Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Statistik BFS
Office fédéral de la statistique OFS
Ufficio federale di statistica UST
Uffizi federal da statistica UST

Version corrigée (10.04.2019): des valeurs dans les tableaux des diapositives 10 et 19 ont été rectifiées.

Statistique des coûts et du financement des transports 2015

Résultats

Georges-Simon Ulrich, Directeur, OFS
Marc Gindraux, Vice-directeur, OFS

Conclusions pour la planification des transports et l'aménagement du territoire

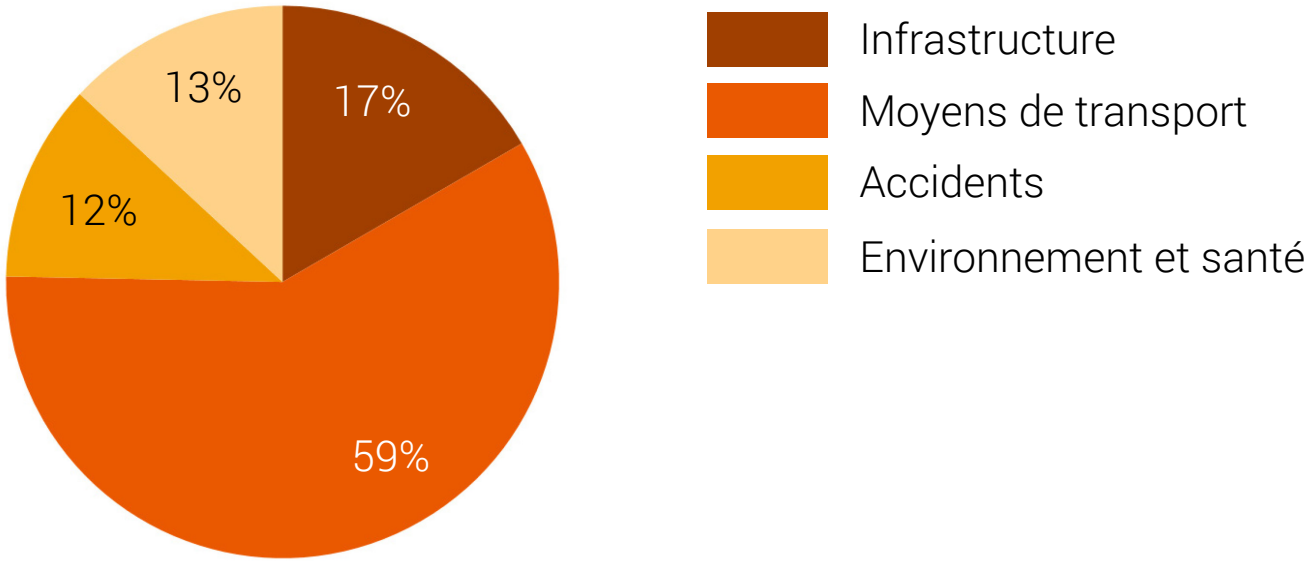
Ulrich Seewer, Sous-directeur, ARE

Berne, le 8 avril 2019

Coût des transports motorisés: 89,7 milliards de francs = presque 11 000 francs par habitant

Plus de la moitié des dépenses sont consacrées aux moyens de transport

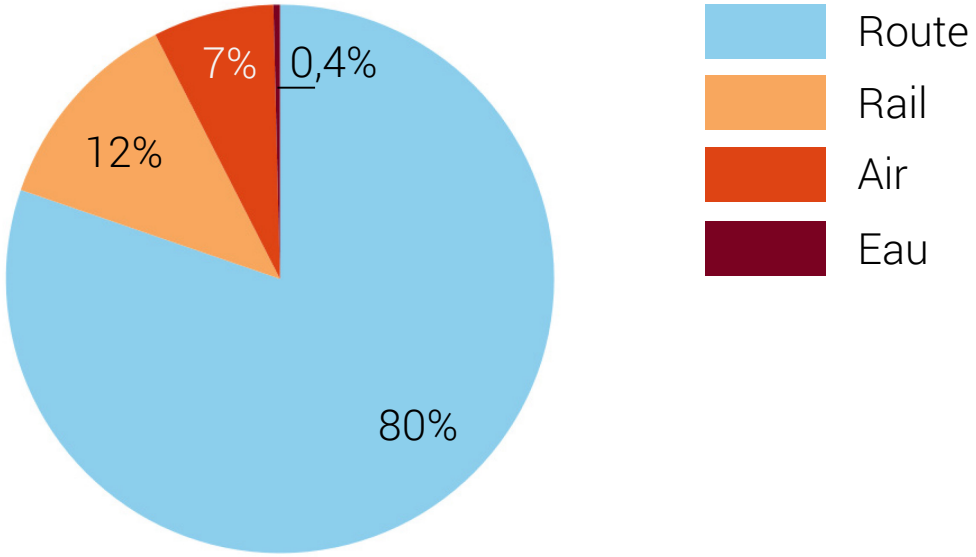
Coûts des transports selon le type de coûts, en 2015



Total: 89,7 milliards de francs

Quatre cinquièmes des coûts dus aux transports routiers

Coûts des transports selon le mode de transport, en 2015

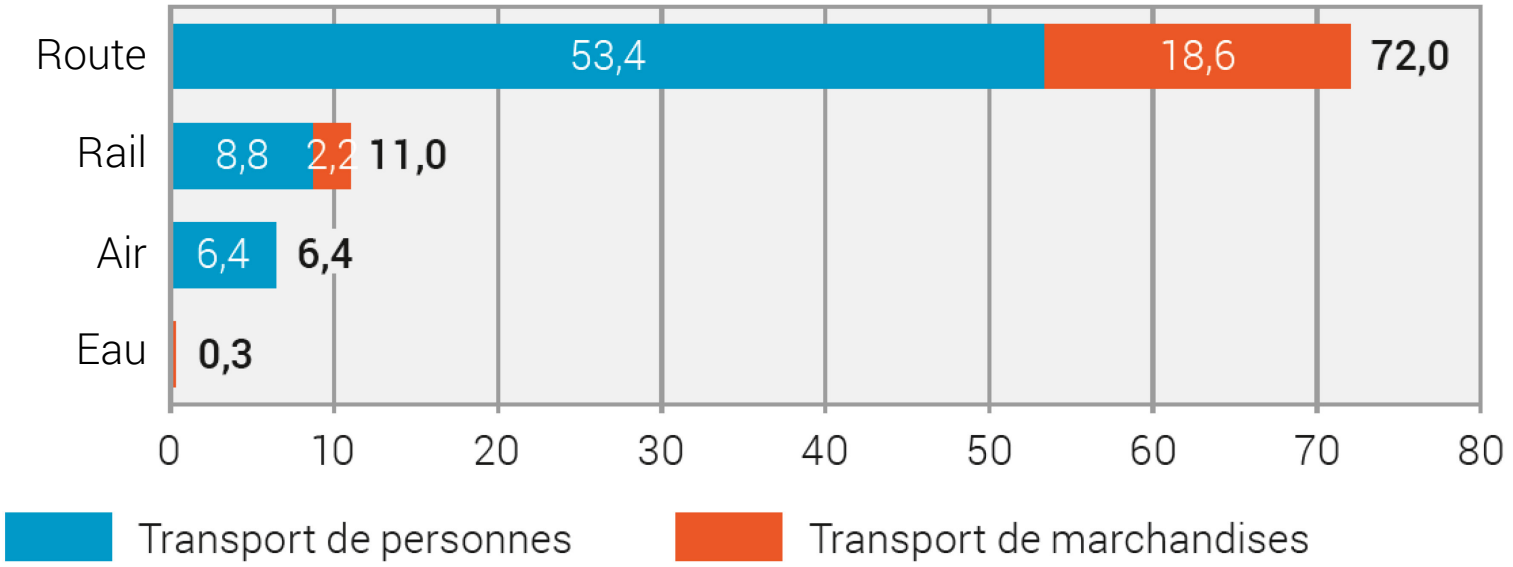


Total: 89,7 milliards de francs

Trois quarts des coûts dus aux transports de personnes

Coûts des transports de personnes et de marchandises selon le mode de transport, en 2015

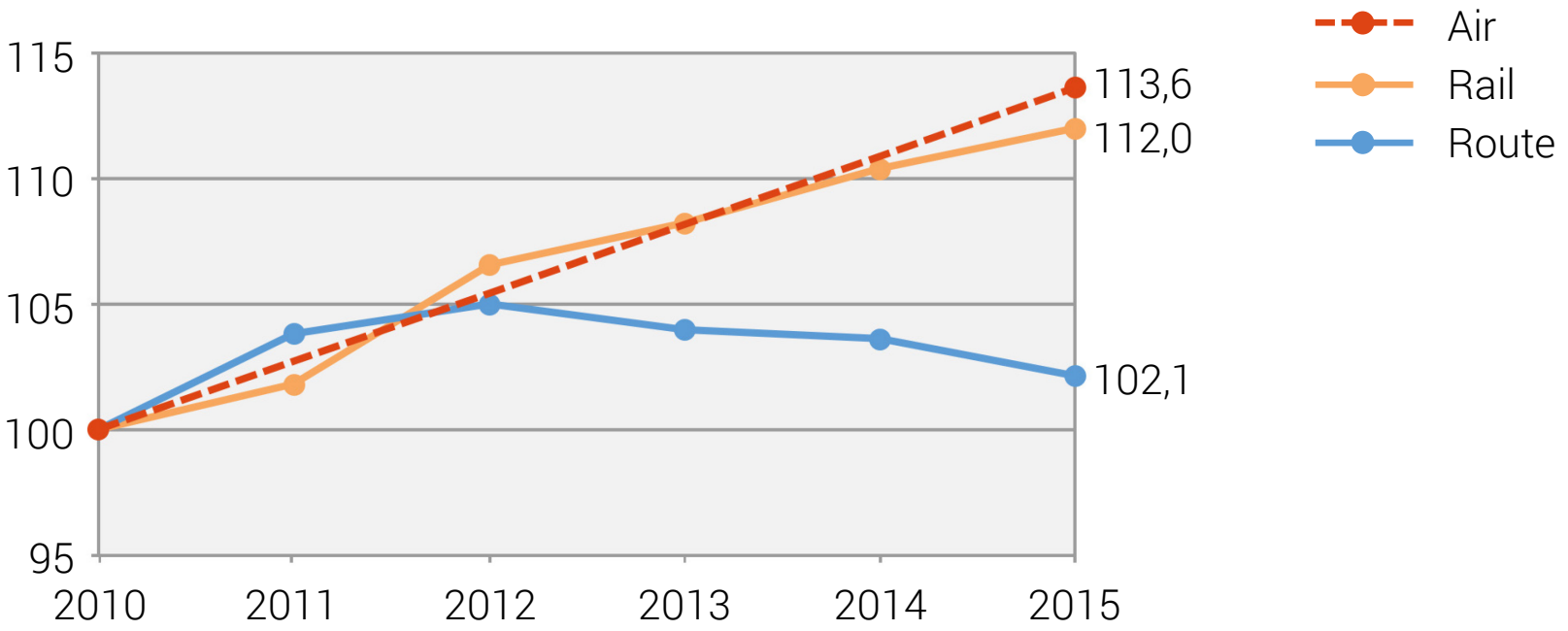
Milliards de francs



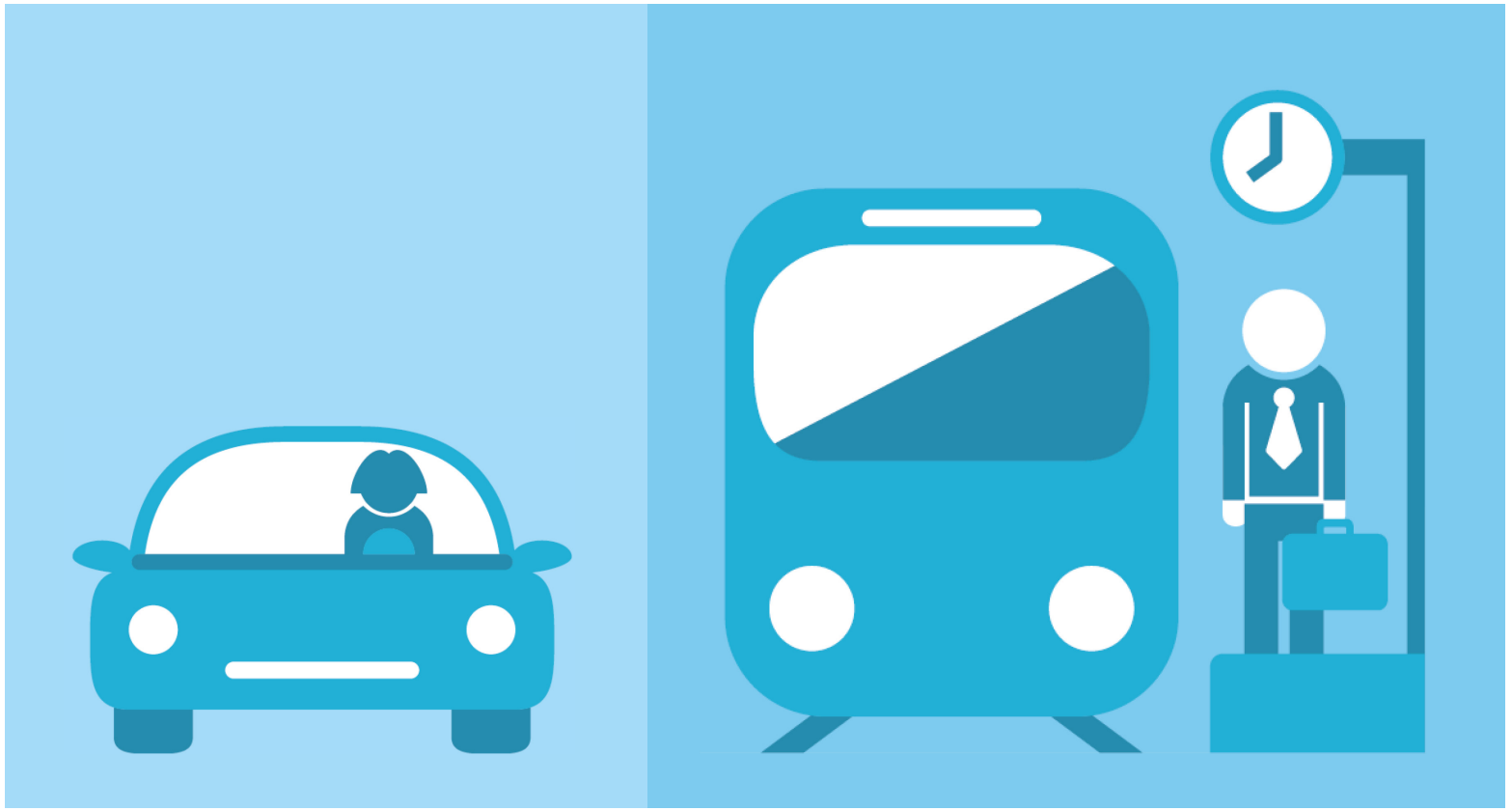
Hausse relativement forte dans les transports aériens et ferroviaires

Évolution des coûts des transports selon le mode de transport

Index 2010=100



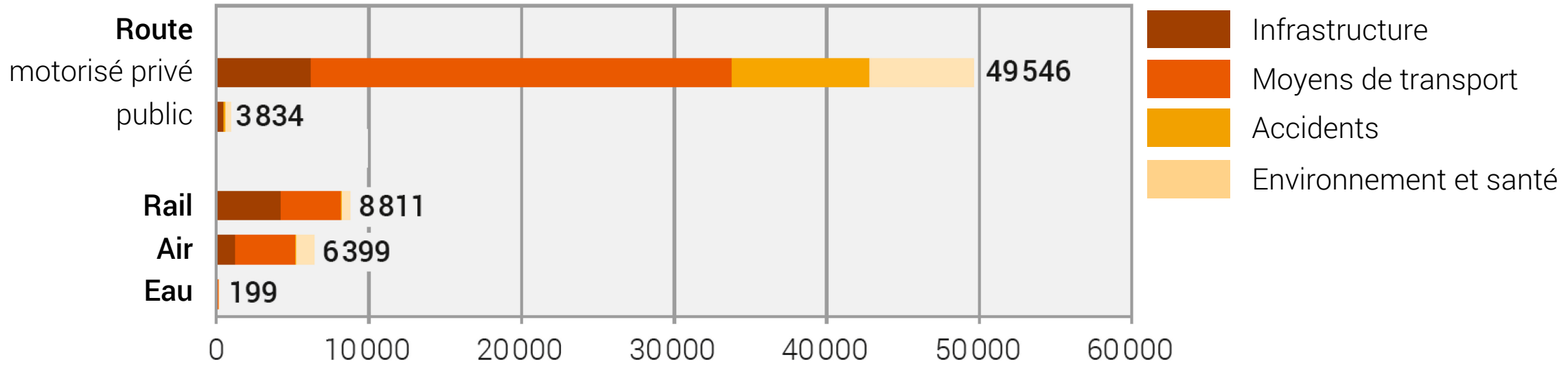
Transports de personnes



27,6 milliards de francs pour les véhicules routiers privés

Coûts des transports de personnes selon le type de coûts, en 2015

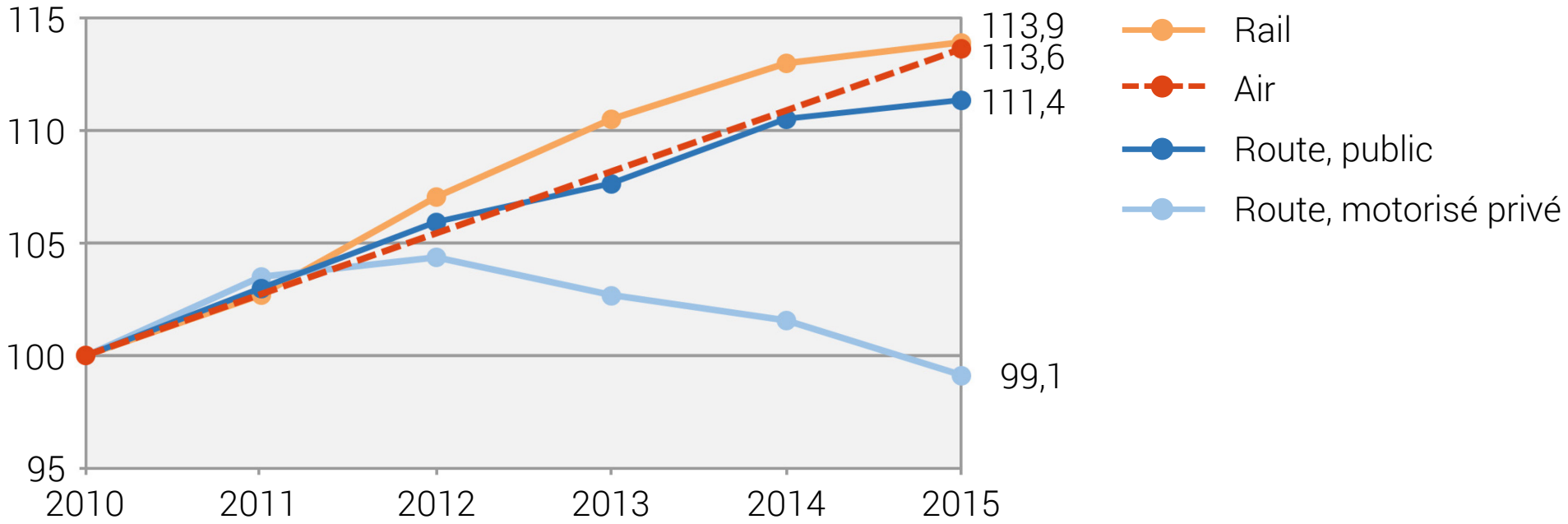
Millions de francs



Recul des coûts des transports routiers motorisés privés depuis 2012

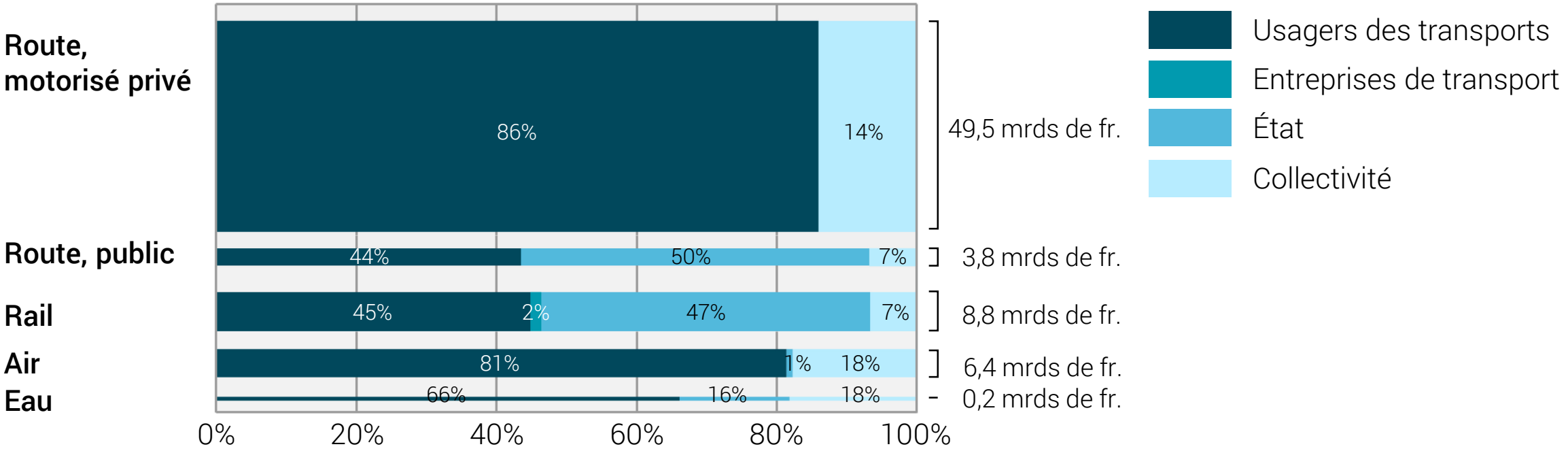
Évolution des coûts des transports de personnes

Index 2010=100



La route coûte 7,0 milliards de francs à la collectivité
Le rail coûte 4,1 milliards de francs à l'État

Coûts des transports de personnes selon les payeurs finaux, en 2015

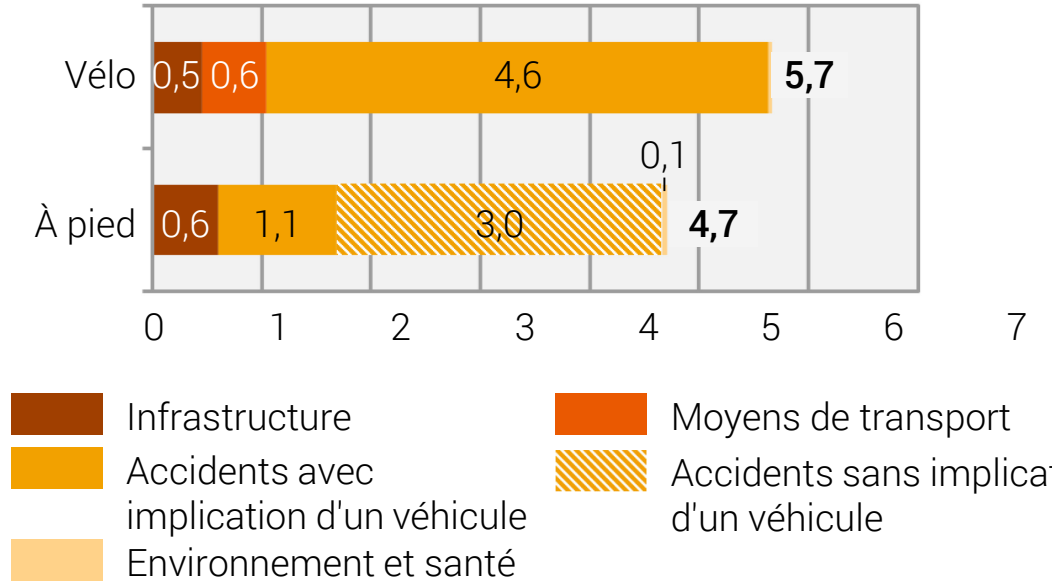


Mobilité douce

Les accidents: facteur de coût prédominant dans la mobilité douce

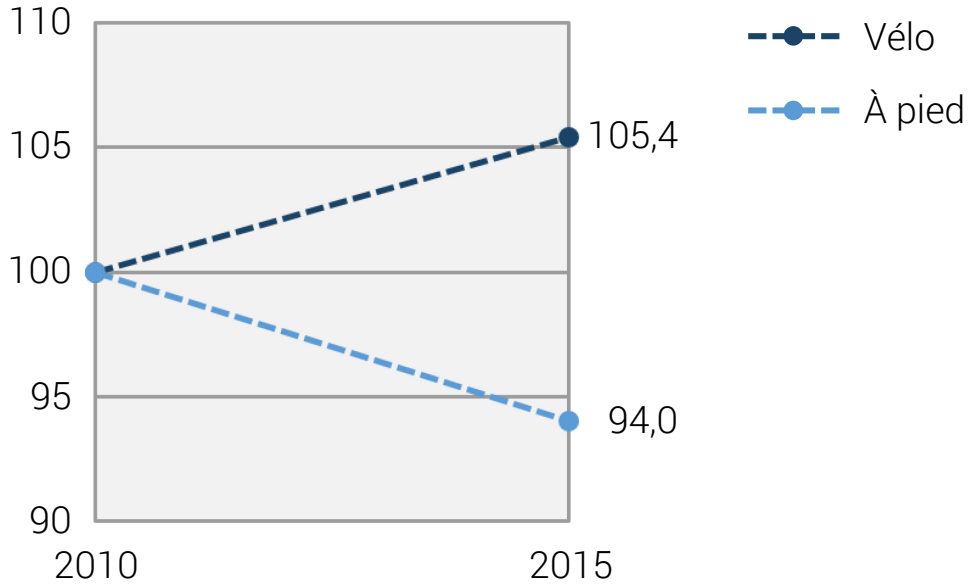
Coûts de la mobilité douce selon le type de coûts, en 2015

Milliards de francs



Évolution des coûts de la mobilité douce

Index 2010=100

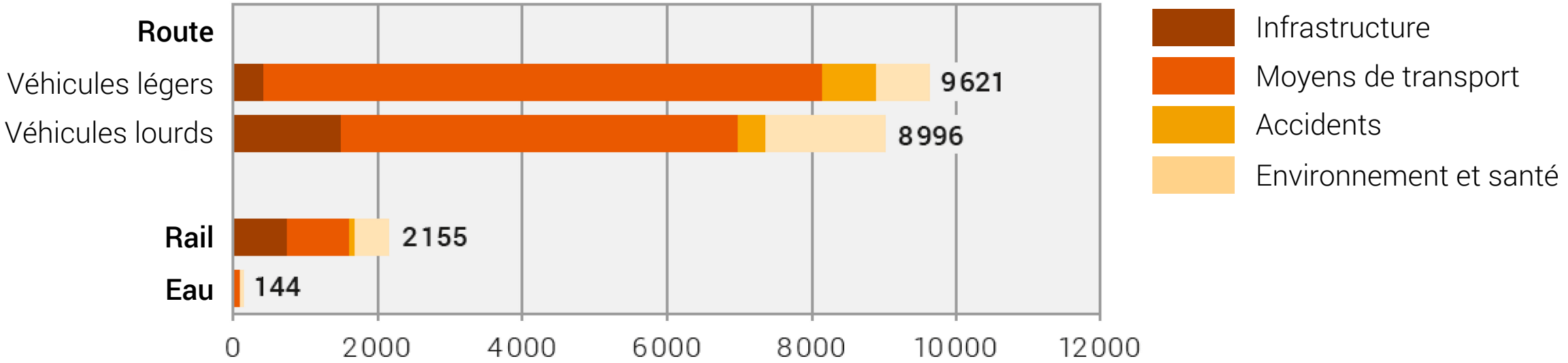


Transports de marchandises

Ce qui coûte le plus: les activités avec voitures de livraison

Coûts des transports de marchandises selon le type de coûts, en 2015

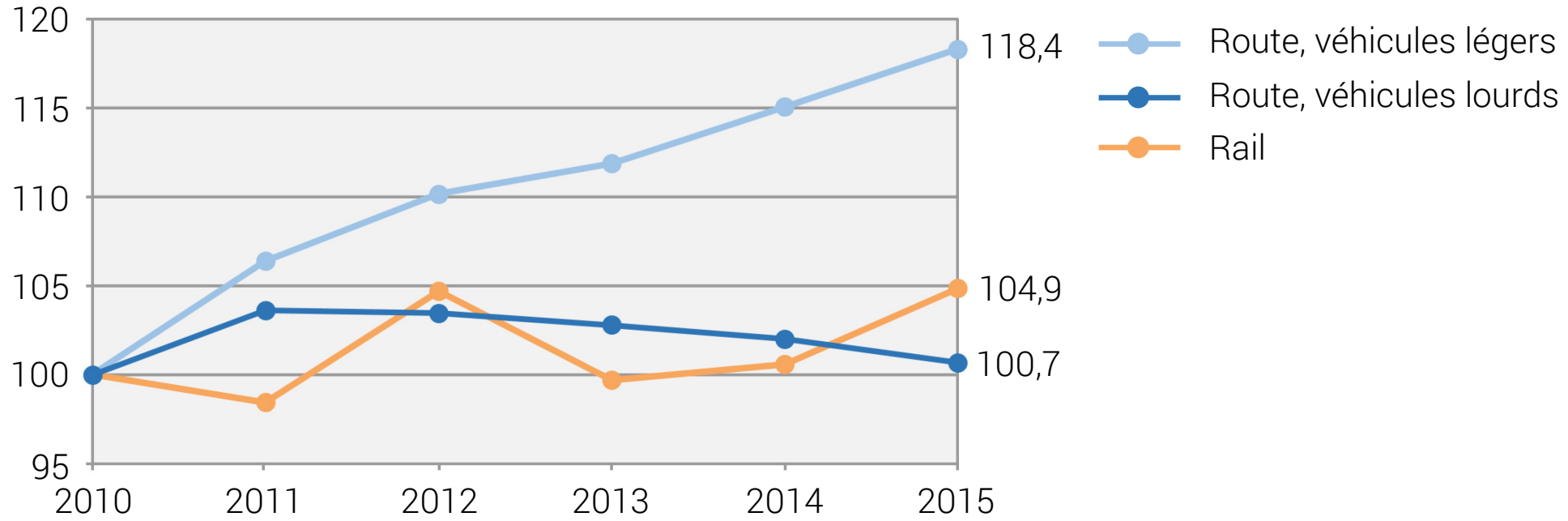
Millions de francs



Les coûts des poids lourds restent stables

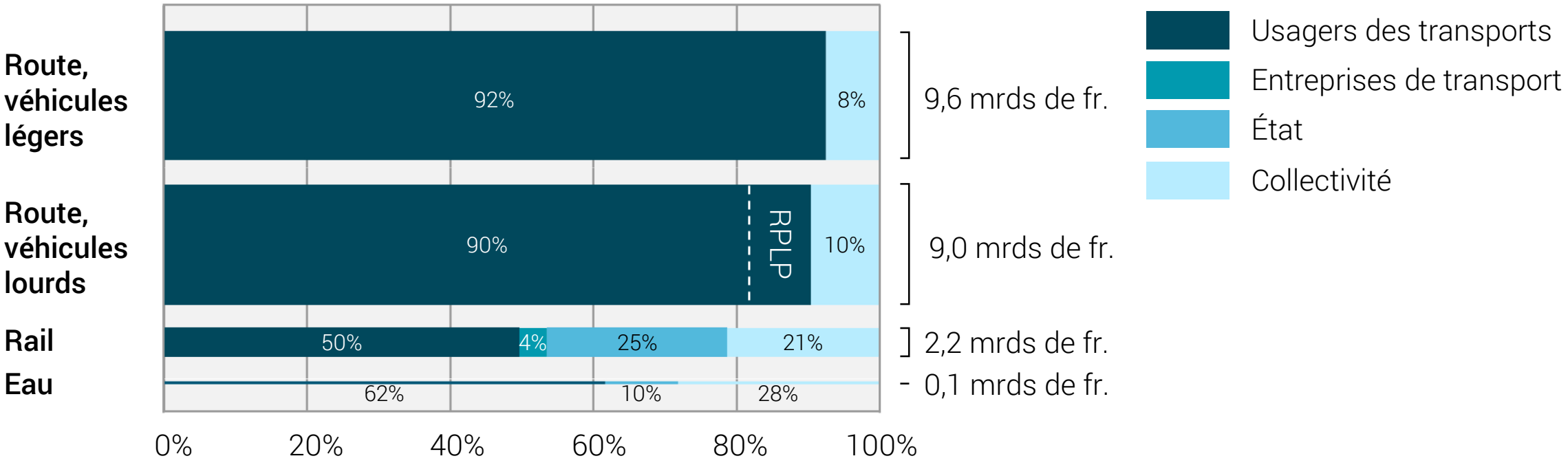
Évolution des coûts des transports de marchandises

Index 2010=100



La collectivité est mise à contribution

Coûts des transports de marchandises selon les payeurs finaux, en 2015

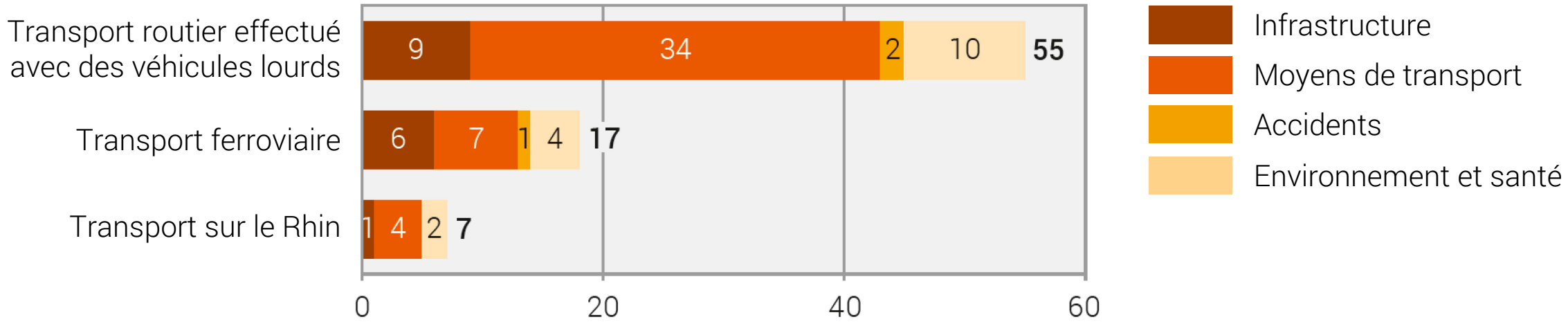


Faits marquants

Les transports sur le Rhin sont de loin meilleur marché

Coûts kilométriques des transports de marchandises selon le type de coûts, en 2015

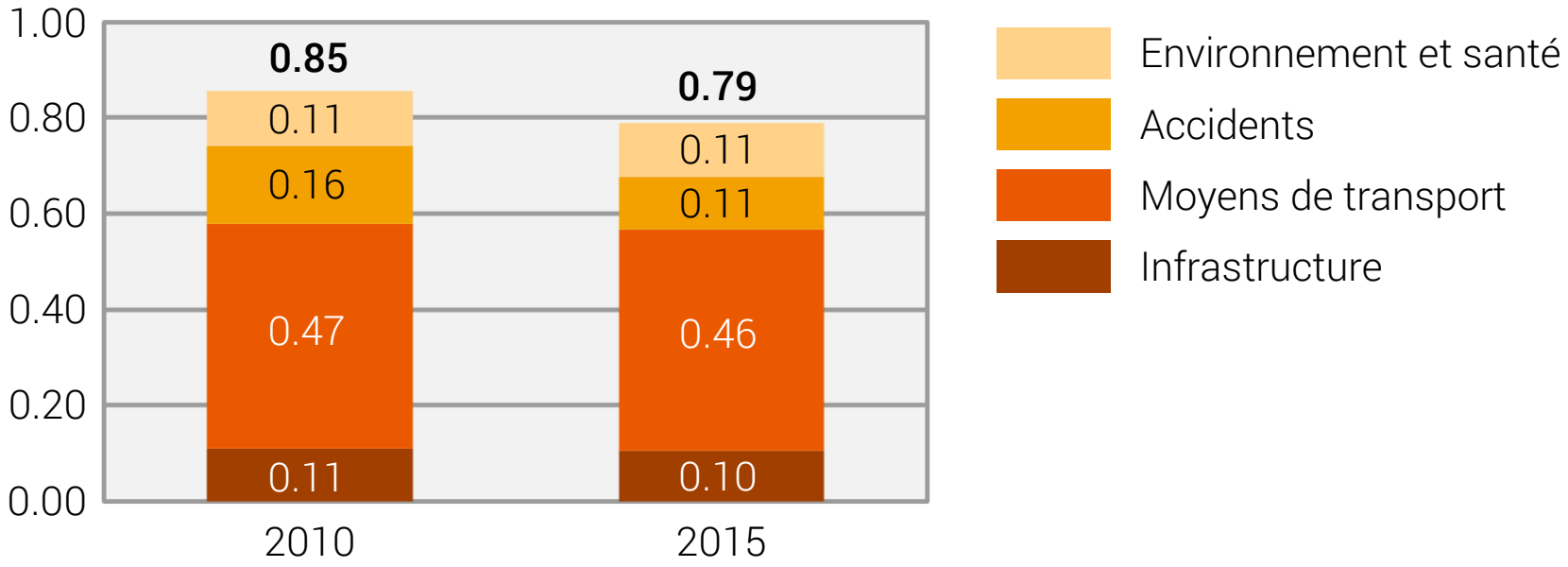
Centimes par tonne-km



Voitures de tourisme : baisse des coûts liés aux accidents

Coûts des voitures de tourisme par véhicule-kilomètre, en 2015

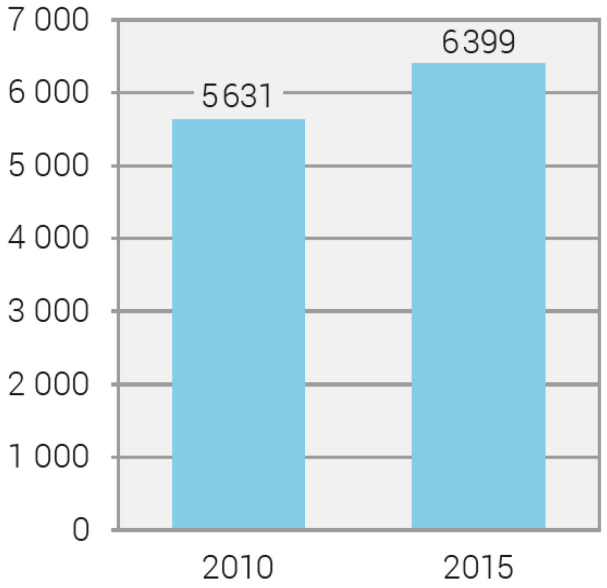
Francs par véhicule-km



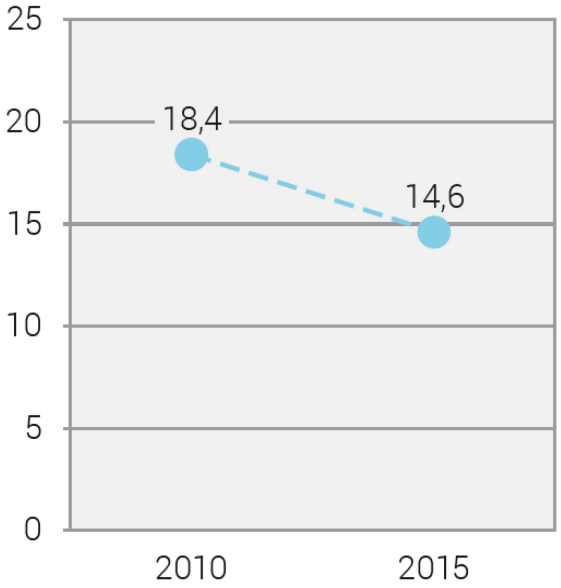
Transports aériens: coûts en hausse malgré des gains en efficacité

Coûts totaux et coûts kilométriques du trafic de ligne et charter, en2015

Coûts totaux
en millions de francs



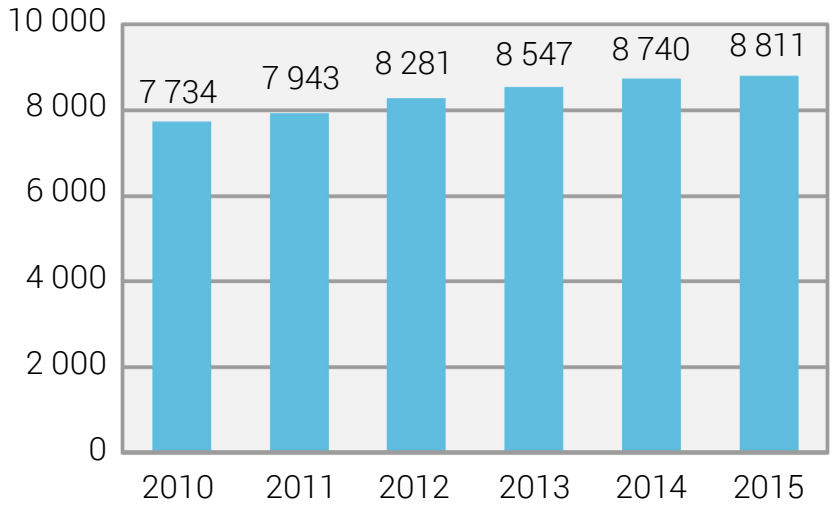
Coûts kilométriques
en centimes par personne-km



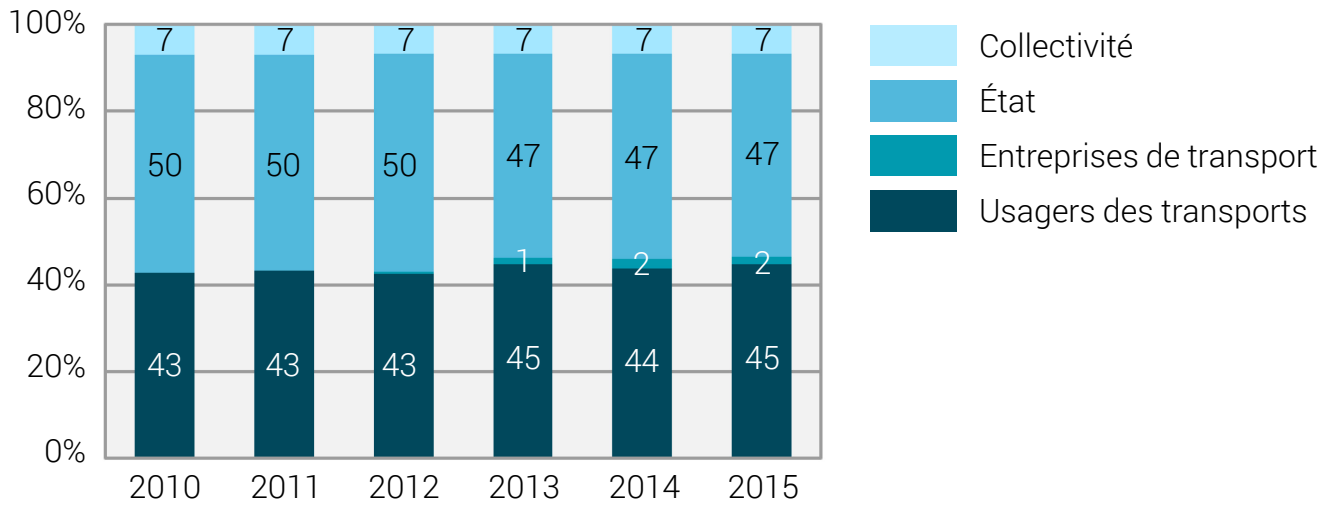
Transports ferroviaires de personnes: hausse des coûts et hausse du financement par les utilisateurs

Évolution des coûts des transports ferroviaires de personnes

Coûts totaux, en millions de francs



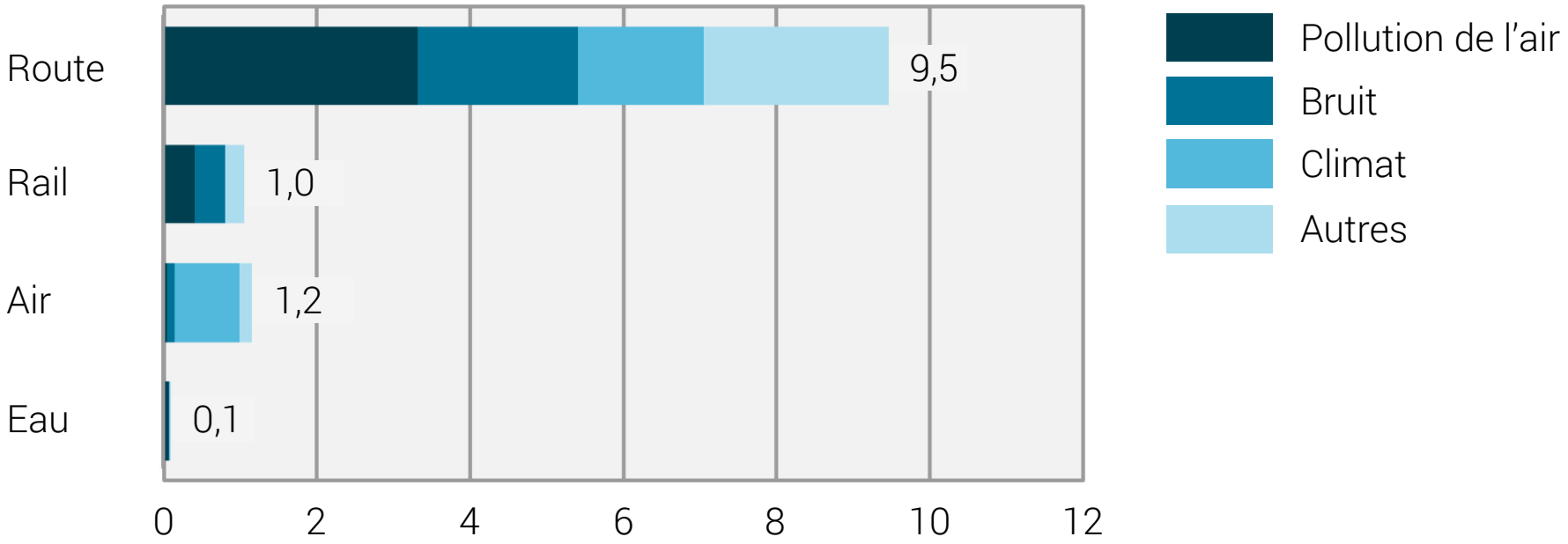
Payeurs finaux, parts en %



Dommages climatiques: la route dépasse l'aviation

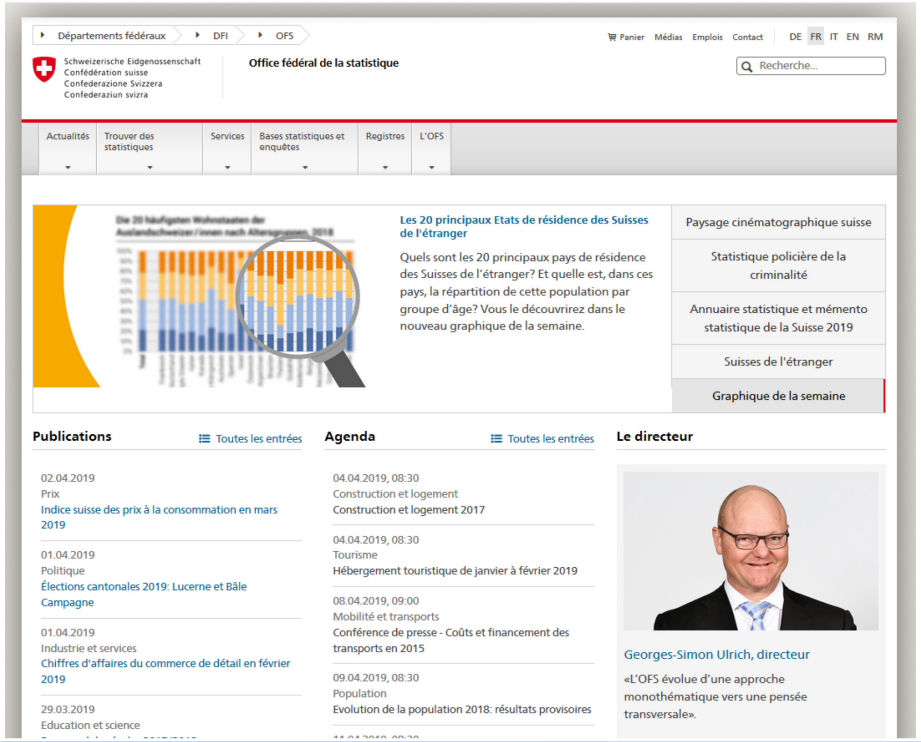
Coûts sociaux des transports liés aux dommages à l'environnement et à la santé, en 2015

Milliards de francs



Informations supplémentaires

www.statistique.ch



Sur ce thème

- Communiqués de presse
- Publication sous forme de Digi-Pub
- Vidéos
- Podcasts
- Tableaux

Photo : Yves Maurer Weisbrod

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

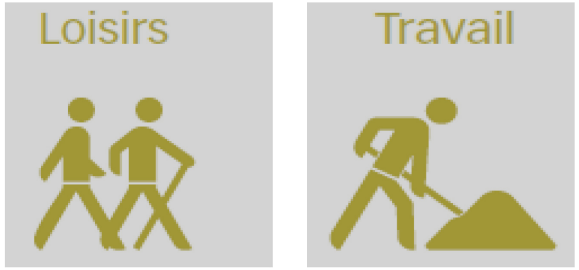
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Coûts et financement des transports 2015 – conclusions pour la planification des transports et l'aménagement du territoire

Berne, le 8 avril 2019

Ulrich Seewer, sous-directeur, ARE

Grande utilité de la mobilité



- Gains de temps
- Meilleure accessibilité des lieux fréquentés pour les achats, les loisirs et le travail ; ce qui permet
  - de concilier famille et travail (pendulaires)
  - d'avoir une vie sociale et d'entretenir des réseaux
- Offre de biens et de services plus diversifiée et moins chère (commerce et concurrence)
- Création d'emplois et de valeur ajoutée par le secteur des transports

Coûts pour l’économie en 2015

Coûts pour l’économie :

11 000 francs par personne

(rail et transports routiers motorisés)

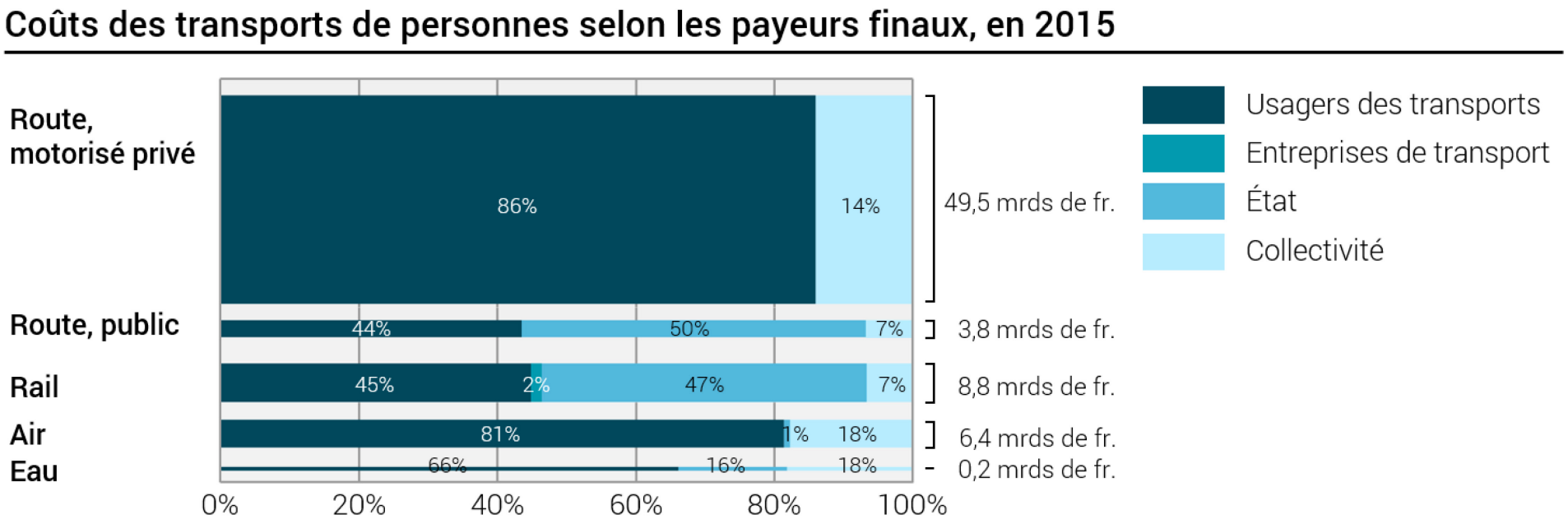
Coûts du temps passé dans les embouteillages :

150 francs par personne

(transports routiers)

Sources : OFS, ARE

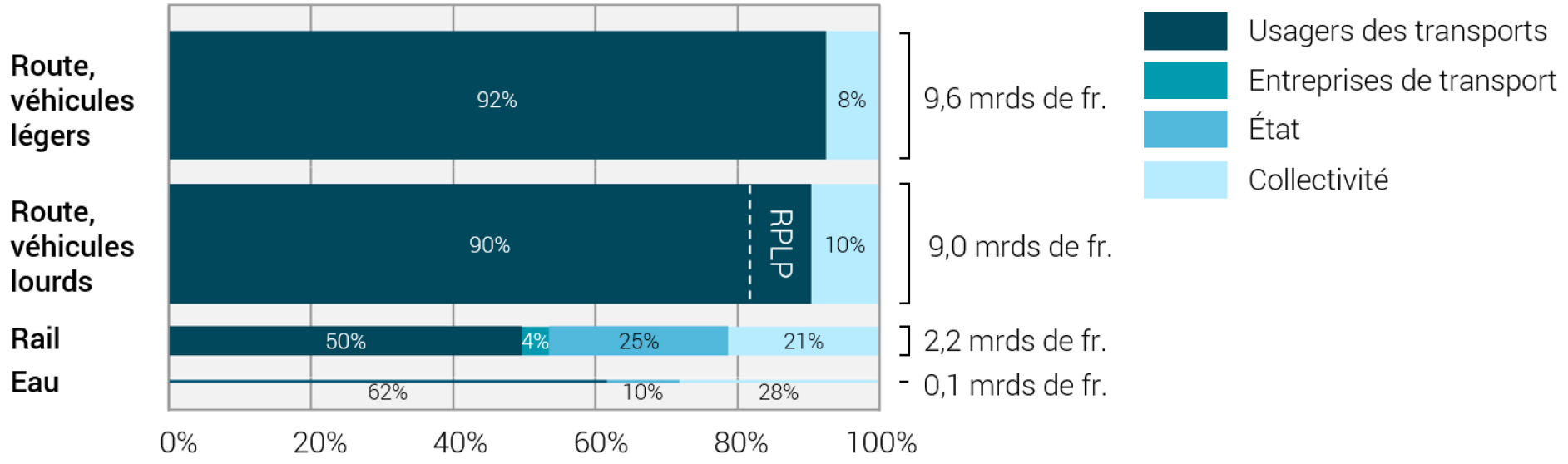
Transports de personnes : les usagers ne paient qu'une partie des coûts



Source : OFS

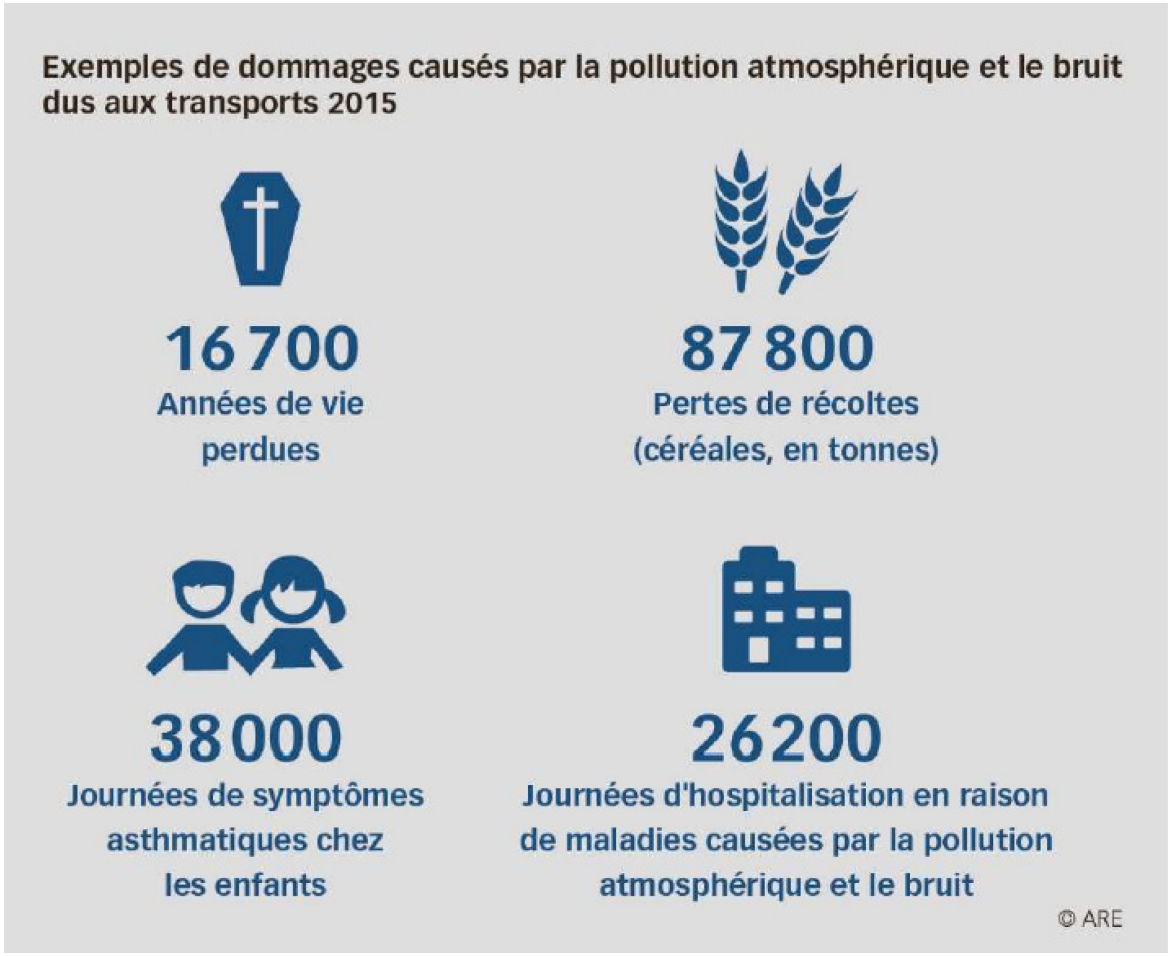
Transports de marchandises : les usagers ne paient qu'une partie des coûts

Coûts des transports de marchandises selon les payeurs finaux, en 2015



Source : OFS

Coûts externes 2015



Les coûts internes sont directement supportés par les utilisateurs des transports et influencent le comportement de mobilité.

Les coûts externes ne sont pas directement supportés par les utilisateurs des transports mais par la collectivité ou par les générations futures et n'ont aucun effet sur le comportement de mobilité.

© ARE

1540 francs de coûts externes par personne

Source : ARE

Bénéfices des déplacements à pied et à vélo

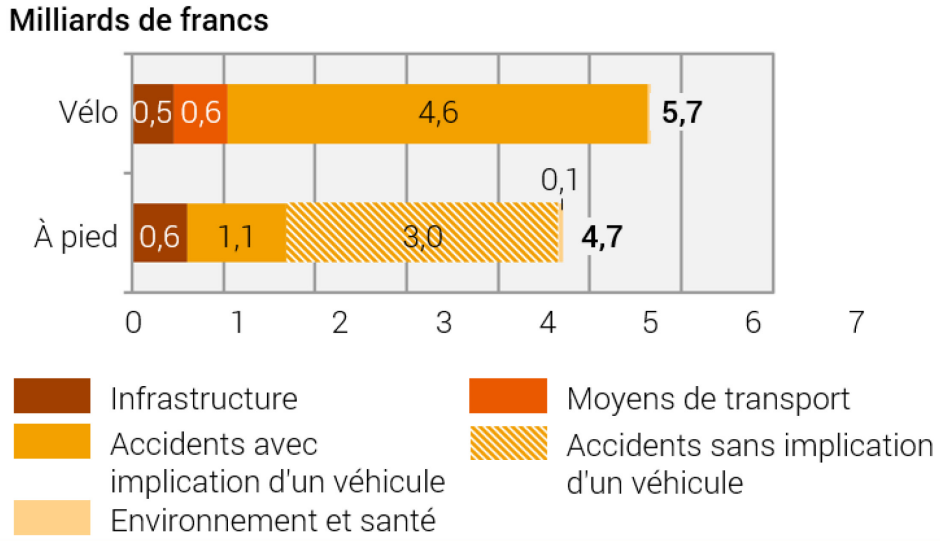
- convient bien aux courtes distances et pour les premiers et derniers kilomètres
- occupe peu de place
- ni bruit ni émissions polluantes
- bon pour la santé

➢ **160 francs par personne de bénéfices externes liés à la santé**

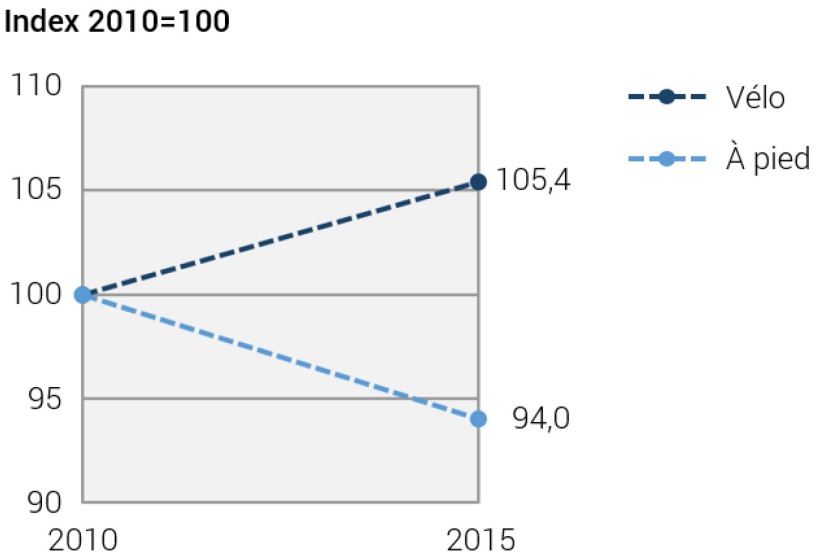
Coûts élevés des accidents à pied et à vélo

Vélo : en hausse

Coûts de la mobilité douce selon le type de coûts, en 2015

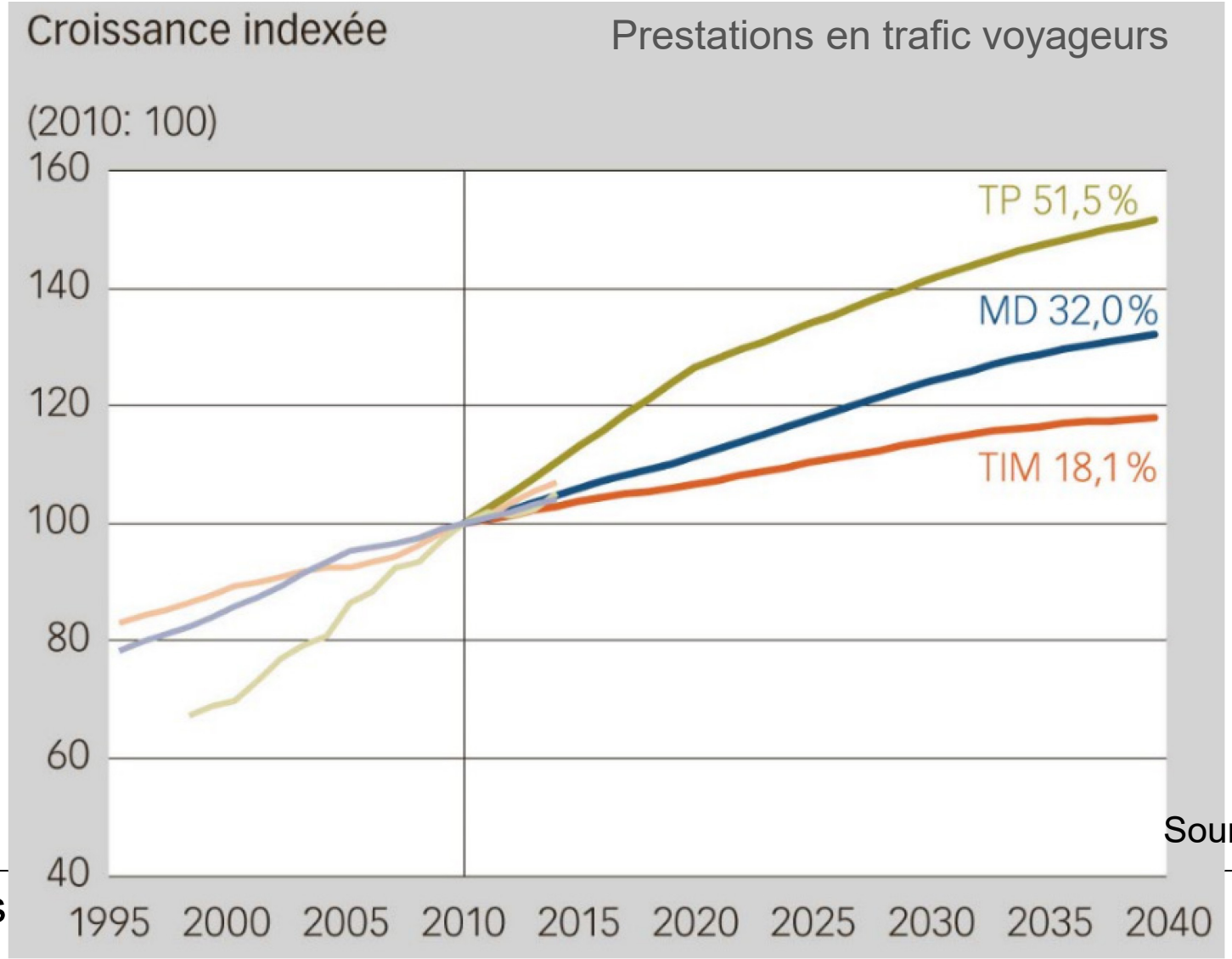


Évolution des coûts de la mobilité douce



Source : OFS

Perspectives 2040 : si rien n’est fait, le volume des transports augmentera encore



Source : ARE

Problèmes existants

- Aggravation des **insuffisances de capacités** sur la route et le rail

- **Les infrastructures de transports**
  - sont chères, sans flexibilité, faites pour le long terme
  - ne sont pour la plupart utilisées entièrement qu'aux heures de pointe
  - occupent beaucoup de place
  - présentent des interactions complexes avec l'aménagement du territoire

- **La mobilité ne coûte pas assez**, ce qui incite à faire des trajets plus longs et fréquents

Pistes de solutions

- Mieux exploiter les **infrastructures existantes**, augmenter le taux d'utilisation des routes et du rail
  - **imputer davantage les coûts (externes) aux usagers**
  - recourir à la gestion de la mobilité et aux prestations de mobilité pour lisser les courbes de charge de trafic
- **Sécuriser davantage le trafic vélo et piéton** ; la Confédération peut fixer de nouveaux principes pour les réseaux de pistes cyclables
- **Pour toute extension des infrastructures**
  - recourir aux modes de transports selon leurs atouts
  - coordonner avec le **développement territorial** souhaité

Le Programme en faveur du trafic d’agglomération, un instrument clé

Merci
de votre attention

Photo : Yves Maurer Weisbrod