

Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2020

Coûts et financement des transports 2017

Transport routier, ferroviaire et aérien

Le transport motorisé sur route, sur rail et dans l'air a généré en 2017 des coûts à hauteur de 92,7 milliards de francs. Ce chiffre correspond à plus de 10 000 francs par habitant. Les trois quarts des coûts sont attribuables au transport de personnes et un quart au transport de marchandises. Aucun mode de transport n'a couvert lui-même 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?

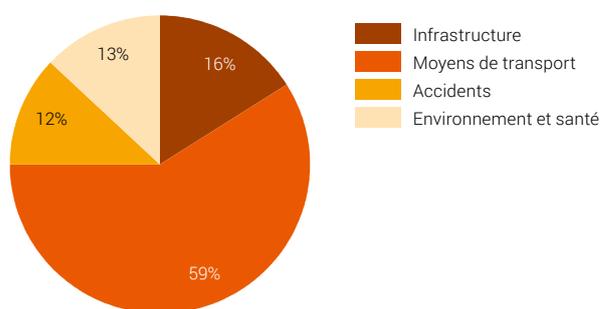
La statistique CFT présente chaque année les derniers résultats du transport routier motorisé, du transport ferroviaire et de l'aviation. Les résultats de la navigation et de la mobilité douce (piétons et vélos) sont publiés tous les cinq ans. La prochaine vue d'ensemble sera disponible pour l'année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

1 Coûts totaux

Le transport routier motorisé ainsi que le transport ferroviaire et aérien ont occasionné des coûts totaux à hauteur de 92,7 milliards de francs en 2017.¹ Outre les dépenses pour les *moyens de transport* (54,4 milliards de francs au total) et les *infrastructures de transport* (15,3 milliards), ils incluent les coûts des *accidents* (10,7 milliards) et des *dommages causés à l'environnement et à la santé* (12,3 milliards) (G1).

Coûts du transport¹ selon le type de coûts, en 2017

G1



Total: 92,7 milliards de francs

¹ sans la mobilité douce et la navigation

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

© OFS 2020

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

Coûts totaux (coûts sociaux) des transports

Les *coûts totaux* des transports correspondent à la notion de *coûts sociaux* utilisée en économie. Ils englobent aussi bien les coûts pris en charge par leurs auteurs (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.

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 (71,1 milliards contre 21,6 milliards) (G2). Les coûts du transport routier motorisé (74,3 milliards de francs) étaient plus de six fois supérieurs à ceux du transport ferroviaire (11,7 milliards) et douze fois plus élevés que ceux du transport aérien (6,7 milliards).

Les coûts ont augmenté globalement de 8% entre 2010 et 2017. C'est dans le transport ferroviaire qu'ils ont le plus fortement progressé (+20%) (G3). Cette hausse s'explique par les investissements consentis dans l'infrastructure ferroviaire (p. ex. le tunnel de base du Gothard), par la densification des horaires et par l'acquisition d'un nouveau matériel roulant. Dans le transport aérien, les coûts ont dépassé en 2017 de 19% ceux de 2010 (5,6 milliards). L'augmentation constante du nombre de passagers explique cette évolution.

Les coûts du transport routier motorisé ont pour leur part augmenté de 5% entre 2010 et 2017. En 2017, après une baisse temporaire, ils sont revenus au niveau de 2012.

Types de coûts

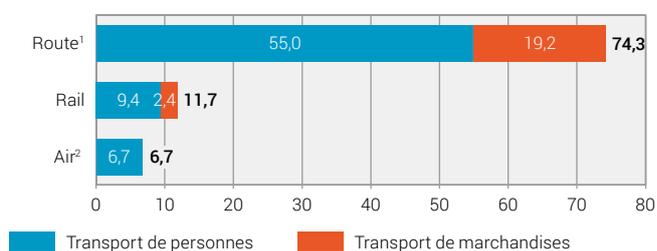
La statistique CFT identifie quatre types de coûts différents. Ces derniers expriment l'origine des coûts du transport :

- *Coûts d'infrastructure* : coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure de transport
- *Coûts des moyens de transport* : coûts pour l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport
- *Coûts d'accidents* : coûts matériels des accidents (dommages matériels, frais de guérison, frais de police et juridiques, coûts économiques pour la société (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 du transport de personnes et de marchandises selon le mode de transport, en 2017

G2

Milliards de francs



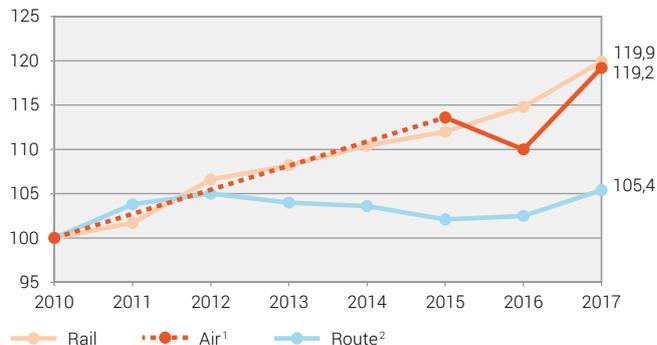
¹ sans la mobilité douce
² sans l'aviation générale

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

Évolution des coûts du transport selon le mode de transport

G3

Indice 2010=100



¹ données uniquement disponibles pour 2010, 2015, 2016 et 2017; sans l'aviation générale
² sans la mobilité douce

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

2 Transport de personnes

2.1 Transport routier motorisé privé

Les coûts du transport routier motorisé privé de personnes en 2017 se sont établis à 51,0 milliards de francs (2010: 50,0 milliards) (G4). 56% des coûts (28,4 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 12% et 18%.

Ces coûts ont été supportés dans un premier temps par les usagers des transports (73%) et par les pouvoirs publics (13%). Après prise en compte de tous les transferts, comme l'impôt sur les huiles minérales et l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, 86% des coûts finaux (43,7 milliards de francs) ont été financés par les usagers eux-mêmes. Les 7,3 milliards de francs restants, non couverts, ont été pris en charge par la collectivité et représentent des coûts externes liés à des *accidents*, à l'*environnement* et à la *santé*.

Payeurs directs et finaux

Les *payeurs directs* prennent en charge les coûts du transport au moment où ceux-ci sont produits. Les coûts liés à l'infrastructure routière, par exemple, sont supportés pour le moment par les pouvoirs publics, 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.

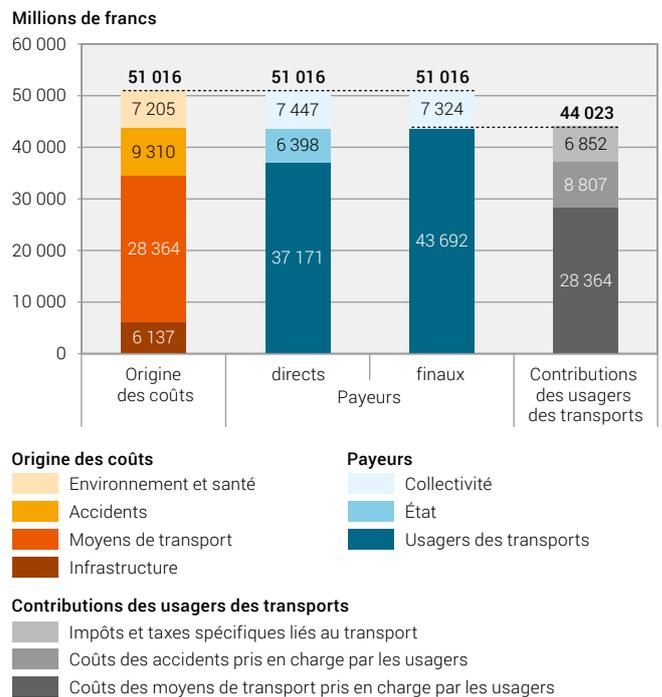
2.2 Transport public routier

Le transport public routier, qui regroupe les autobus, les trolleybus et les trams circulant selon un horaire défini, a coûté au total 4,0 milliards de francs en 2017 (2010: 3,4 milliards) (G5). Cette somme correspond à environ 8% des coûts du transport routier motorisé privé. Environ les trois quarts (3,1 milliards de francs) ont été dépensés pour des *moyens de transport* et 0,5 milliard de francs ont servi à financer l'*infrastructure*. Dans le transport public routier, la part des coûts d'*accidents*, d'*atteintes à l'environnement* et à la *santé* n'a été que de 11%. Par comparaison, cette part s'est élevée à 32% dans le transport routier motorisé privé.

82% des coûts (3,3 milliards de francs) ont été pris en charge par les entreprises de transport elles-mêmes. Après comptabilisation des recettes tarifaires, des subventions et des indemnités, les usagers ont pris en charge 44% des coûts finaux (1,8 milliard de francs) et les pouvoirs publics 49% (2,0 milliard de francs).

Coûts et financement du transport routier motorisé privé de personnes, en 2017

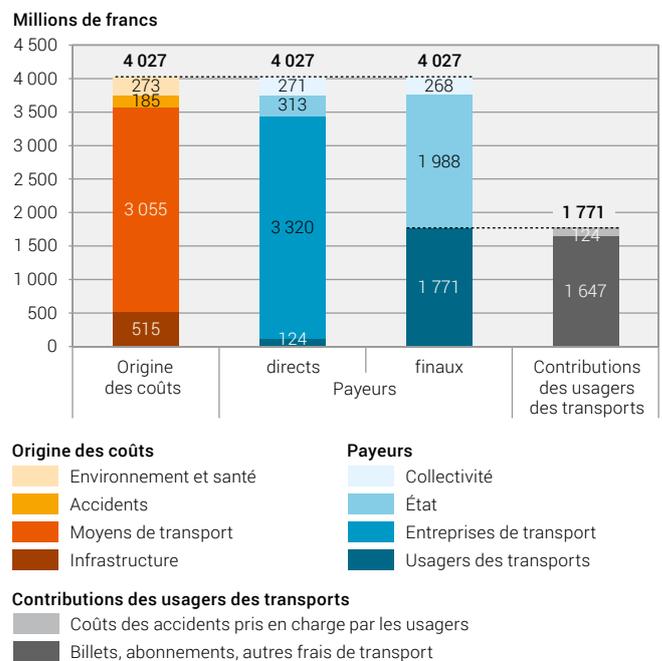
G4



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

Coûts et financement du transport public routier, en 2017

G5



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

2.3 Transport ferroviaire de personnes

En 2017, les coûts du transport ferroviaire de personnes ont totalisé 9,4 milliards de francs (2010: 7,7 milliards de francs) (G6). Environ la moitié de ce montant (4,7 milliards de francs) a été consacrée à la construction et au maintien de l'infrastructure ferroviaire. Les moyens de transport ont coûté presque autant (4,0 milliards de francs).

De ce total, 7,6 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 les coûts finaux à raison de 4,2 milliards de francs pour les premiers et de 4,5 milliards de francs pour les seconds.

2.4 Trafic de ligne et charter

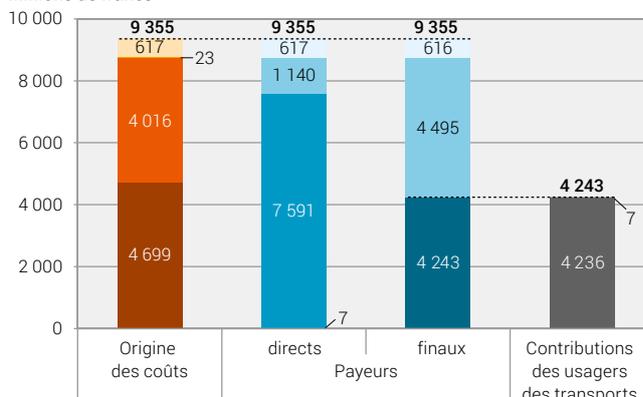
Le trafic de ligne et charter a coûté en 2017 un total de 6,7 milliards de francs (y compris le fret dans les soutes des aéronefs) (G7), soit 19% de plus qu'en 2010 (5,6 milliards de francs). 62% des coûts ont été occasionnés par l'acquisition et l'exploitation des avions, 18% par les dépenses consenties dans l'infrastructure, 20% par les dommages causés à l'environnement et à la santé, notamment par les émissions de gaz à effet de serre.

Sur les coûts totaux du trafic de ligne et charter, 5,4 milliards de francs ont été financés par les passagers sous la forme de dépenses pour acheter les billets d'avion, alors que 1,3 milliard de francs ont été reportés sur la collectivité comme coûts externes liés à l'environnement et à la santé. Les pouvoirs publics n'ont contribué aux coûts qu'à raison de 52 millions de francs, principalement consacrés au soutien à la sécurité aérienne.

Coûts et financement du transport ferroviaire de personnes, en 2017

G6

Millions de francs



Origine des coûts

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

Payeurs

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

Contributions des usagers des transports

- Coûts des accidents pris en charge par les usagers
- Billets, abonnements, autres frais de transport

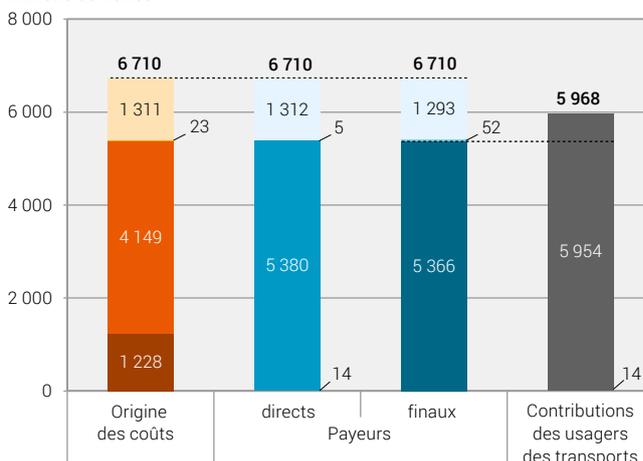
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)

© OFS 2020

Coûts et financement du trafic de ligne et charter¹, en 2017

G7

Millions de francs



Origine des coûts

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

Payeurs

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

Contributions des usagers des transports

- Billets et taxes d'aéroport
- Coûts des accidents pris en charge par les usagers

¹ y compris le fret dans les soutes des aéronefs

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

© OFS 2020

2.5 Coûts kilométriques du transport de personnes

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

En 2017, le nombre de personnes-kilomètres (pkm) parcourus a atteint 100,8 milliards dans le transport routier motorisé privé de personnes, 4,5 milliards dans le transport public routier et 20,9 milliards dans le transport ferroviaire. Les coûts kilométriques en résultant se sont ainsi élevés à 51 ct/pkm dans le transport routier motorisé privé, à 90 ct/pkm dans le transport public routier et à 45 ct/pkm dans le transport ferroviaire de personnes (G8). Il convient toutefois de noter que le transport public routier entretient une relation complémentaire avec le rail: ce dernier, relativement peu cher, est dépendant des trams, trolleybus et autobus pour la desserte fine des régions. Si l'on réunit le transport public routier et le transport ferroviaire, les coûts kilométriques ont atteint, en 2017, 53 centimes par personne-kilomètre.

En raison des grandes distances couvertes par les avions et de leur taux d'occupation élevé, le trafic de ligne et charter n'a coûté que 13 centimes par personne-kilomètre en avion. Cette valeur n'est cependant que partiellement comparable aux coûts kilométriques des transports terrestres.

Par rapport à 2010, les coûts kilométriques dans le transport routier motorisé privé de personnes ont diminué de 8%, avant tout grâce à la baisse des coûts d'accidents (G9). Le recul de ces coûts a été encore plus marqué dans le trafic de ligne et charter: les coûts par personne-kilomètre y ont reculé de 27% entre 2010 et 2017 en raison de gains en efficacité et d'une baisse des prix du kérosène.

En revanche, ces coûts ont augmenté plus fortement que les prestations de transport dans le transport public sur route (+4%) et sur rail (+11%).

À propos de l'interprétation des coûts kilométriques

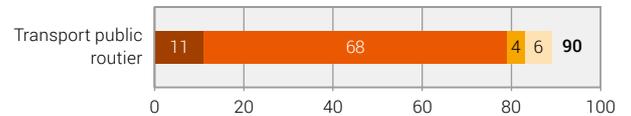
Les données relatives aux coûts kilométriques pour les différentes formes de transport sont des valeurs statistiques moyennes. Les coûts kilométriques réels peuvent diverger sensiblement des valeurs moyennes en fonction du moyen de transport utilisé, du taux d'occupation ou du taux de remplissage, de 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.

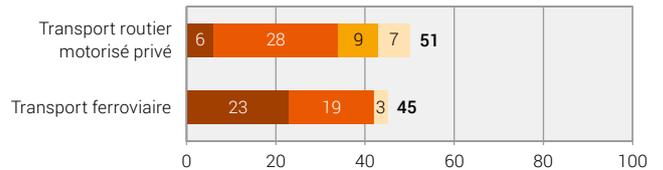
Coûts kilométriques du transport de personnes selon le type de coûts, en 2017

G8

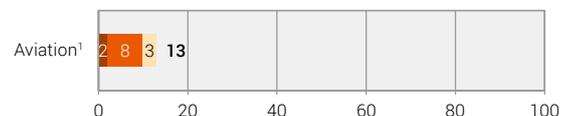
Transport de personnes avec courtes distances, en centimes par personne-km



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



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



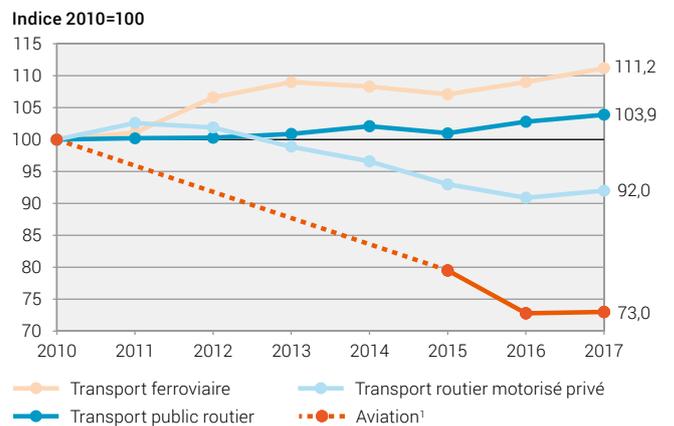
■ Infrastructure ■ Moyens de transport
 ■ Accidents ■ Environnement et santé

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

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

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

G9



¹ données uniquement disponibles pour 2010, 2015, 2016 et 2017

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

3 Transport de marchandises

3.1 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds

En 2017, les coûts du transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds (d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont totalisé 9,0 milliards de francs (G10) (2010: 8,9 milliards de francs). Environ deux tiers de ce montant (5,5 milliards) ont été consacrés à l'acquisition et à l'exploitation des *moyens de transport*. La part des *coûts liés aux accidents*, à l'*environnement et à la santé*, de 23%, était relativement élevée (2,0 milliard de francs).

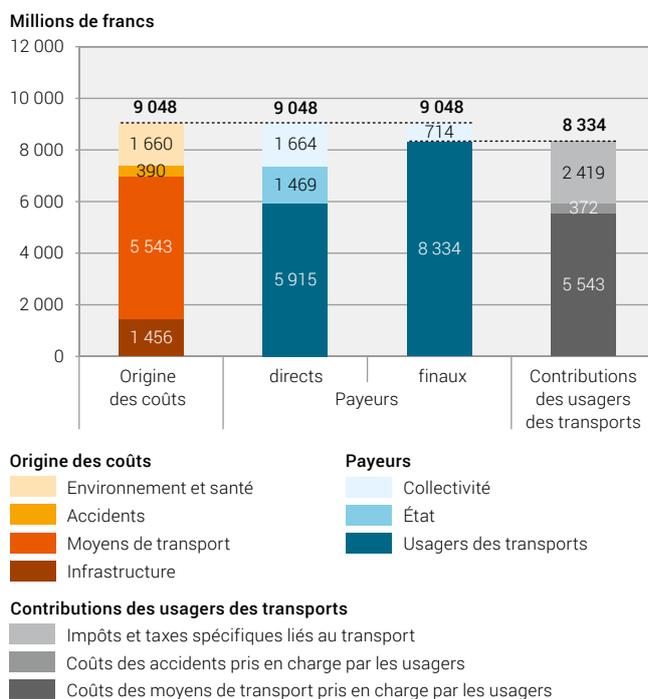
Les usagers des transports ont pris en charge dans un premier temps 5,9 milliards de francs de ces coûts. Les pouvoirs publics en ont supporté 1,5 milliard, et la collectivité, 1,7 milliard. Après imputation des impôts et des taxes versés par le trafic lourd, les usagers des transports ont supporté 92% des coûts finaux. Un montant de 0,7 milliard de francs n'a pas été couvert, ce qui signifie qu'il a été reporté sur la collectivité.

3.2 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers

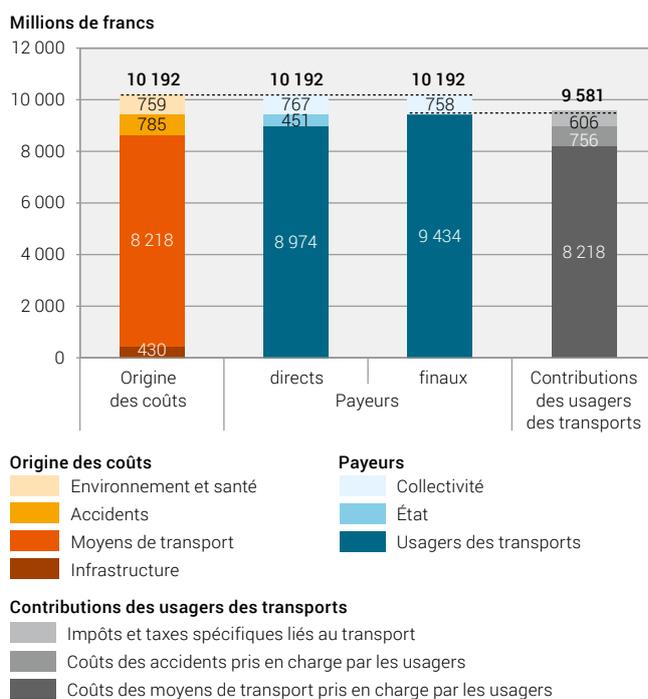
Le transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers légers (d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes) a occasionné 10,2 milliards de francs de coûts en 2017 (G11), soit une hausse de 25% depuis 2010. Dans le trafic lourd, en revanche, les coûts ont pratiquement stagné dans le même temps. Plus de quatre francs sur cinq ont servi à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des *moyens de transport* (8,2 milliards de francs). La part des autres catégories de coûts est restée comparativement faible (respectivement 4% et 8%).

Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont pris en charge au final 9,4 milliards de francs des coûts. Le solde de 0,8 milliard a été reporté sur la collectivité.

Coûts et financement du transport de marchandises effectués par les véhicules routiers lourds, en 2017 G10



Coûts et financement du transport de marchandises effectué par les véhicules routiers légers, en 2017 G11

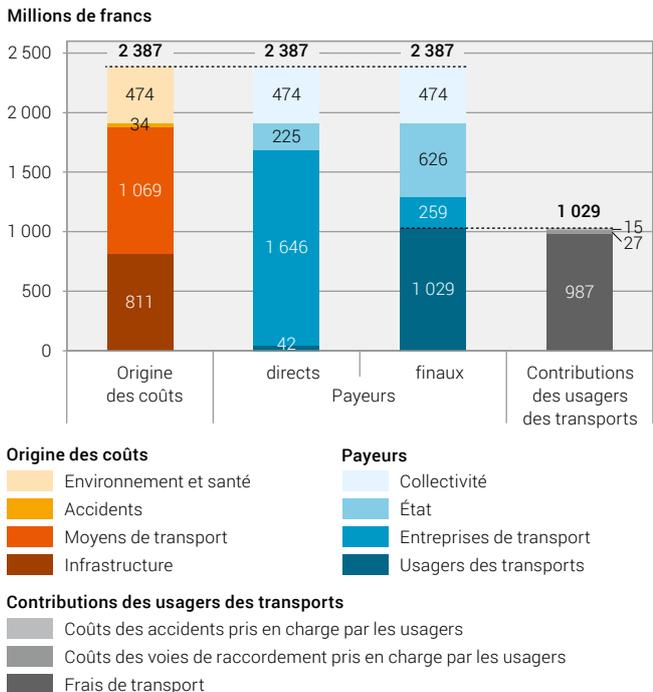


3.3 Transport ferroviaire de marchandises

Dans le transport ferroviaire de marchandises, les coûts se sont élevés à 2,4 milliards de francs en 2017 (2010: 2,1 milliards de francs) (G12). Les *moyens de transport* ainsi que la construction et l'entretien de l'*infrastructure ferroviaire* en ont absorbé respectivement 1,1 et 0,8 milliard de francs. Les coûts liés aux atteintes à l'*environnement et à la santé* ont atteint 0,5 milliard de francs. Les *coûts d'accidents* n'ont quant à eux guère pesé dans la balance (34 millions de francs).

De ces coûts, 1,7 milliard de francs ont été financés directement par les entreprises de transport, et 0,2 milliard par les pouvoirs publics. Au final, la facture s'est élevée à 1,0 milliard de francs pour les usagers des transports, et à 0,6 milliard de francs pour les pouvoirs publics. Les coûts externes reportés sur la collectivité se sont inscrits à 0,5 milliard de francs.

Coûts et financement du transport ferroviaire de marchandises, en 2017 G12



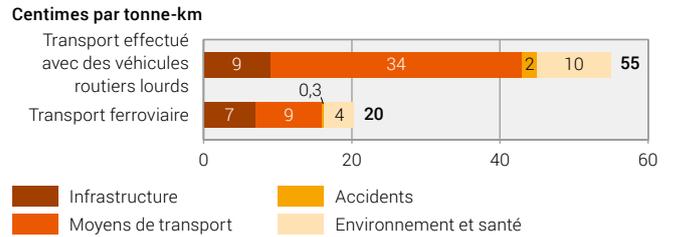
Remarque: les corrections extraordinaires de valeurs comptables ont entraîné des coûts supplémentaires de 189 millions de francs en 2017.

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

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.

Coûts kilométriques du transport de marchandises selon le type de coûts, en 2017 G13



Remarque: les corrections extraordinaires de valeurs comptables ont entraîné des coûts supplémentaires de 189 millions de francs en 2017 (soit l'équivalent de 2 centimes par tonne-km).

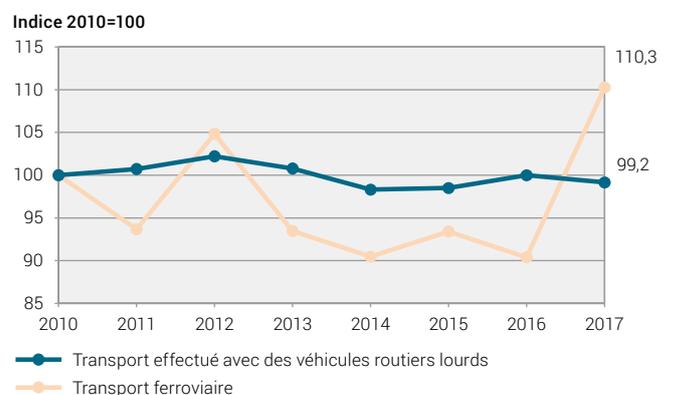
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

En 2017, les prestations de transport des véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont atteint 16,3 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à un coût moyen de 55 centimes par tonne-kilomètres (G13). 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 11,7 milliards de tonnes-kilomètres. Elles ont ainsi été inférieures de 6 % par rapport au niveau de l'année précédente (12,4 milliards) en raison notamment de la fermeture temporaire de la ligne allemande de la vallée du Rhin. Les coûts kilométriques moyens générés par le transport ferroviaire de marchandises étaient donc de seulement 20 centimes par tonne-kilomètre.

Par rapport à 2010, les coûts kilométriques moyens sont restés quasi stables dans le transport de marchandises effectué par des véhicules routiers lourds, alors qu'ils ont augmenté de 10% dans le transport ferroviaire de marchandises en raison d'amortissements extraordinaires à caractère unique en 2017 (G14).

Évolution des coûts kilométriques du transport de marchandises selon la forme de transport G14



Remarque: les corrections extraordinaires de valeurs comptables ont entraîné des coûts supplémentaires de 189 millions de francs en 2017.

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

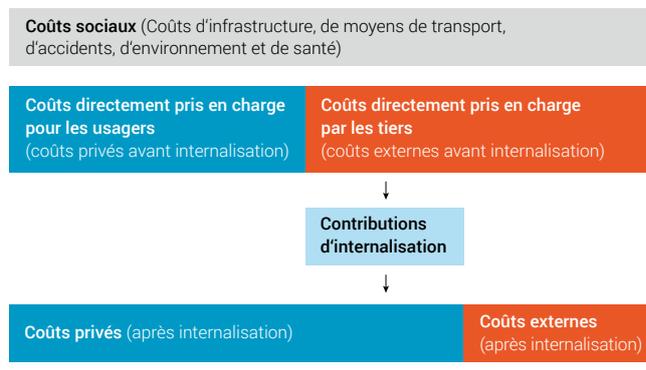
4 Coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé

Le trafic occasionne des *coûts d'accidents* sous la forme de dégâts matériels et de dommages corporels. Il a également une incidence négative sur l'environnement et sur la santé humaine, en raison du bruit, de la pollution atmosphérique et des changements climatiques qu'il provoque. Les *coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé* ne sont supportés qu'en partie par leurs auteurs. Le plus souvent, ils sont reportés sur des tiers non concernés, en règle générale la collectivité. On parle alors de coûts externes. Dans ce cas, les auteurs peuvent compenser une partie de ces coûts externes au moyen de contributions d'intériorisation. On peut citer à ce titre la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). En outre, seuls les coûts externes qui se forment en dehors du mode de transport correspondant sont pris en compte. Par exemple, les *coûts d'accidents* occasionnés par le conducteur d'un véhicule routier à un autre véhicule routier sont considérés comme des coûts internes au mode de transport et donc comme couverts. L'Office fédéral du développement territorial fournit des informations détaillées sur les *coûts externes du transport liés aux accidents, aux atteintes à l'environnement et à la santé* (ARE 2014).

Avec 16,5 milliards de francs en 2017, le transport routier motorisé privé de personnes a généré les *coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé* les plus élevés du transport routier et du transport ferroviaire. Environ la moitié de ce montant (7,3 milliards de francs) a été supportée par la collectivité et entre donc dans la catégorie des coûts externes. Les *coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé* dans le transport routier de marchandises ont aussi été élevés, puisqu'ils ont atteint 2,0 milliards de francs. Après imputation de la redevance poids lourds liée aux prestations, les coûts externes se montent encore à 0,7 milliard de francs.

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

G15

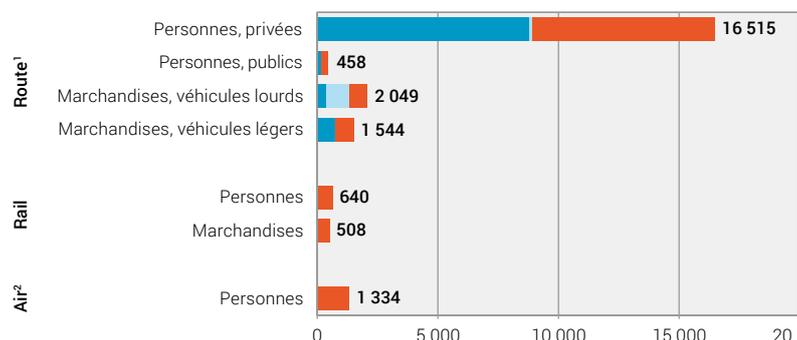


Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2020

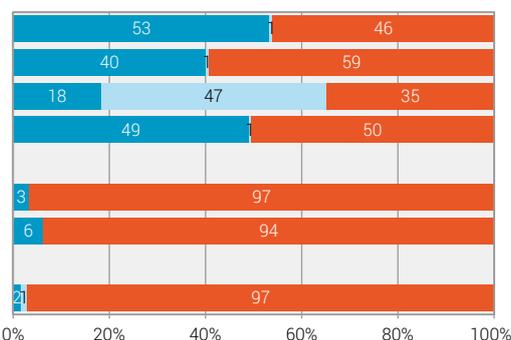
Coûts privés et externes d'accidents, d'environnement et de santé liés aux transports, en 2017

G16

En millions de francs



Parts en %



Coûts privés

■ Coûts directement pris en charge par les usagers

■ Contributions d'intériorisation

Coûts externes

■ Coûts externes

¹ sans la mobilité douce

² sans l'aviation générale

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

© OFS 2020

5 Comparaisons du financement de différentes formes de transport

Le graphique G17 présente une vue d'ensemble des coûts et du financement des transports dans tous les modes 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.

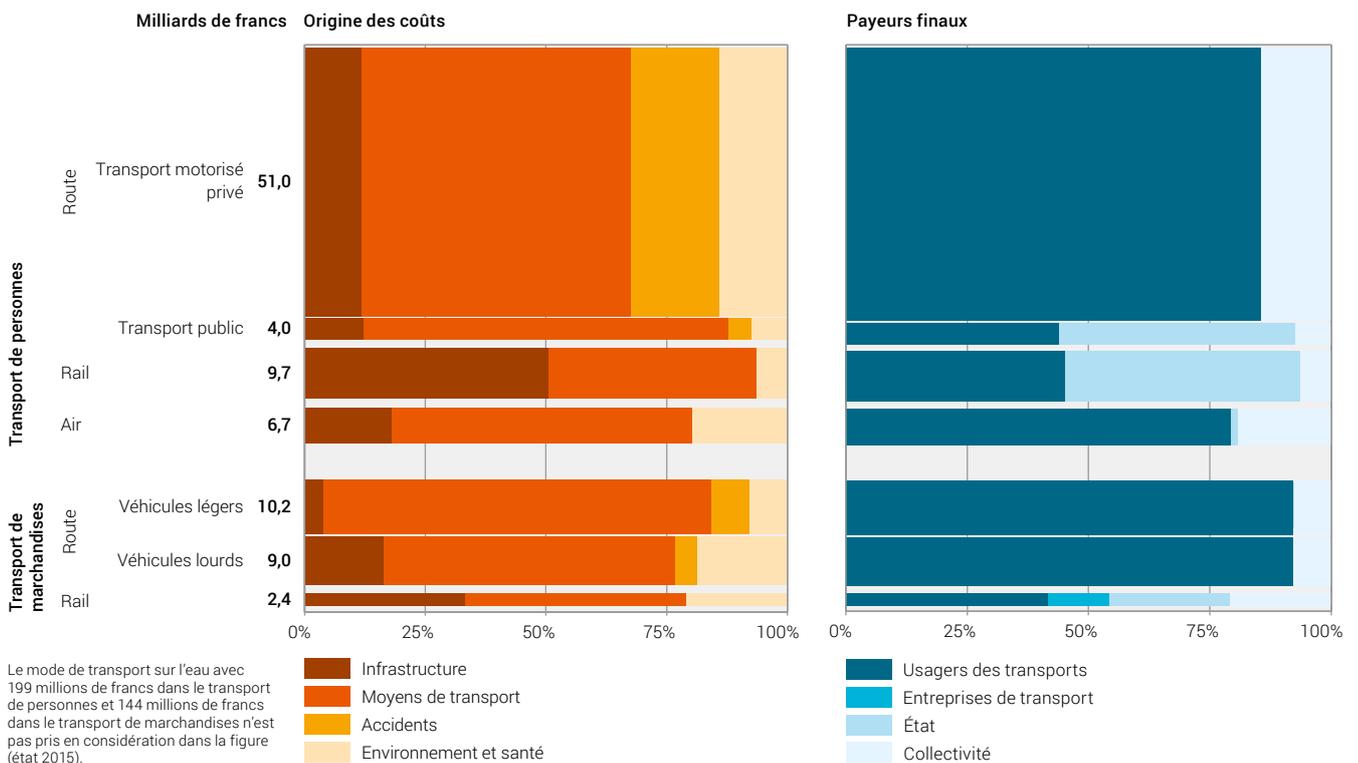
Lorsque l'on examine l'origine de coûts, on voit entre autres que la part des coûts des moyens de transport dans le transport routier et le transport aérien est nettement plus élevée que celle des coûts d'infrastructure, alors que ces derniers sont comparativement beaucoup plus importants dans le transport ferroviaire. En valeurs absolues, les infrastructures du transport ferroviaire coûtent 4,7 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 6,7 milliards et 1,9 milliard).

Au niveau des payeurs, on remarque que les usagers de transport 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 2017, l'État a pris en charge quelque 48% des coûts dans le transport de personnes sur rail et 49% de ceux encourus dans le transport public sur route. La charge supportée par la collectivité a par contre été nettement plus faible dans ces deux formes de transport (7% dans chaque cas) que dans le transport routier privé de

personnes (14%). En valeurs absolues, les coûts qui n'ont pas été supportés directement par les usagers se situaient à peu près au même niveau dans les deux cas : la collectivité a pris en charge 7,3 milliards de francs de coûts dans le transport routier privé de personnes, alors que l'État et la collectivité ont assumé ensemble 7,4 milliards de francs de coûts dans le transport public de voyageurs (sur route et sur rail).

Origine des coûts et payeurs finaux selon la forme de transport, en 2017

G17



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 3,7 milliards de francs en faveur du budget général de la Confédération et d'un déficit de 2,6 milliards de francs à la charge des communes (T 1). Ce déficit a été financé par le budget général des communes.

Flux financiers de l'infrastructure routière, en 2017 T 1

	Mio de francs
Échelon fédéral	
Recettes: Impôt sur les huiles minérales (incl. surtaxe), redevance sur les routes nationales (vignette), redevance poids lourds, impôt sur les automobiles	6 924
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; Contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 265
Solde	+3 659
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur	4 140
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes cantonales; contributions versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 198
Solde	+942
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons, taxes (par ex. parkings)	772
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales	3 374
Solde	-2 603

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); © OFS 2020
AFF – Comptes d'État

Le transport public routier et ferroviaires ont été soutenus à hauteur de 4,7 milliards de francs (nets) par la Confédération et à hauteur de respectivement 2,2 milliard et 1,1 milliard de francs par les cantons et les communes (T 2). Une partie des infrastructures de transport est financée à l'aide de fonds spéciaux (p.ex. fonds FTP), 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 du transport ferroviaire et du transport public routier, en 2017 T 2

	Mio de francs
Échelon fédéral	
Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales)	683
Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP	5 381
Solde	-4 697
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération et des communes	638
Dépenses: Investissements, contributions aux entreprises de transport, à la Confédération et aux communes	2 794
Solde	-2 155
Échelon communal	
Recettes: Contributions des cantons, compensations et autres recettes	76
Dépenses contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional	1 174
Solde	-1 098

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); © OFS 2020
AFF – Comptes d'État

7 Méthodes d'enquête

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

Principales sources de données de la statistique CFT

T3

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

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

© OFS 2020

8 Bibliographie

ARE 2020: *Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2017*, Office fédéral du développement territorial, Berne.

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

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	section Mobilité, tél. 058 463 64 68
Rédaction:	Alexandra Quandt, OFS; Christian Gigon, 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:	section DIAM, Prepress/Print
Graphiques:	section DIAM, Prepress/Print
En ligne:	www.statistique.ch
Imprimés:	www.statistique.ch Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel, order@bfs.admin.ch , tél. 058 463 60 60 Impression réalisée en Suisse
Copyright:	OFS, Neuchâtel 2020 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	812-1700