%	16,3%[r]	19,5%	...
Passagers[2] dans l'aviation, en mios	19,9	34,4	39,0	58,6	16,5	43,6	53,3
Transport de marchandises							
Prestations de transport[3], en mrds de tonnes-km	19,9	23,5	26,7	27,2	26,8	27,9	...
part du rail	42,0%	42,2%	36,7%	37,1%	36,6%	37,5%	...
Accidents							
Accidents de la route avec dommages corporels	23834	23737	19609	17761	16897	18396	18254
Personnes tuées dans la circulation routière	954	592	327	187	227	241	236
Impact sur l'environnement							
Consommation d'énergie finale imputable aux transports, en pétajoules	263	304	309	316	246	277	277
part des transports dans les émissions de CO_2[4]	33,1%[r]	36,2%[r]	36,3%[r]	40,4%[r]	39,6%[r]	41,4%	...
Coûts							
Coûts totaux des transports[5], en mrds de francs	...	...	86,0	96,3	92,5	...	...

... chiffre inconnu car pas (encore) relevé ou calculé
r révisé ou rectifié par rapport à l'édition précédente
1 rail, route (y c. mobilité douce) et transports par câbles
2 passagers locaux et en transfert, à l'arrivée et au départ dans le trafic de ligne et charter
3 sur route et sur rail; dans les transports combinés, calculé sans le poids propre des conteneurs et des caisses mobiles (pour le rail: tonnes-kilomètres nettes)
4 sans l'aviation internationale; selon la délimitation de l'ordonnance sur le CO_2: calculé sur la base des quantités de carburants vendues en Suisse
5 transport motorisé par route, transport par rail et aviation (trafic de ligne et charter); y compris les coûts immatériels induits par les atteintes à l'environnement et à la santé ainsi que par les accidents

Répertoire statistique

Les pages ci-après présentent une sélection de données et de visualisations statistiques. Pour des informations plus détaillées et mises à jour en continu, l'OFS propose une riche palette de publications et de canaux d'information. L'offre complète – tableaux, diagrammes, cartes thématiques, cubes de données et bien d'autres encore – est disponible sur le portail en ligne de la statistique suisse: **www.statistique.ch**. De là, vous accédez aussi aux offres statistiques spécialisées d'autres autorités et organisations.
Le domaine statistique Mobilité et transports contient les rubriques et les contenus suivants:

RUBRIQUE 11A
Infrastructure de transport et véhicules

Surfaces occupées par les infrastructures de transport • Infrastructure selon le mode de transport
Parc de véhicules routiers à moteur • Véhicules électriques
Nouvelles mises en circulation de voitures selon le carburant → p. 247

RUBRIQUE 11B
Transport de personnes

Mobilité de la population: Distance journalière • Choix du moyen de transport
Motifs de déplacement • Prestations du transport de personnes • Transport transfrontalier de personnes → p. 249

Pendulaires: Solde relatif de pendulaires des cantons • Distance par trajet → p. 250

Trafic aérien: Passagers aériens du trafic de ligne et charter • Destinations → p. 251

RUBRIQUE 11C
Transport de marchandises

Prestations de transport sur route et sur rail • Prestations dans le transport de marchandises par la route selon le genre de véhicule • Part du rail dans les prestations du transport de marchandises → p. 252

RUBRIQUE 11D
Accidents des transports

Accidents et victimes de la circulation routière • Victimes d'accidents graves de la route selon le moyen de transport utilisé • Comparaison des risques d'une sélection de moyens de transport terrestres → p. 253

RUBRIQUE 11E
Impact environnemental du trafic

Consommation d'énergie imputable aux transports • Émissions de CO_2 imputables aux transports selon le moyen de transport • Émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques imputables aux transports → p. 254

RUBRIQUE 11F
Coûts et financement des transports

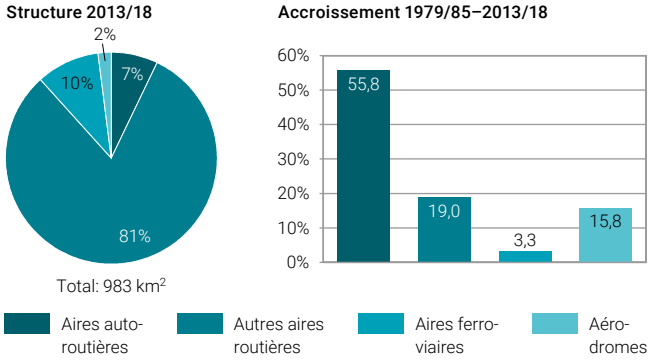
Coûts totaux du transport motorisé • Origine des coûts • Payeurs selon la forme de transport → p. 255

Infrastructure de transport et véhicules

Comparées à celles d'autres pays, les infrastructures suisses de transport sont très développées. Elles occupent donc un espace considérable.

Les infrastructures de transport occupent un peu plus de 2% du territoire national et presque un tiers des surfaces d'habitat et d'infrastructure. La majeure partie des surfaces de transport (88%) sont des routes et des autoroutes, qui, en 2023, s'étendaient sur 84 868 km. Le réseau ferroviaire mesurait 5317 km en 2020 et comptait 1672 arrêts. Pour ce qui est du trafic aérien, les trois aéroports nationaux de Zurich, Genève et Bâle assurent les liaisons avec les centres européens et mondiaux.

Surfaces occupées par les infrastructures de transport



Infrastucture par mode de transport

	1990	2000	2010	2020	2022	2023
Infrastructure ferroviaire						
Longueur du réseau ferroviaire, en km	5049	5032	5105	5317	…	…
Nombre d'arrêts (chemin de fer)	1881	1850	…	1672	…	…
Infrastructure routière						
Longueur du réseau routier, en km	…	…	…	…	…	84 868
Autoroutes [1, 2]	1148	1270	1406	1544	1544	1 549
Autres routes nationales [1, 2]	347	368	384	710	710	834
Routes cantonales [2]	18278	18097	18040	17278	17227	17 203
Autres routes ouvertes au trafic motorisé	…	…	…	…	…	65 406
Longueur du réseau d'exploitation des transports publics routiers, en km	15098	15501	19335	21190	…	…
Nombre d'arrêts des transports publics routiers	17681	21054	21960	23080	…	…
Infrastructure aéronautique civile						
Nombre d'aéroports nationaux	3	3	3	3	3	3
Nombre d'aéroports régionaux	7	10	10	11	11	11
Nombre de champs d'aviation	…	41	45	44	45	46
Infrastructure de la navigation publique [3]						
Longueur du réseau navigable, en km	…	…	557	514	…	…
Nombre de débarcadères	…	…	316	337	…	…

1 à partir de 2020, y compris routes d'accès (principalement des tronçons d'autoroute qui rejoignent les grandes villes)
2 En 2020, près de 400 km de tronçons de routes cantonales ont été convertis en routes nationales sur la base de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.
3 y c. bacs
… chiffre inconnu car pas (encore) collecté ou pas (encore) calculé

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

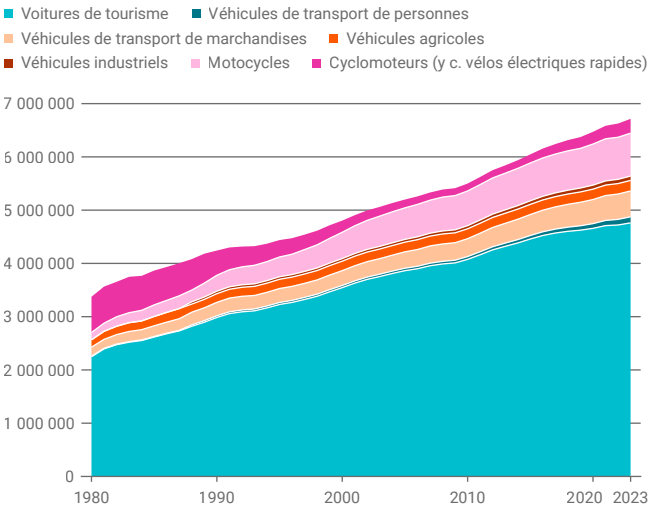
	Sources	Données les plus récentes
Diagramme p. 247	OFS – Statistique suisse de la superficie (AREA)	déc. 2021
Tableau p. 247	OFS – Statistique des transports publics (TP), Longueurs des routes (STL); OFS, OFAC – Statistique de l'aviation civile (AVIA_ZL)	sept. 2023

LE PARC DE VÉHICULES CONTINUE DE CROÎTRE

En 2023, près de 6,7 millions de véhicules routiers à moteur étaient immatriculés en Suisse, dont 4,8 millions de voitures de tourisme et 0,8 million de motocycles. Si, depuis 1980, le nombre de voitures de tourisme a plus que doublé, celui des motocycles a presque sextuplé. Depuis quelques années, pour les voitures de tourisme, la tendance va vers des propulsions électriques ou hybrides. En 2023, la part des véhicules purement électriques se montait à 20,7% des nouvelles immatriculations et à 3,3% du parc automobile. En ce qui concerne les véhicules routiers non motorisés, environ 61% des ménages possédaient au moins un vélo et 20% un vélo électrique en 2021.

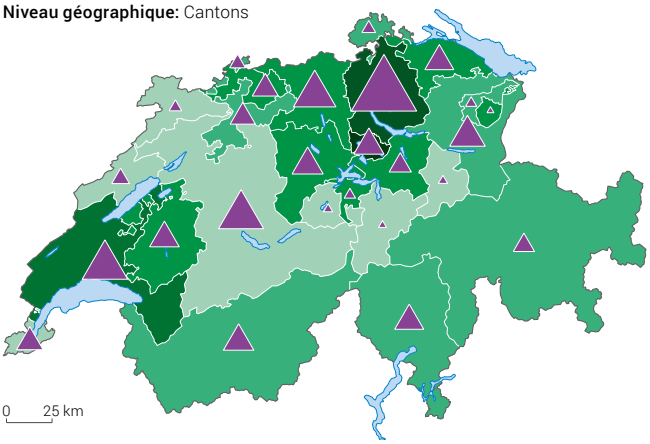
Outre les véhicules routiers, les registres de véhicules répertorient 3134 aéronefs (2022), 3426 véhicules motorisés ferroviaires (2020) ainsi que 64 625 bateaux à moteur privés et 26 687 bateaux à voile (2023).

Parc des véhicules routiers motorisés



Parc des voitures de tourisme électriques, en 2023

Niveau géographique: Cantons



Nombre de voitures de tourisme purement électriques[1]

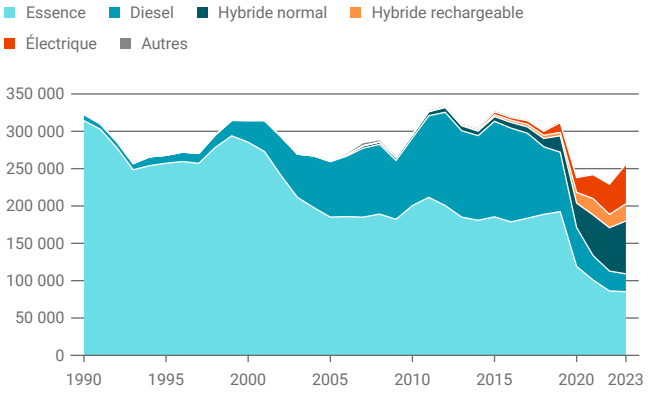
31 279 | 10 000 | 2 000 | 357 | **CH:** 155 498

Part des voitures purement électriques dans le parc des voitures de tourisme, en %

< 2,8 | 2,8 – 3,1 | 3,2 – 3,5 | 3,6 – 3,9 | 4,0 – 4,3 | ≥ 4,4 | **CH:** 3,3

[1] parc au 30.09.2023

Nouvelles mises en circulation de voitures de tourisme selon le carburant



Remarque: les véhicules électriques ne sont considérés séparément que depuis 1997 et les véhicules hybrides depuis 2005. Auparavant ils faisaient partie de la catégorie «Autres».

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

	Sources	Données les plus récentes
Carte et diagramme en haut p. 248	OFS, OFROU – Parc des véhicules routiers (MFZ)	janv. 2024
Diagramme en bas p. 248	OFS, OFROU – Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers (IVS)	janv. 2024

Transport de personnes

En 2021, les habitants de la Suisse ont parcouru en moyenne 30 km par personne et par jour à l'intérieur du pays, ce qui leur a pris 80 minutes. Ce sont là sept kilomètres, ou dix minutes, de moins qu'en 2015, année du dernier relevé. Ce recul est à mettre en lien direct avec la pandémie de COVID-19.

La plus grande partie des distances quotidiennes parcourues à l'intérieur du pays, 69% en 2021, sont effectuées en voiture. Les loisirs représentent le principal motif de déplacement, avec une part de 43% des distances, devant les déplacements pour le travail (28%).

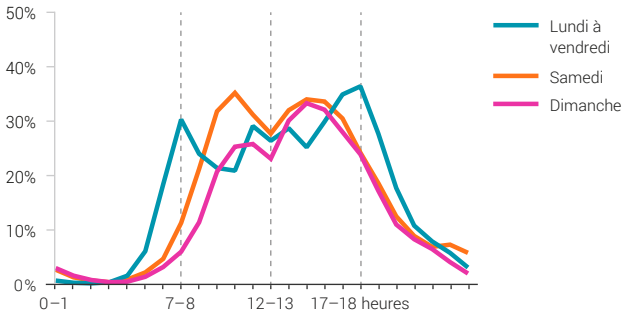
Les habitants de la Suisse ne se déplacent toutefois pas uniquement à l'intérieur du pays: en 2021, malgré la pandémie, ils ont parcouru également 3732 km à l'étranger sur l'ensemble de l'année, dont la plus grande partie (2928 km), et de loin, dans le cadre des loisirs. Chaque jour en 2021, environ 1,2 million de personnes ont franchi les frontières nationales suisses par la route ou par le rail (dans les deux sens).

Mobilité de la population (à partir de 6 ans)

	Taux de mobilité[1] un jour donné, en pour-cent de la population	Distance journalière moyenne[2] par personne, en km	Temps de trajet journalier moyen[3] par personne, en minutes
1994	89,1	31,3	82,6
2000	90,1	35,0	93,3
2005	89,1	35,2	97,5
2010	89,1	36,7	91,7
2015	89,1	36,8	90,4
2021	83,4	30,0	80,2

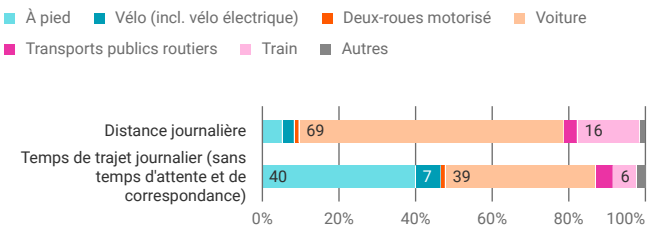
1 part de la population ayant été en déplacement un jour donné
2 trajets en Suisse
3 trajets en Suisse, incl. temps d'attente et de correspondance

Part de la population en déplacement, en 2021 (en Suisse)



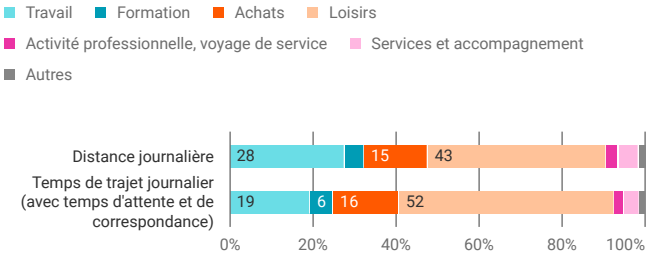
Moyens de transport utilisés, en 2021

Parts en Suisse



Importance des motifs de déplacement, en 2021

Parts en Suisse



INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

Sources

Diagrammes et tableau p. 249 — OFS, ARE – Microrecensement mobilité et transports (MRMT) — Données les plus récentes: avr. 2023

LE TRAJET POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EST DE 14 KM EN MOYENNE

Le travail est le deuxième motif de déplacement après les loisirs. En 2022, huit personnes actives occupées sur dix en Suisse étaient des pendulaires, autrement dit des personnes ayant un lieu de travail fixe situé hors de leur bâtiment d'habitation. Cela représente environ 3,6 millions de personnes. Parmi eux, 71% travaillaient en dehors de leur commune de résidence, soit nettement plus qu'en 1990 (58%). En moyenne, en 2022, les pendulaires parcouraient 14 km (aller) pour se rendre au travail et cela leur prenait 30 minutes.

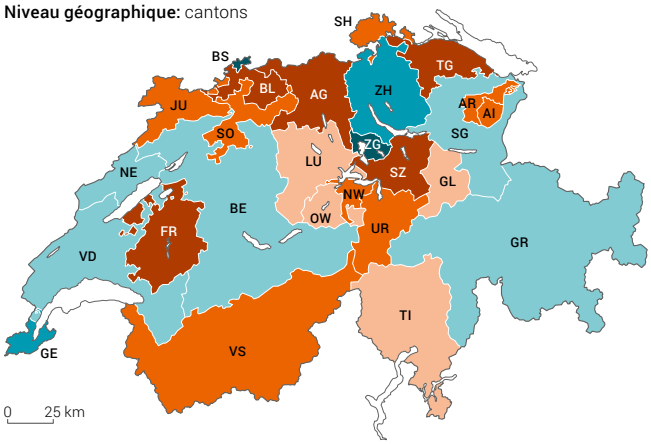
De plus en plus de personnes franchissent non seulement des frontières communales, mais aussi cantonales pour se rendre au travail. Certains cantons sont de véritables pôles d'emplois et attirent par conséquent de nombreux pendulaires entrants, alors que dans d'autres, les pendulaires sortants sont majoritaires. La comparaison entre les cantons montre que Bâle-Ville et Zoug sont ceux qui attirent le plus de pendulaires d'autres cantons par rapport à leur taille.

LES PRESTATIONS DE TRANSPORT SUR LA ROUTE SONT CINQ FOIS PLUS ÉLEVÉES QUE SUR LE RAIL

Au total, 122,7 milliards de personnes-kilomètres ont été parcourus en 2022 dans les transports terrestres suisses, une personne-kilomètre correspondant au transport d'une personne sur un kilomètre. Sur ce total, 84% étaient dus au trafic routier, en particulier au trafic motorisé privé avec des voitures, des motocycles et des cars privés. La part du rail était de 16%, alors que celle des transports à câbles était de moins de 1%. Après un recul dû au COVID-19, la part des transports publics sur route et sur rail a de nouveau augmenté. En 2022, il était de 20%, soit au niveau d'avant la pandémie.

Solde relatif de pendulaires, en 2022

Niveau géographique: cantons



Pendulaires entrants moins pendulaires sortants, en pour-cent des pendulaires habitant dans le canton[1]

< -16,0 | -16,0 – -8,1 | -8,0 – -0,1 | 0,0 – 7,9 | 8,0 – 15,9 | ≥ 16,0

[1] sans les frontaliers en direction ou en provenance de l'étranger

Transport transfrontalier de personnes

	2015	2021
Route: voitures de tourisme, motocycles, cars		
Nombre moyen de véhicules entrant et sortant par jour	1126200	779100
Nombre moyen de personnes entrant et sortant par jour	2126400	1158400
Part du trafic de loisirs	47%	41%
Part du trafic pendulaire	24%	27%
Part du trafic pour les achats	22%	22%
Part du trafic pour les voyages professionnels	8%	5%
Part des autres motifs	…	4%
Part du trafic de transit[1]	13%	14%
Rail		
Nombre moyen de personnes entrant et sortant par jour	80500	55100
Part du trafic de loisirs	50%	45%
Part du trafic de transit[1]	18%	14%

1 trafic traversant la Suisse et dont l'origine et la destination se situent hors de la Suisse
… chiffre inconnu car pas (encore) relevé ou calculé

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

	Sources	Données les plus récentes
Carte p. 250	OFS – Pendularité (PEND), Relevé structurel (RS)	janv. 2024
Tableau p. 250	OFS – Transport transalpin et transfrontalier de personnes (A+GQPV)	août 2023

AVIATION: QUATRE PASSAGERS SUR CINQ VOYAGENT EN EUROPE

En 2023, les aéroports suisses ont enregistré 53,3 millions de personnes à l'arrivée et au départ (transferts compris) pour le trafic de ligne et charter. L'aéroport suisse le plus fréquenté était celui de Zurich, avec 28,8 millions de passagers en 2023, devant Genève avec 16,3 millions de passagers et Bâle-Mulhouse avec 8,1 millions de passagers. Environ 79% des personnes ayant voyagé au départ d'un aéroport suisse en 2023 avaient pour destination un pays d'Europe.

EN 2022 AUSSI, LE TRANSPORT DE PERSONNES EST RESTÉ INFÉRIEUR À LA PÉRIODE PRÉ-COVID

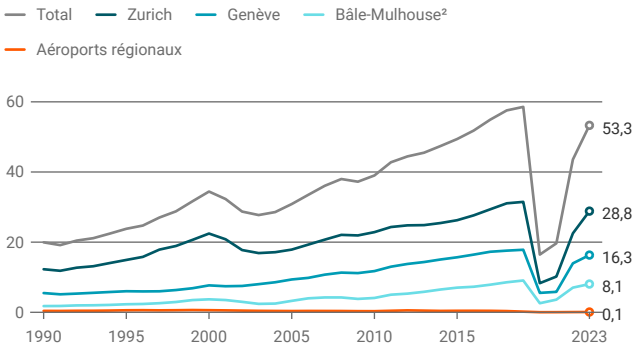
Pendant la première année de la pandémie de COVID-19, en 2020, le transport de personnes a diminué dans des proportions sans précédent. Bien que l'on observe depuis lors une nouvelle augmentation, les prestations de transport dans le trafic routier motorisé privé étaient en 2022 encore inférieures de 12% et dans le trafic ferroviaire de 11% au niveau de 2019. Dans le trafic aérien, le nombre de passagers était inférieur d'environ 26% en 2022 et de 9% en 2023 par rapport à 2019.

Au cours des deux décennies qui ont précédé la pandémie, la comparaison entre l'évolution des transports et celle de la population permet de dégager les grandes tendances suivantes:

- Entre 2000 et 2010, le trafic ferroviaire a augmenté de manière nettement plus marquée que la population. Au cours de cette décennie, d'importants travaux d'infrastructure (notamment Rail 2000) ont permis d'élargir l'offre en densifiant les horaires et en réduisant les temps de parcours. À partir de 2010, les prestations de transport du rail ont augmenté un peu moins fortement.
- Le nombre de passagers aériens a d'abord diminué peu après le changement de millénaire, surtout à la suite des attentats du 11 septembre 2001 à New York et du «grounding» de Swissair. Mais à partir de 2005 environ, la croissance du trafic aérien était presque chaque année nettement supérieure à celle de la population. L'expansion des compagnies aériennes dites à bas prix a probablement contribué à cette évolution.
- Si l'évolution du trafic routier motorisé privé a été un peu moins dynamique, sa croissance a toutefois également été un peu plus marquée que celle de la population entre 2000 et 2019. Cela s'explique principalement par l'augmentation des prestations de transport des voitures de tourisme étrangères sur le territoire suisse. Les distances parcourues par personne par la population résidante suisse sont en revanche restées à peu près stables.

Passagers aériens dans le trafic de ligne et charter

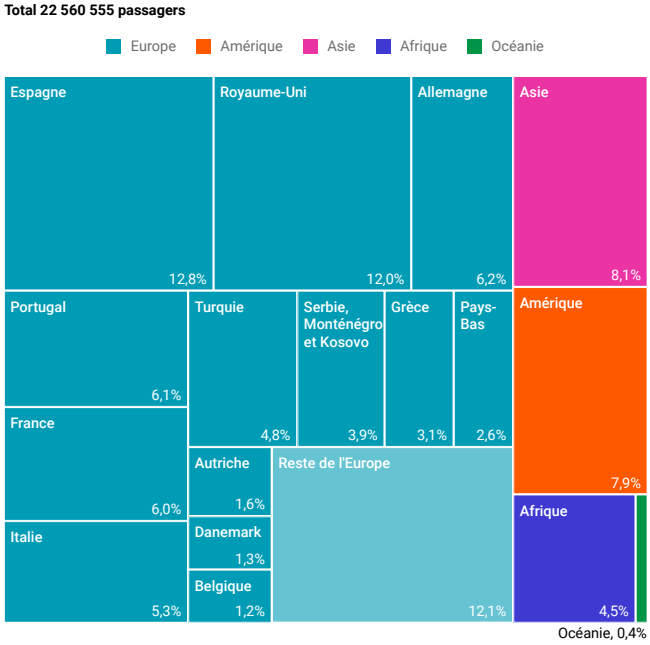
En mios de passagers[1] à l'arrivée et au départ



[1] passagers locaux et en transfert
[2] trafics suisse et français

Passagers aériens selon la destination finale, en 2023

Passagers locaux au départ des aéroports suisses dans le trafic de ligne et charter



INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

Sources		Données les plus récentes
Diagrammes p. 251	OFS, OFAC – Trafic aérien, trafic de ligne et charter (AVIA_LC)	févr. 2024

Transport de marchandises

Les prestations de transport sur route et sur rail continuent d'évoluer en dessous du niveau record atteint en 2014.

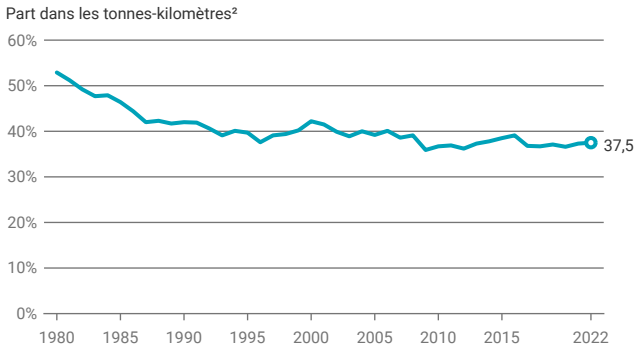
En Suisse, le transport de marchandises se fait en premier lieu par voie terrestre, donc sur route et sur rail. En 2022, ces deux modes de transport ont fourni au total des prestations de transport de 27,9 milliards de tonnes-kilomètres, une tonne-kilomètre correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre. Le chiffre de 28,2 milliards de tonnes-kilomètres atteint en 2014 n'a plus été égalé depuis. Cependant, les prestations du transport de marchandises n'ont guère varié ces dernières années et n'ont que légèrement diminué au début de la pandémie de COVID-19, contrairement au transport de personnes. La comparaison à long terme à partir de l'an 2000 montre que durant cette période le transport de marchandises en Suisse a moins augmenté que le produit intérieur brut.

En 2022, dans les transports terrestres, 62% des prestations de transport ont été fournies par la route et 38% par le rail. La part de ce dernier était nettement plus importante (74%) dans le transport transalpin de marchandises.

Au sein du transport de marchandises par route, la part du lion des prestations de transport (95%) était assurée en 2022 par des véhicules lourds, à savoir des camions et des tracteurs à sellette. Si, en revanche, on considère les kilomètres parcourus, les véhicules légers (jusqu'à 3,5 tonnes) arrivent en tête avec 69%.

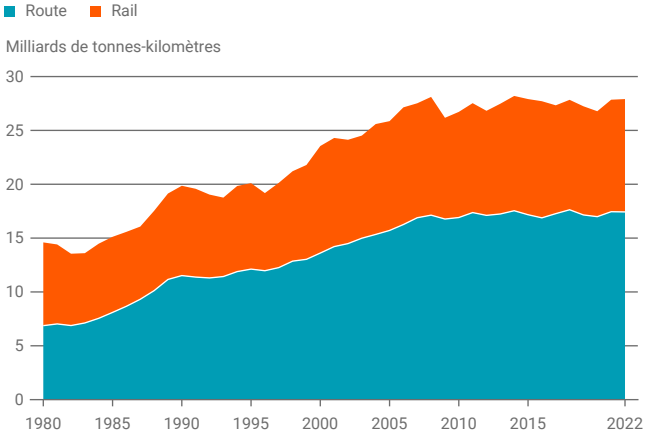
11

Part du rail dans les prestations du transport de marchandises[1] (répartition modale)



¹ route et rail
² dans les transports combinés, calculé sans le poids propre des conteneurs et des caisses mobiles (ce qui signifie pour le rail: tonnes-kilomètres nettes)

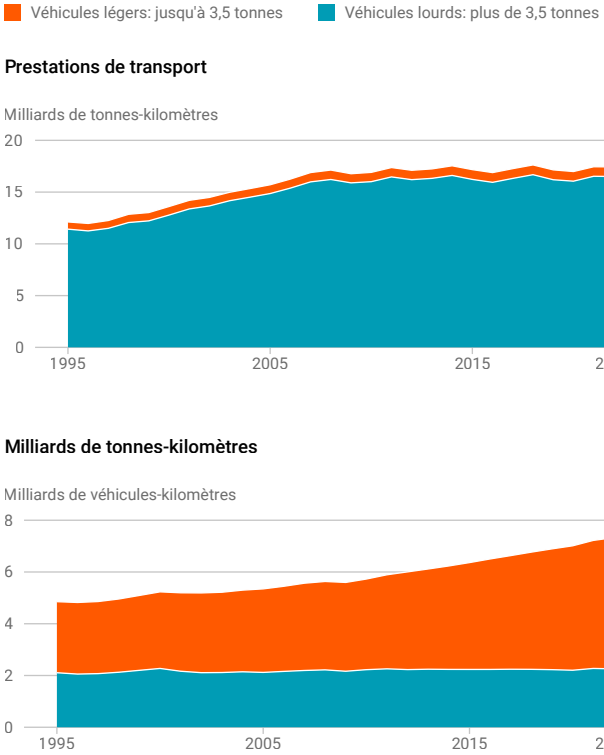
Prestations de transport sur route et sur rail



Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises

Rail: valeurs en tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné)

Prestations dans le transport de marchandises par la route selon le genre de véhicule



INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

	Sources	Données les plus récentes
Diagramme à gauche p. 252	OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)	nov. 2023
Diagrammes à droite p. 252	OFS – Statistique du transport de marchandises (STM), Statistique des transports publics (TP)	nov. 2023

Accidents des transports

Le nombre d'accidents graves de la circulation a fortement reculé depuis les années 1970.

En 2023, on a dénombré sur les routes suisses 18 254 accidents ayant causé des dommages corporels. Lors de ces événements, 236 personnes ont perdu la vie, 4096 ont été grièvement blessées et 17 404 l'ont été légèrement. En outre, il y a eu 10 morts dans le transport ferroviaire et 5 morts dans le transport aérien civil. Le nombre de victimes décédées ces dernières décennies a fortement diminué, quel que soit le mode de transport. Entre 1970 et 2023, le recul a atteint 86% dans le trafic routier. Le nombre de personnes grièvement accidentées dans des voitures a particulièrement baissé, notamment grâce aux améliorations techniques.

VOYAGER EN TRAIN, C'EST PLUS SÛR

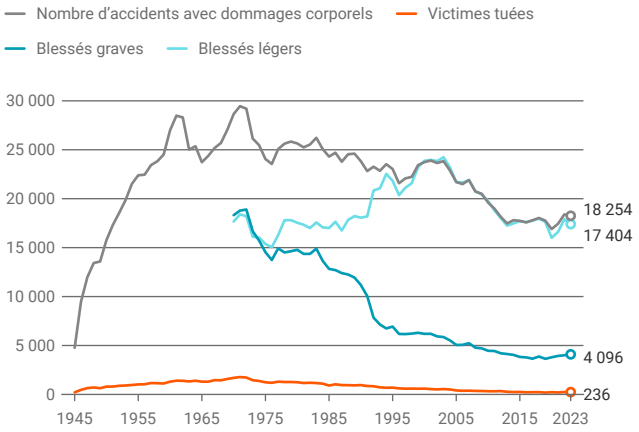
Le risque d'être tué dans un accident varie beaucoup selon le moyen de transport. Les voyages en train sont les plus sûrs en termes de distances parcourues: en moyenne, au cours des dix dernières années (2013 à 2022), il y a eu en train un décès par 191 milliards de personnes-kilomètres (ce qui correspond à 4,8 millions fois le tour de la terre). La voiture est également un moyen de transport relativement sûr, alors que les trajets à vélo et surtout à motocycle sont bien plus dangereux. Toutefois, si le risque de décès n'est pas calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus, mais du temps passé sur la route, le vélo obtient un bien meilleur résultat.

Comparaison des risques des moyens de transport terrestres (sélection), de 2013 à 2022

	Un décès pour:	Risque de mourir en fonction de la distance parcourue, mesuré par rapport au moyen de transport le plus sûr, le chemin de fer (=1)
Chemin de fer	190,86 mrds de personnes-km	1 fois
Voiture de tourisme	1,13 mrd de personnes-km	169 fois
Vélo (sans vélo électrique)	0,10 mrd de personnes-km	1 985 fois
Motocycle	0,04 mrd de personnes-km	4 732 fois

Les risques ont été calculés en rapportant, pour chaque moyen de transport considéré, le nombre de passagers ou d'usagers tués aux personnes-kilomètres effectués en Suisse. Pour réduire l'influence des variations à court terme sur les résultats, une période de 10 ans a été prise en considération (de 2013 à 2022).

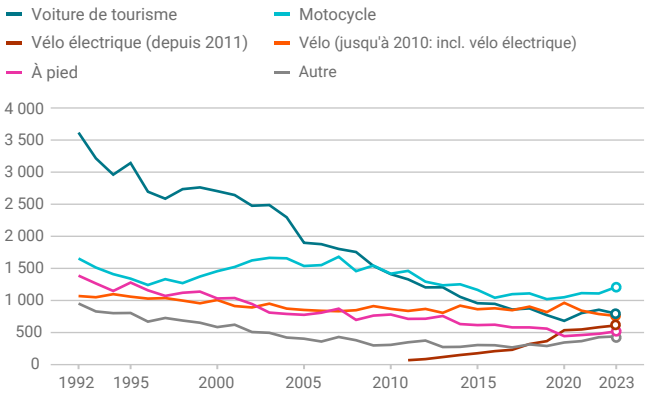
Accidents et victimes de la circulation routière



La distinction entre blessés légers et blessés graves a été introduite en 1970. En 1992 et en 2015, les définitions ont été ajustées.

Victimes d'accidents graves de la route selon le moyen de transport utilisé

Tués et blessés graves



Remarque: ajustement de la définition des blessés en 2015

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

	Sources	Données les plus récentes
Diagrammes à droite p. 253	OFROU, OFS – Accidents de la circulation routière (SVU)	mars 2024
Diagramme à gauche p. 253	OFS – Prestations du transport de personnes (PV-L); Statistique des transports publics (TP); OFROU, OFS – Accidents de la circulation routière (SVU); OFT – Nouvelle base de données d'événements	août 2024

Impact environnemental du trafic

En 2022, 36% de l'énergie finale consommée en Suisse était imputable aux transports, une part plus importante que celle des ménages ou de l'industrie.

Comme les transports couvrent la majeure partie de leurs besoins énergétiques avec des produits pétroliers (93% en 2022), leurs émissions de gaz à effet de serre sont importantes: en 2022, les transports étaient responsables de 41% des émissions de CO_2 en Suisse (sans compter l'aviation internationale). Ce pourcentage a augmenté depuis 1990. En revanche, les émissions de certains polluants atmosphériques dues au trafic, comme l'oxyde d'azote, ont nettement diminué au cours des dernières décennies. Les émissions sonores font également partie des effets négatifs des transports sur l'environnement: un peu plus de 13% de la population est exposée à son domicile à des nuisances sonores supérieures aux valeurs limites légales pendant la journée et 12% pendant la nuit (2015).

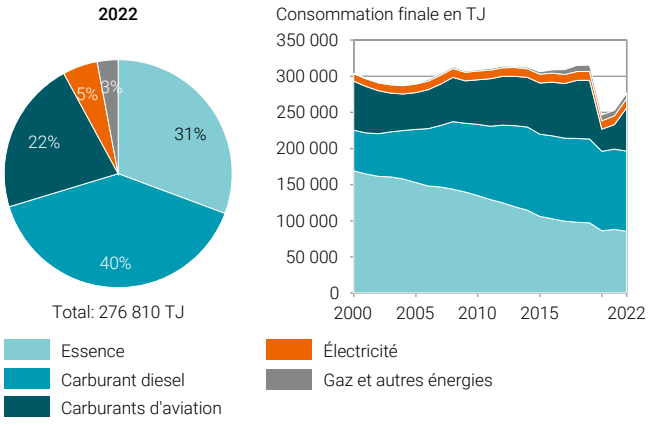
Émissions de CO_2 et de certains polluants atmosphériques liées aux transports

	1990	2000	2010	2020	2022
Dioxyde de carbone (CO_2)[1]					
Transports sans l'aviation internationale, en mios de tonnes	14,6	15,8	16,3	13,6	13,6
Part des transports dans le total des émissions (sans l'aviation internationale)[2]	33,1%	36,2%	36,3%	39,6%	41,4%
Aviation internationale, en mios de tonnes	3,1	4,7	4,3	2,1	4,2
Polluants atmosphériques[3]					
Poussières fines (PM10)[4], en milliers de tonnes	6,1	5,7	5,1	4,0	4,2
Part des transports dans le total des émissions	16,1%	22,9%	26,4%	27,7%	28,7%
Oxydes d'azote (NO_x), en milliers de tonnes	87,3	70,9	53,7	31,6	31,6
Part des transports dans le total des émissions	60,4%	63,2%	60,6%	57,1%	57,6%
Composés organiques volatiles sans méthane (NMVOC), en milliers de tonnes	89,9	38,0	15,9	8,2	8,3
Part des transports dans le total des émissions	30,3%	24,6%	16,2%	11,3%	11,5%

1 émissions selon la délimitation de l'ordonnance sur le CO_2 calculées sur la base des quantités de carburant vendues en Suisse, y compris le tourisme à la pompe et la différence statistique
2 total des émissions directes et indirectes de CO_2 selon les définitions de l'ordonnance sur le CO_2
3 émissions sur le territoire suisse ou dans l'espace aérien suisse (principe de territorialité); sans le tourisme à la pompe et la différence statistique par rapport à la quantité vendue
4 émissions dues à la combustion de carburant et au processus d'abrasion

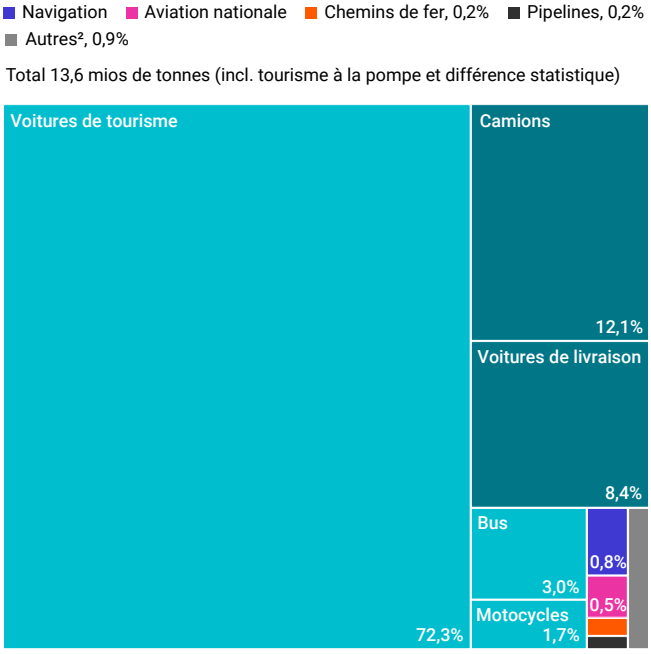
Remarque: chiffres selon l'état des données au 15.04.2024. De petits ajustements ultérieurs ne peuvent pas être exclus.

Consommation d'énergie imputable aux transports



Émissions de CO_2 imputables aux transport[1] selon le moyen de transport, en 2022

Sans l'aviation internationale



[1] Émissions suisses selon la délimitation de l'ordonnance sur le CO_2 (principe de la quantité vendue); les parts des différents moyens de transport ont été calculées en excluant le tourisme à la pompe et la différence statistique.
[2] militaire, incendies de véhicules

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

	Sources	Données les plus récentes
Tableau p. 254	OFEV – Système d'information sur les émissions en Suisse (EMIS)	avril 2024
Diagramme en haut p. 254	OFEN – Statistique globale de l'énergie	août 2023
Diagramme en bas p. 254	OFEV – Système d'information sur les émissions en Suisse (EMIS)	avril 2024

Coûts et financement des transports

Depuis 2010, les coûts des transports ont augmenté dans de nombreux domaines, que ce soit pour les usagers, l'État ou la collectivité.

Les coûts globaux du trafic motorisé sur route, sur rail et dans l'air se sont montés à 92,5 milliards de francs en 2020. En dépit de la forte baisse du trafic due à la pandémie de COVID-19, ce montant n'est que légèrement inférieur à celui de 2019 (−3%) et toujours supérieur à celui de 2010 (+8%). Plus de trois quarts des coûts sont dus aux dépenses pour les infrastructures et les moyens de transport, le quart restant correspond aux coûts des accidents ainsi que des dommages à l'environnement et à la santé liés aux transports. Les coûts des transports routiers (76,3 milliards au total) ont pesé beaucoup plus lourd que ceux des transports ferroviaires (12,0 milliards) et de l'aviation (4,2 milliards). À noter que la grande majorité du transport passe par la route. Les coûts sont pris en charge non seulement par les usagers eux-mêmes, mais aussi par l'État et la collectivité, c'est-à-dire par les personnes non concernées qui subissent les effets négatifs du trafic.

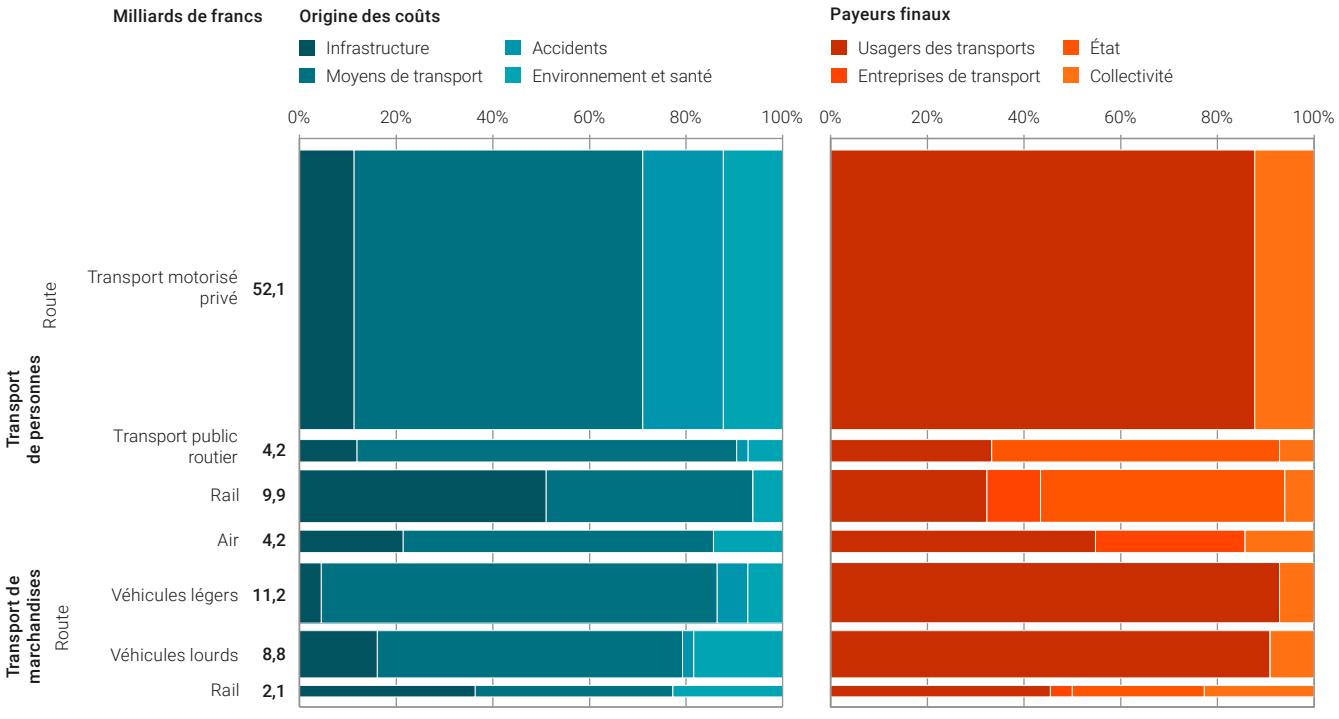
Coûts totaux du transport

Y compris les coûts immatériels induits par les atteintes à l'environnement et à la santé ainsi que par les accidents

	2010	2015	2019	2020
Total[1], en mrds de francs	**86,0**	**89,5[r]**	**95,8[r]**	**92,5**
Transport routier[2]	70,6	72,3	76,8	76,3
Transport ferroviaire	9,8	11,0	12,1	12,0
Aviation[3]	5,6	6,3[r]	6,9[r]	4,2
Transport de personnes[4]	66,9	68,7[r]	73,4[r]	70,3
Transport de marchandises	19,1	20,8	22,3	22,2

1 sans la navigation (données uniquement disponibles pour 2015: 0,3 mrd de fr.)
2 sans la mobilité douce, mais y compris transports publics routiers
3 trafic de ligne et charter, y compris le fret dans les soutes des aéronefs
4 dans le cas de l'aviation y compris le fret dans les soutes des aéronefs
r révisé ou rectifié par rapport à l'édition précédente

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



Le mode de transport sur l'eau avec 199 millions de francs dans le transport de personnes et 144 millions de francs dans le transport de marchandises n'est pas pris en considération dans la figure (état 2015).

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Télécharger des graphiques, des tableaux, etc. à ce sujet

Sources	Données les plus récentes
Tableau et diagramme p. 255 OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)	nov. 2023