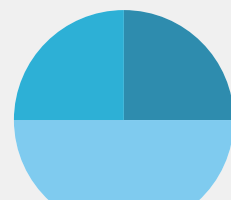


Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, septembre 2025

Transport routier, ferroviaire et aérien

Coûts et financement des transports 2022

Les transports motorisés routiers, ferroviaires et aériens ont généré en 2022 des coûts à hauteur de 112,3 milliards de francs. Ce chiffre correspond à 13 000 francs par habitant. Les coûts des transports sont ainsi repassés au-dessus du niveau de 2019, année précédant la pandémie de COVID-19 (+4%). Cette hausse des coûts est principalement due aux prix élevés de l'énergie en 2022 suite au début de la guerre en Ukraine. Plus de trois quarts (77%) des coûts sont attribuables au transport de personnes et un peu moins d'un quart (23%) au transport de marchandises. Aucun mode de transport n'a couvert l'intégralité des coûts qu'il a générés.

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

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

La statistique CFT présente chaque année les résultats du transport routier motorisé, du transport ferroviaire et de l'aviation. Les résultats de la navigation et de la mobilité douce (piétons et vélos) sont publiés tous les cinq ans. La prochaine vue d'ensemble sera disponible pour l'année de référence 2025.

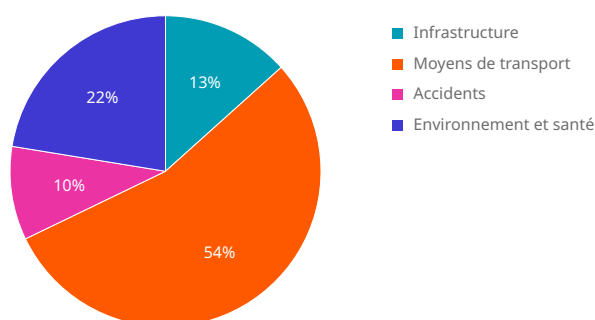
Pour tous les modes de transport, les coûts totaux ne peuvent être calculés que lorsque toutes les données de base nécessaires sont disponibles. C'est pourquoi les résultats sont publiés trois ans après l'année observée.

1 Coûts totaux

Le transport routier motorisé ainsi que le transport ferroviaire et aérien ont occasionné des coûts totaux à hauteur de 112,3 milliards de francs en 2022.¹ Outre les dépenses pour les *moyens de transport* (61,2 milliards de francs au total) et les *infrastructures de transport* (15,0 milliards), ils incluent les *coûts liés aux accidents* (10,9 milliards) et des *dommages causés à l'environnement et à la santé* (25,2 milliards).

Coûts du transport¹ selon le type de coûts, en 2022

Total: 112,3 milliards de francs



¹ sans la mobilité douce et la navigation

État des données: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.01-p0302
© OFS 2025

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

Dans l'ensemble, un peu plus de trois quarts des coûts des transports sont imputables au transport de personnes et un quart au transport de marchandises (86,0 milliards contre 26,3 milliards). Les coûts du transport routier motorisé (90,0 milliards de francs) étaient plus de six fois supérieurs à ceux du transport ferroviaire (13,5 milliards) et dix fois plus élevés que ceux du transport aérien (8,8 milliards).

Entre 2019 (107,8 milliards) et 2022, les coûts du transport ont augmenté de 4%. Cette hausse s'explique principalement par les coûts d'énergie élevés en 2022, qui se sont répercutés sur les prix des carburants. Les coûts des moyens de transport ont ainsi augmenté de 8% au total. Les coûts liés aux accidents ont également augmenté de 3% par rapport à 2019 en raison du nombre plus élevé d'accidents mortels et de blessés graves sur la route.

Sur la période allant de 2010 à 2022, les coûts avaient augmenté de 14% pour le transport motorisé sur route, de 29% pour le rail et de 19% pour le transport aérien. La forte augmentation des coûts du rail est surtout due aux investissements consentis dans l'infrastructure (comme p. ex. le tunnel de base du Gothard), à l'augmentation de la fréquence des horaires et à l'achat de nouveau matériel roulant. Dans le cas de l'aviation, la croissance observée jusqu'en 2019 s'explique par la hausse continue du nombre de passagers. Quant à la route, l'évolution des coûts a notamment été impactée par l'évolution des prestations de transport et du parc de véhicules.

Types de coûts

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

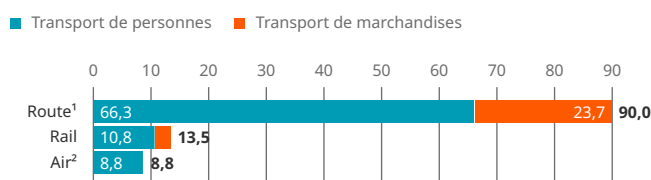
- *Coûts d'infrastructure*: coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure de transport
- *Coûts des moyens de transport*: coûts pour l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport
- *Coûts liés aux accidents*: coûts matériels des accidents (dommages matériels,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

Coûts totaux (coûts sociaux) des transports

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

Coûts du transport de personnes et de marchandises selon le mode de transport, en 2022

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: 24.09.2025

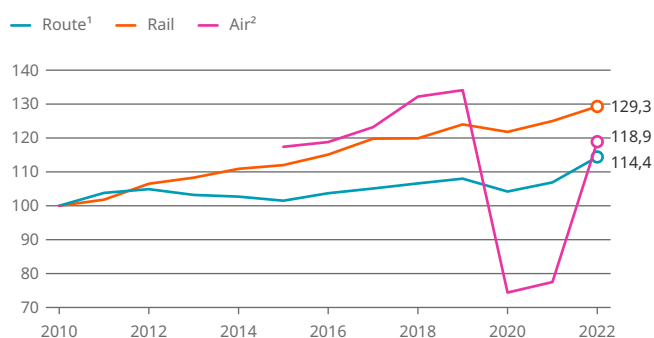
gr-f-11.02.01-p0304

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

© OFS 2025

Évolution des coûts du transport selon le mode de transport

Indice 2010=100



¹ sans la mobilité douce

² données non relevées entre 2011 et 2014; sans l'aviation générale

État des données: 24.09.2025

gr-f-11.02.01-p0305

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

© OFS 2025

2 Transport de personnes

2.1 Transport routier motorisé privé

Les coûts du transport routier motorisé privé de personnes en 2022 se sont établis à 61,5 milliards de francs (2019: 58,2 milliards). 52% des coûts (32,0 milliards de francs) ont été consacrés aux *moyens de transport* (voitures de tourisme, motos, vélomoteurs et cars privés). La part des trois autres catégories de coûts atteignait chacune entre 9% et 23%.

Ces coûts ont été supportés dans un premier temps par les usagers des transports (62%), par la collectivité (28%) et par les pouvoirs publics (10%). Après prise en compte de tous les transferts, comme l'impôt sur les huiles minérales et l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, 72% des coûts finaux (44,6 milliards de francs) ont été financés par les usagers eux-mêmes. Les 17,0 milliards de francs restants, non couverts, ont été pris en charge par la collectivité et représentent des coûts externes liés à des *accidents* et à des *atteintes à l'environnement et à la santé*.

Payeurs directs et finaux

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

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

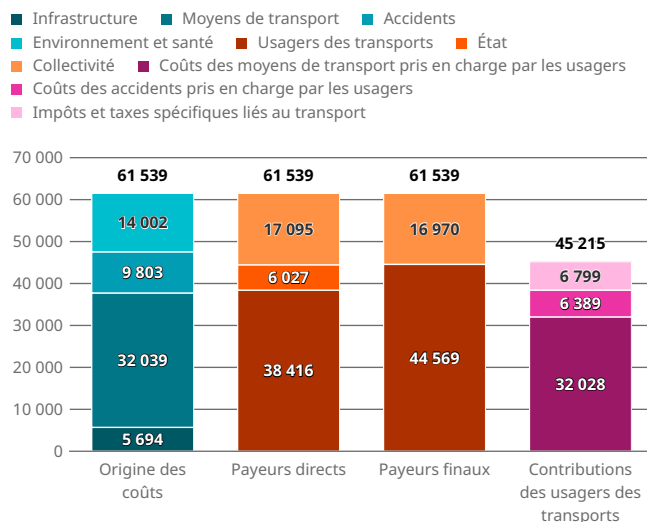
2.2 Transport public routier

Le transport public routier, qui regroupe les autobus, les trolleybus et les trams circulant selon un horaire défini, a coûté au total 4,8 milliards de francs en 2022 (2019: 5,1 milliards). Cette somme correspond à environ 8% des coûts du transport routier motorisé privé. Environ trois quarts (3,4 milliards de francs) ont été dépensés pour les *moyens de transport*, qui comprennent également les frais de personnel, et plus d'un demi-milliard de francs (0,6 milliard) a servi à financer l'*infrastructure*. Dans le transport public routier, la part des *coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé* n'a été que de 15%. Par comparaison, cette part s'est élevée à 39% dans le transport routier motorisé privé.

Les entreprises de transport ont elle-mêmes pris en charge 79% des coûts (3,8 milliards de francs). Après comptabilisation des recettes tarifaires, des subventions et des indemnités, les usagers ont pris en charge 34% des coûts finaux (1,6 milliard de francs) et les pouvoirs publics 52% (2,5 milliards de francs).

Coûts et financement du transport routier motorisé privé de personnes, en 2022

Millions de francs



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

État des données: 24.09.2025

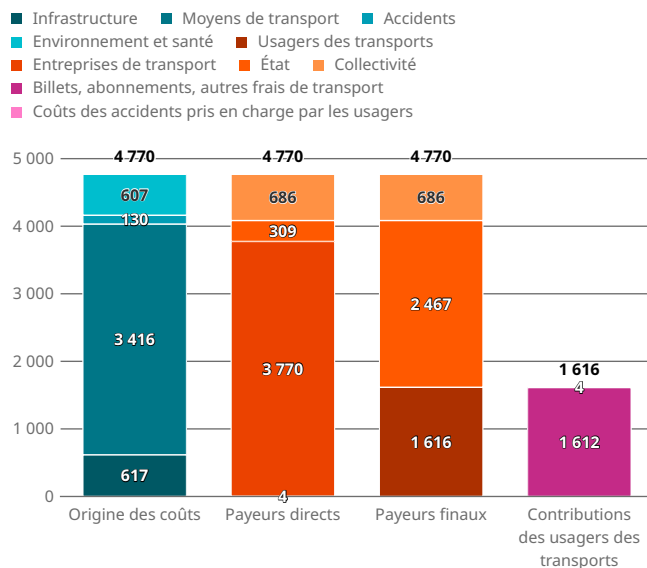
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-04

© OFS 2025

Coûts et financement du transport public routier, en 2022

Millions de francs



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

État des données: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.06-05

© OFS 2025

2.3 Transport ferroviaire de personnes

En 2022, les coûts du transport ferroviaire de personnes ont totalisé 10,8 milliards de francs. Ils ont légèrement augmenté (+4%) par rapport à 2019 (10,5 milliards de francs). Environ la moitié (5,1 milliards de francs) des coûts du transport ferroviaire a été consacrée à la construction et au maintien de l'*infrastructure ferroviaire*. Les coûts liés aux *moyens de transport* étaient plus faibles (4,5 milliards de francs).

Du total sus-mentionné de 10,8 milliards de francs, 8,5 milliards de francs ont été supportés par les entreprises de transport, et 1,1 milliard par les pouvoirs publics. Après prise en compte de tous les transferts, les voyageurs et les pouvoirs publics se sont répartis une grande partie des coûts finaux à raison de 4,6 milliards de francs pour les premiers et de 5,0 milliards de francs pour les seconds.

2.4 Transport aérien: trafic de ligne et charter

Le trafic aérien de ligne et charter a coûté en 2022 un total de 8,8 milliards de francs (y compris le fret dans les soutes des aéronefs), soit 11% au-dessous du niveau de 2019 (10,0 milliards de francs).

46% des coûts du trafic de ligne et charter ont été occasionnés par l'acquisition et l'exploitation des avions, 12% par les dépenses consenties dans l'infrastructure, 42% par les dommages causés à l'environnement et à la santé, notamment par les émissions de gaz à effet de serre. Les coûts liés aux accidents aériens ont quant à eux été négligeables.

Sur les coûts totaux du trafic de ligne et charter, 5,1 milliards de francs ont été financés par les passagers sous la forme de dépenses pour acheter les billets d'avion, alors que 3,7 milliards de francs ont été reportés sur la collectivité comme coûts externes liés à l'environnement et à la santé. Les trois quarts de ces coûts sont imputables aux effets sur le climat. Seuls 17 millions de francs ont servi à internaliser ces coûts externes par le biais de taxes liées aux nuisances sonores et aux émissions polluantes. Les pouvoirs publics ont contribué aux coûts à raison de 60 millions de francs, principalement consacrés au soutien à la sécurité aérienne.

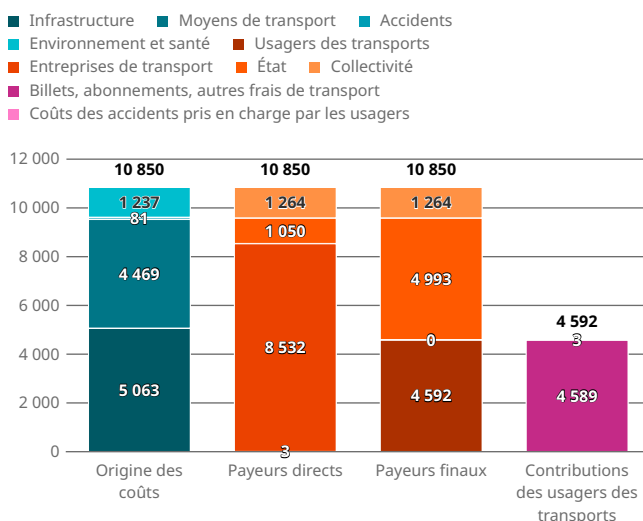
2.5 Coûts kilométriques du transport de personnes

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

Malgré une hausse par rapport à 2021, les prestations de transport en 2022 sont restées inférieures au niveau de 2019. En ce qui concerne les transports terrestres en 2022, le nombre de personnes-kilomètres parcourues était de 91,0 milliards (-12%) dans le transport routier motorisé privé de personnes, de 4,2 milliards (-11%) dans le transport public routier et de 19,3 milliards (-11%) dans le transport ferroviaire. Ainsi, en raison de la part

Coûts et financement du transport ferroviaire de personnes, en 2022

Millions de francs



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

État des données: 24.09.2025

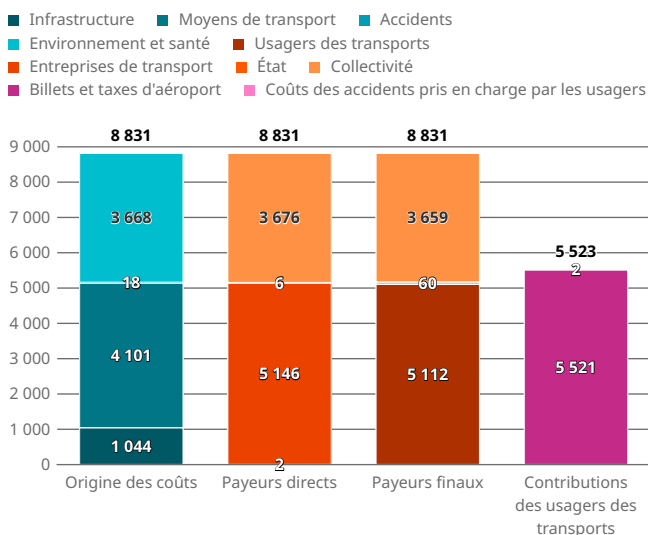
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-06

© OFS 2025

Coûts et financement de l'aviation¹, en 2022

Millions de francs



¹ trafic de ligne et charter, incl. 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: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.06-07

© OFS 2025

élevée des coûts fixes et de l'obligation de respecter les horaires dans le transport public, les coûts kilométriques sont restés supérieurs au niveau de 2019, avant la pandémie. De plus, les prix élevés des carburants en 2022 ont impacté défavorablement les coûts kilométriques. Ils s'élevaient à 68 ct/pkm dans le transport routier motorisé privé (57 ct/pkm en 2019), à 113 ct/pkm dans le transport public routier (108 ct/pkm en 2019) et à 56 ct/pkm (48 ct/pkm en 2019) dans le transport ferroviaire de personnes. Il convient toutefois de noter que le transport public routier entretient une relation complémentaire avec le rail : ce dernier, relativement peu cher, est dépendant des trams, trolleybus et autobus pour la desserte fine des régions. Si l'on réunit le transport public routier et le transport ferroviaire, les coûts kilométriques ont atteint, en 2022, 66 centimes par personne-kilomètre (59 ct/pkm en 2019).

Dans le trafic aérien, les coûts par personne-kilomètre ont quant à eux atteint 22 ct/pkm en 2022. En raison des longues distances parcourues, 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 liés aux 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.

À propos de l'interprétation des coûts kilométriques

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

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

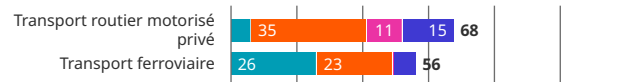
Coûts kilométriques du transport de personnes selon le type de coûts, en 2022

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

Transport sur courtes distances, en centimes par personne-km



Transport sur moyennes distances, en centimes par personne-km



Transport sur longues distances, en centimes par personne-km



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

État des données: 24.09.2025

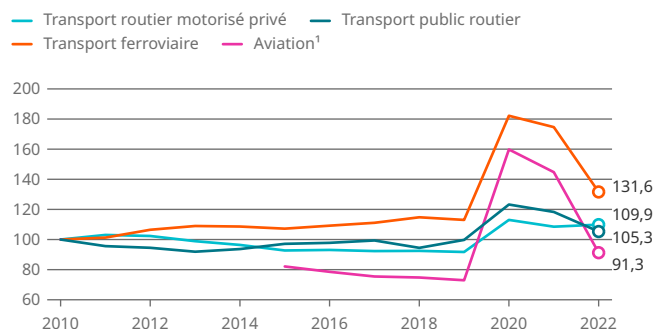
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-08

© OFS 2025

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

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: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.06-09

© OFS 2025

3 Transport de marchandises

3.1 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds

En 2022, les coûts du transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds (d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont totalisé 10,9 milliards de francs, soit une hausse de 6% par rapport à 2019 (10,3 milliards de francs). Les prestations de transport, exprimées dans le transport de marchandises en tonnes-kilomètres parcourues, ont également enregistré une légère hausse (+2%).

57% (6,2 milliards) des coûts du trafic lourd de marchandises ont été consacrés en 2022 à l'acquisition et à l'exploitation des *moyens de transport*. La part des *coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé*, de 31%, était relativement élevée (3,4 milliard de francs). Ces coûts étaient notamment dus à la pollution atmosphérique et aux dommages climatiques liés au trafic.

Les usagers des transports ont pris en charge dans un premier temps 6,3 milliards de francs de ces coûts. Les pouvoirs publics en ont supporté 1,3 milliard, et la collectivité 3,2 milliards. Après imputation des impôts et des taxes versés par le trafic lourd, les usagers des transports ont supporté 78% des coûts finaux. Un montant de 2,4 milliards de francs n'a pas été couvert, ce qui signifie qu'il a été reporté sur la collectivité.

3.2 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers

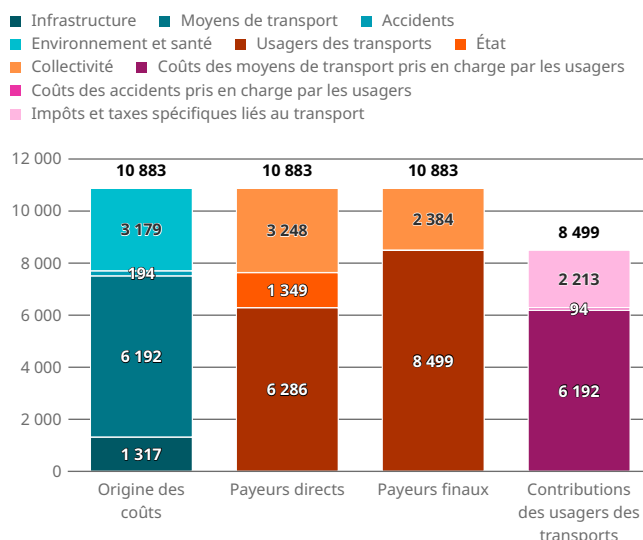
Le transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers (d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes) a occasionné 12,8 milliards de francs de coûts en 2022, soit une hausse de 12% par rapport à 2019. Dans le même temps, le nombre de véhicules-kilomètres parcourus a augmenté de 9%.

Plus de trois quarts (78%) des coûts du transport avec véhicules légers ont servi à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des *moyens de transport* (9,9 milliards de francs). La part des autres catégories de coûts est restée comparativement faible (respectivement 4% et 13%).

Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont pris en charge au final des coûts de l'ordre de 10,9 milliards de francs. Le solde de 1,9 milliard a été reporté sur la collectivité.

Coûts et financement du transport de marchandises effectués par les véhicules routiers lourds, en 2022

Millions de francs



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

État des données: 24.09.2025

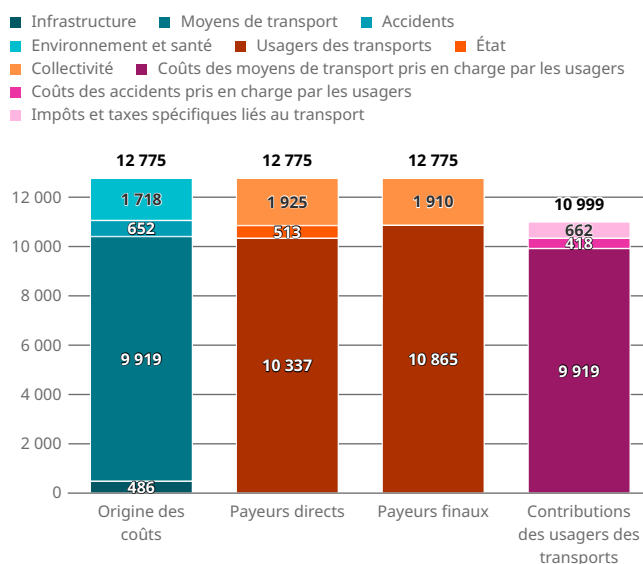
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-10

© OFS 2025

Coûts et financement du transport de marchandises effectué par les véhicules routiers légers, en 2022

Millions de francs



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

État des données: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.06-11

© OFS 2025

3.3 Transport ferroviaire de marchandises

Dans le transport ferroviaire de marchandises, les coûts se sont élevés à 2,6 milliards de francs en 2022, soit une hausse de 7% par rapport à 2019 (2,5 milliards de francs). Le nombre de tonnes-kilomètres a quant à lui augmenté de 4% en 2022 au cours de la période.

Sur le total des coûts du transport ferroviaire, 1,0 milliard de francs proviennent des *moyens de transport* et 0,8 milliard de francs de la construction et l'entretien de l'*infrastructure* ferroviaire. Les coûts liés aux *atteintes à l'environnement et à la santé* ont atteint 0,8 milliard de francs. Les *coûts liés aux accidents* n'ont quant à eux guère pesé dans la balance (39 millions de francs).

Au niveau du financement, 1,6 milliard de francs ont été financés directement par les entreprises de transport, et 0,2 milliard par les pouvoirs publics. Au final, la facture s'est élevée à 1,1 milliard de francs pour les usagers des transports, et à 0,6 milliard de francs pour les pouvoirs publics. Les coûts externes (résultant notamment des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique liés au trafic) reportés sur la collectivité se sont inscrits à 0,8 milliard de francs.

3.4 Coûts kilométriques du transport de marchandises

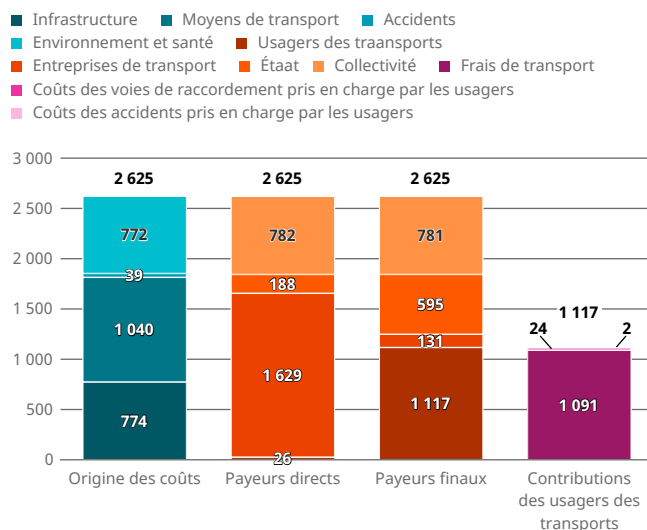
Le transport de marchandises peut s'effectuer sur de longues distances mais aussi sur de courtes distances pour la distribution fine. La nature du bien à transporter et les exigences particulières de vitesse, de sécurité, de conditionnement ou autres à respecter ont aussi une influence sur le moyen de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

En 2022, les prestations de transport des véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont atteint 16,5 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à un coût moyen de 66 centimes par tonne-kilomètre. Etant donné que les véhicules routiers légers de transport de marchandises sont souvent utilisés à des fins autres que le transport de marchandises (par exemple pour les prestations de service des artisans), les coûts par tonne-kilomètre ne sont pas chiffrables pour ces véhicules.

Dans le transport ferroviaire de marchandises, les prestations de transport se sont montées à 12,1 milliards de tonnes-kilomètres. Les coûts kilométriques moyens générés par le transport ferroviaire de marchandises étaient donc de seulement 22 centimes par tonne-kilomètre.

Coûts et financement du transport ferroviaire de marchandises, en 2022

Millions de francs



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

État des données: 24.09.2025

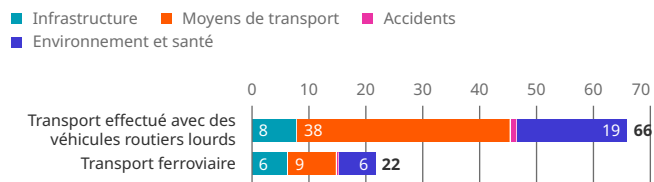
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-12

© OFS 2025

Coûts kilométriques du transport de marchandises selon le type de coûts, en 2022

Centimes par tonne-km



État des données: 24.09.2025

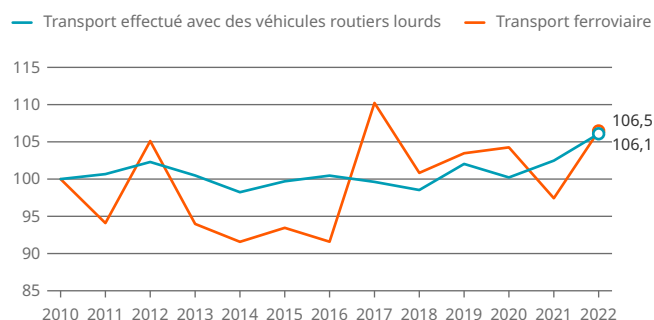
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.06-13

© OFS 2025

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

Index 2010=100



État des données: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.06-14

© OFS 2025

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

Le trafic occasionne des coûts liés aux accidents sous la forme de dégâts matériels et de dommages corporels. Il a également une incidence négative sur l'environnement et sur la santé humaine. En 2022, le trafic motorisé a généré des *coûts liés aux accidents* à hauteur de 10,9 milliards de francs ainsi que des *coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé* de 25,2 milliards de francs. Sur ce montant, 8,5 milliards de francs sont imputables aux dommages climatiques, 6,7 milliards à la pollution atmosphérique et 3,0 milliards aux nuisances sonores liées au trafic. La production d'infrastructures de transport et de véhicules a représenté un coût de 5,6 milliards de francs. La majeure partie des *coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé* (23,8 milliards de francs) est causée par le transport routier motorisé privé de personnes. Les effets sur la santé qui en résultent comprennent non seulement des maladies respiratoires, des maladies cardiovasculaires et des cancers, mais aussi des pathologies telles que le diabète ou la démence. En 2022, les *coûts liés aux atteintes à l'environnement et à la santé* ont presque atteint le même niveau (-1%) qu'en 2019, alors que les *coûts liés aux accidents* ont augmenté de 3% en 2022.

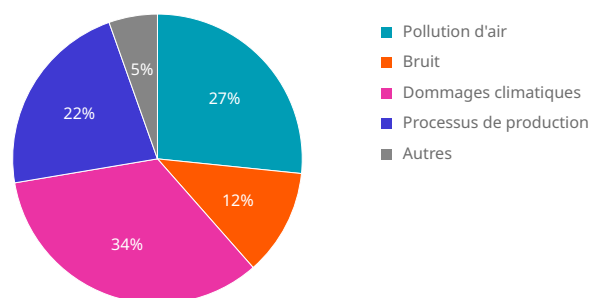
Les *coûts liés aux accidents et aux atteintes à l'environnement et à la santé* ne sont supportés qu'en partie par leurs auteurs. Le plus souvent, ils sont reportés sur des tiers non concernés, à savoir la collectivité. On parle alors de coûts externes. Dans ce cas, les

auteurs peuvent compenser une partie de ces coûts externes au moyen de contributions d'internalisation. On peut citer à ce titre la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP).

Le rapport sur les Coûts et financement des transports en 2021 (OFS 2024) ainsi que la publication de l'Office fédéral du développement territorial sur les effets externes des transports en 2021 (ARE 2024) fournissent des informations détaillées sur les *coûts externes du transport liés aux accidents, aux atteintes à l'environnement et à la santé*.

Coûts des transports liés aux atteintes à l'environnement et à la santé, en 2022

Total: 25,2 milliards de francs



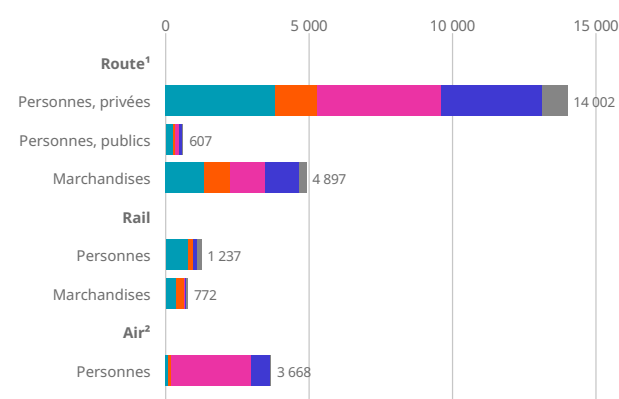
État des données: 24.09.2025
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.02.04
© OFS 2025

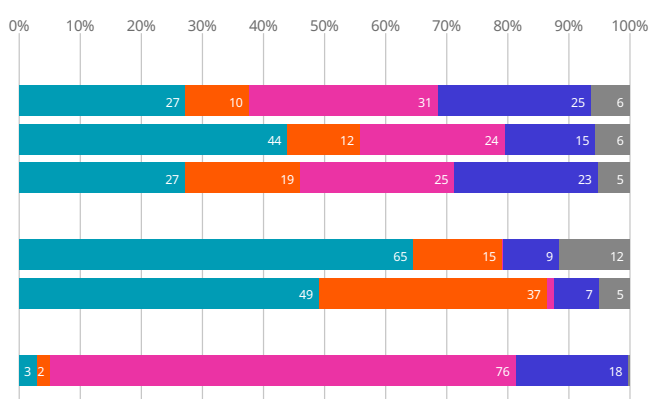
Coûts des transports liés aux atteintes à l'environnement et à la santé selon la forme de transport, en 2022

■ 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: 24.09.2025
Source: ARE – Effets externes des transports; OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

gr-f-11.02.01-22
© OFS 2025

5 Comparaisons du financement de différentes formes de transport

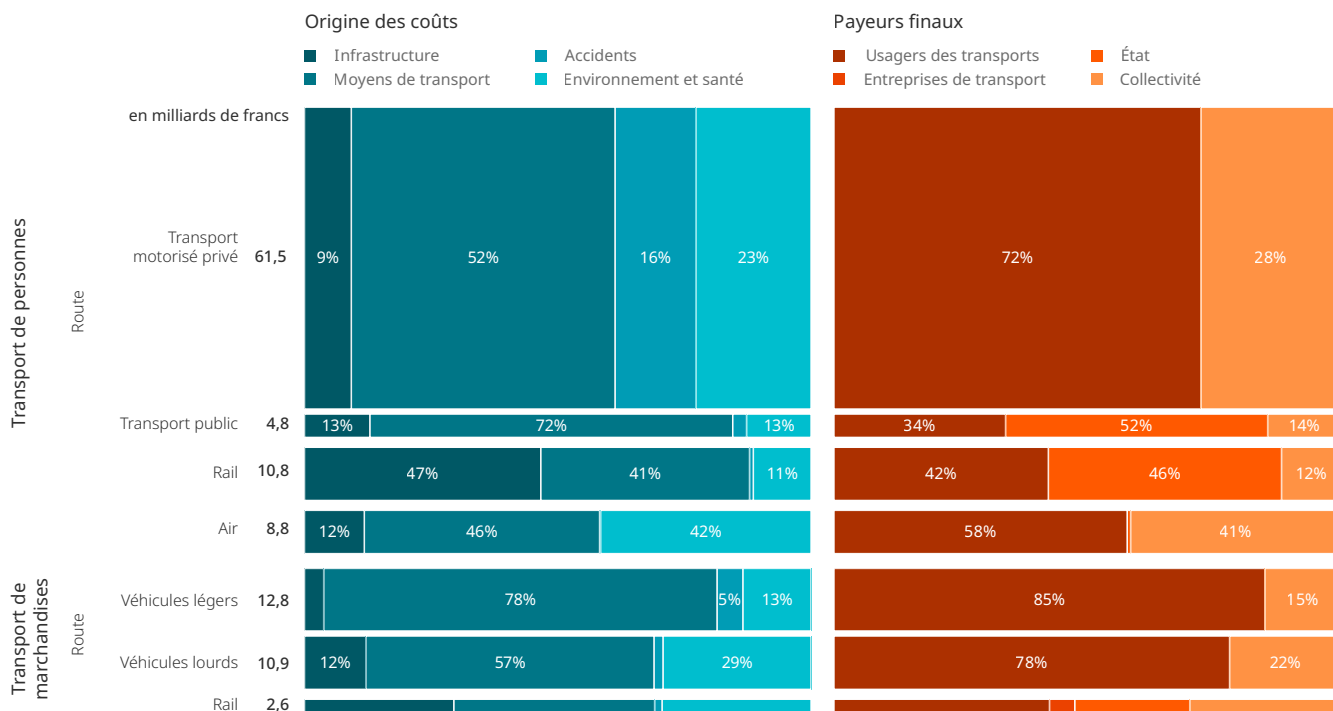
Le graphique ci-dessous présente une vue d'ensemble des coûts et du financement des transports pour toutes les formes de transport. Si on peut considérer sur l'axe horizontal les *parts* des divers types de coûts et des payeurs dans les coûts totaux, la taille des surfaces correspondantes renseigne sur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

Lorsque l'on examine l'origine des coûts, on voit entre autres que la part des coûts des moyens de transport dans le transport routier et le transport aérien est nettement plus élevée que celle des coûts d'infrastructure, alors que ces derniers sont comparativement beaucoup plus importants dans le transport ferroviaire. En valeurs absolues, les infrastructures du transport ferroviaire coûtent 5,1 milliards de francs pour le transport de personnes et 0,8 milliard de francs pour celui de marchandises, soit moins que celles du transport routier (où les valeurs correspondantes atteignent respectivement 6,3 milliards et 1,8 milliard).

Au niveau des payeurs, on remarque que les usagers des transports supportent eux-mêmes une partie beaucoup plus grande des coûts dans le transport routier et le transport aérien que dans le transport ferroviaire et le transport public routier. En 2022, l'État a pris en charge quelque 46% des coûts dans le transport de personnes sur rail et 52% dans le transport public routier. La charge supportée par la collectivité a été nettement plus importante dans le transport routier privé de personnes (28%) que dans le transport public sur rail (12%) et sur route (14%).

En valeurs absolues, les coûts supportés par la collectivité se montaient à 17,0 milliards de francs dans le transport routier privé de personnes et à respectivement 1,3 et 0,7 milliard de francs dans le transport de personnes sur rail et le transport public routier. Concernant les pouvoirs publics, ils ont assumé «in fine» un montant de 5,0 milliards de francs dans le transport de personnes sur rail et de 2,5 milliards de francs dans le transport public routier. Après prise en compte des paiements compensatoires et autres prestations de transfert, les pouvoirs publics ne font par contre pas partie des payeurs finaux dans le transport routier privé de personnes.

Origine des coûts et payeurs finaux selon la forme de transport, en 2022



Le mode de transport sur l'eau avec 294 millions de francs dans le transport de personnes et 213 millions de francs de le transport de marchandises n'est pas pris en considération dans la figure (état 2021).

État des données: 24.09.2025

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

gr-f-11.02.06-17

© OFS 2025

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

Le compte de flux financiers renseigne sur les moyens financiers utilisés pour le financement de l'infrastructure de transport et de l'offre de transport public. Il distingue les recettes et les dépenses liées au transport des trois échelons de l'État, soit la Confédération, les cantons et les communes. En ce qui concerne le financement de l'infrastructure routière, le compte fait état d'un excédent de recettes de 3,0 milliards de francs en faveur du budget général

de la Confédération (2019: 3,1 milliards) et d'un déficit de 2,8 milliards de francs à la charge des communes (2019: 2,7 milliards). Ce déficit a été financé par le budget général des communes.

Le transport public routier et ferroviaire a été soutenu à hauteur de 5,1 milliards de francs (nets) par la Confédération et à hauteur de respectivement 2,5 milliards et 1,3 milliard de francs par les cantons et les communes. Une partie des infrastructures de transport est financée à l'aide de fonds spéciaux p. ex. le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF, qui à son tour est alimenté par le produit de différents impôts sur les transports. S'y ajoutent des contributions destinées à indemniser des entreprises de transport public pour les prestations qu'elles fournissent dans le trafic régional sur mandat des pouvoirs publics.

Flux financiers de l'infrastructure routière, en 2022 T1

	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	6 674
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; Contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 667
Solde	3 008
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur	4 029
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes cantonales; contributions versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 357
Solde	672
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons, taxes (par ex. parkings)	816
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales	3 638
Solde	-2 823

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); AFF – Comptes d'État © OFS 2025

Flux financiers du transport ferroviaire et du transport public routier, en 2022 T2

	Mio. de francs
Échelon fédéral	
Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales)	854
Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP	5 936
Solde	-5 082
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération et des communes	729
Dépenses: Investissements, contributions aux entreprises de transport, à la Confédération et aux communes	3 269
Solde	-2 540
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons	80
Dépenses contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional	1 376
Solde	-1 296

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); AFF – Comptes d'État © OFS 2025

7 Méthodes d'enquête

La statistique CFT utilise un modèle de calcul qui repose sur divers recensements et collectes par échantillonnage, sur des données de registres, ainsi que sur d'autres statistiques et études empiriques. Les révisions méthodologiques effectuées dans diverses sources de données impliquent aussi toujours des adaptations à apporter à la statistique CFT. Le rapport de méthode publié séparément en livre une description plus approfondie (OFS 2025).

Principales sources de données de la statistique CFT

T3

	Route		Rail	Air
	Transport motorisé privé et transport de marchandises	Transport public routier		
Coûts d'infrastructure	Recensement des coûts d'infrastructure routière auprès de la Confédération, des cantons et des communes; Répartition des coûts sur les catégories de véhicules sur la base d'études empiriques régulièrement actualisées		Recensement auprès des entreprises de transports	«Collecte par échantillonnage auprès des compagnies aériennes et des aéroports»
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				

8 Bibliographie

ARE 2024: Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs, Office fédéral du développement territorial, Berne. *Disponible uniquement en allemand*

OFS 2024: Statistique des coûts et du financement des transports 2021, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel

OFS 2025: Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs. Methodenbericht, Version 3.0, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel. *Disponible uniquement en allemand et en anglais*

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	Section Mobilité, OFS, tél. +41 58 463 64 68
Rédaction:	Thomas Noirjean, OFS
Contenu:	Alexandra Quandt, OFS; Jean-Marc Pittet, OFS
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Mobilité et transports
Langue du texte original:	allemand
Traduction:	Services linguistiques de l'OFS
Mise en page:	Publishing et diffusion PUB, OFS
Graphiques:	Publishing et diffusion PUB, OFS Vous trouverez également les graphiques en version interactive dans notre catalogue en ligne.
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 2025 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	812-2200

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



Système d'indicateurs MONET 2030

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