Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Actualités OFS

11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2022

Coûts et financement des transports 2019

Transport routier, ferroviaire et aérien

Le transport motorisé sur route, sur rail et dans l'air a généré en 2019 des coûts à hauteur de 96,3 milliards de francs. Ce chiffre correspond à près de 11 500 francs par habitant. 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 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:

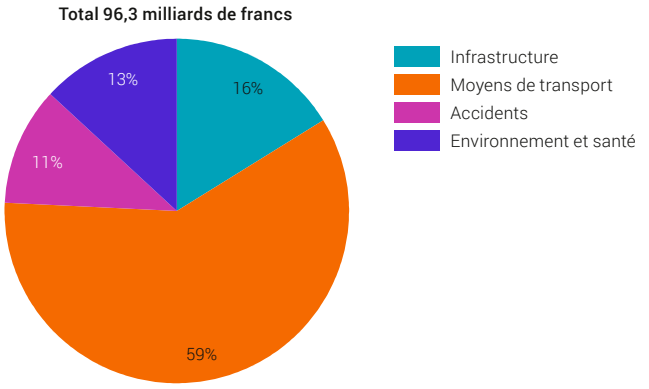
- À combien s'élèvent les coûts engendrés par les transports?
- D'où proviennent les coûts?
- Qui supporte les coûts?
- Quels flux financiers spécifiques aux transports existent au niveau de la Confédération, des cantons et des communes?

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 96,3 milliards de francs en 2019.[1] Outre les dépenses pour les *moyens de transport* (57,2 milliards de francs au total) et les *infrastructures de transport* (15,8 milliards), ils incluent les coûts des *accidents* (10,4 milliards) et des *dommages causés à l'environnement et à la santé* (12,9 milliards) (G 1).

Coûts du transport[1] selon le type de coûts, en 2019 G1



[1] sans la mobilité douce et la navigation

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

© OFS 2022

[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 (74,0 milliards contre 22,3 milliards) (G 2). Les coûts du transport routier motorisé (76,8 milliards de francs) étaient plus de six fois supérieurs à ceux du transport ferroviaire (12,1 milliards) et dix fois plus élevés que ceux du transport aérien (7,4 milliards).

Entre 2010 (86,0 milliards) et 2019, les coûts du transport ont augmenté de 12%. La plus forte augmentation des coûts (+31%) a été enregistrée dans le transport aérien (G 3). Cette croissance s'explique par la hausse continue du nombre de passagers. Dans le transport ferroviaire, les coûts en 2019 ont été supérieurs de 24% à ceux de 2010 (9,8 milliards). Cela est dû aux investissements consentis dans l'infrastructure ferroviaire (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.

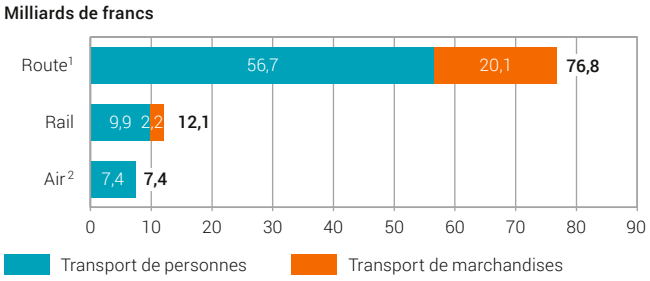
Les coûts du transport routier motorisé ont pour leur part enregistré une hausse de 9% entre 2010 et 2019. En 2019, ils sont repassés au-dessus du niveau de 2012 après une baisse temporaire due à la diminution des prix du carburant.

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)

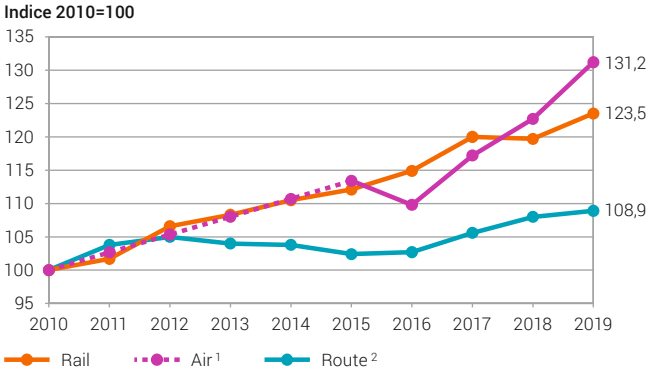
Coûts du transport de personnes et de marchandises selon le mode de transport, en 2019 G2



[1] sans la mobilité douce
[2] sans l'aviation générale

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

Évolution des coûts du transport selon le mode de transport G3



[1] données uniquement disponibles pour 2010, 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019 ; sans l'aviation générale
[2] sans la mobilité douce

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

2 Transport de personnes

2.1 Transport routier motorisé privé

Les coûts du transport routier motorisé privé de personnes en 2019 se sont établis à 52,5 milliards de francs (2010: 50,0 milliards) (G 4). 57% des coûts (29,9 milliards de francs) ont été consacrés aux *moyens de transport* (voitures de tourisme, motos, vélomoteurs et cars privés). La part des trois autres types de coûts atteignait chacune entre 12% et 17%.

Ces coûts ont été supportés dans un premier temps par les usagers des transports (73%), par la collectivité (15%) et par les pouvoirs publics (12%). 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 (45,0 milliards de francs) ont été financés par les usagers eux-mêmes. Les 7,5 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.

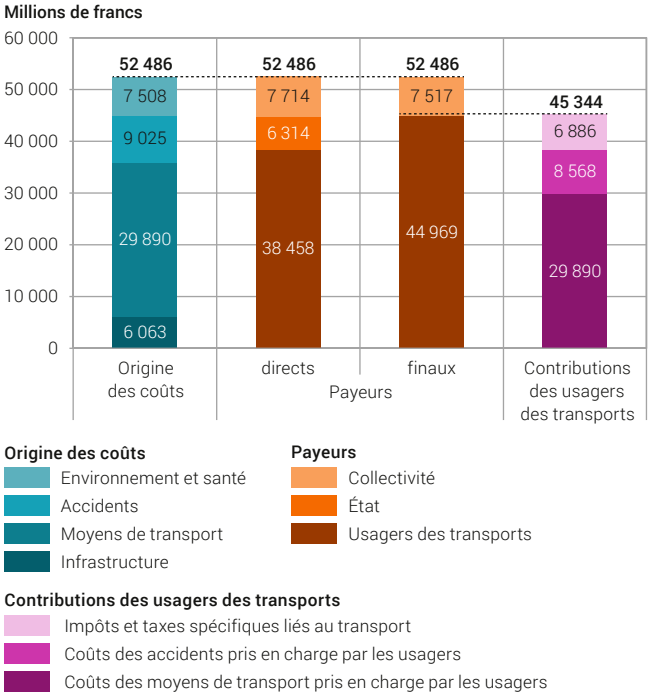
Les *payeurs finaux* supportent «in fine» les coûts du transport, c'est-à-dire après prise en compte de tous les paiements compensatoires et toutes les prestations de transfert. Les paiements compensatoires sont par exemple les impôts et taxes spécifiques liés au transport, versés par les usagers des transports aux pouvoirs publics, les paiements des voyageurs aux entreprises de transport sous forme de billets et d'abonnements, ou les indemnisations 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 4,2 milliards de francs en 2019 (2010: 3,4 milliards) (G 5). Cette somme correspond à environ 8% des coûts du transport routier motorisé privé. Environ les trois quarts (3,2 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 31% dans le transport routier motorisé privé.

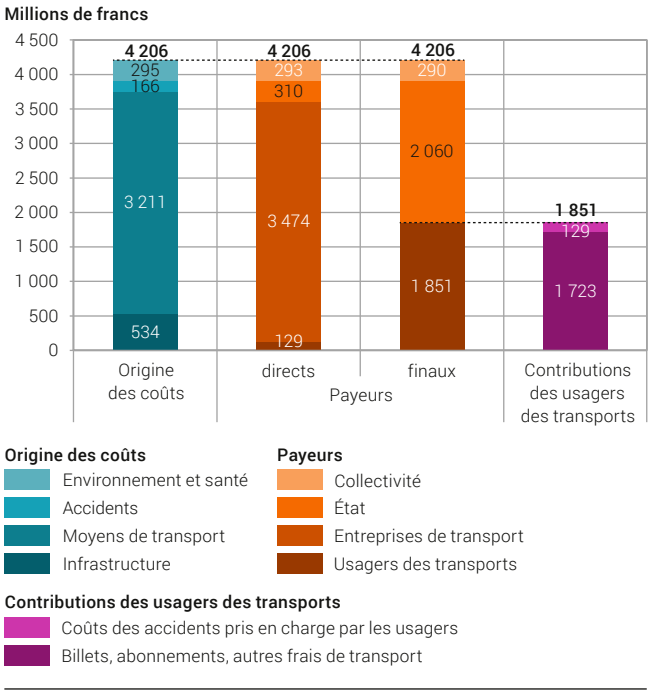
83% des coûts (3,5 milliards de francs) ont été pris en charge par les entreprises de transport elles-mêmes. Après comptabilisation des recettes tarifaires, des subventions et des indemnités, les usagers ont pris en charge 44% des coûts finaux (1,9 milliard de francs) et les pouvoirs publics 49% (2,1 milliard de francs).

Coûts et financement du transport routier motorisé privé de personnes, en 2019 G4



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

Coûts et financement du transport public routier, en 2019 G5



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

2.3 Transport ferroviaire de personnes

En 2019, les coûts du transport ferroviaire de personnes ont totalisé 9,9 milliards de francs (2010 : 7,7 milliards de francs) (G 6). Environ la moitié de ce montant (5,0 milliards de francs) a été consacrée à la construction et au maintien de l'infrastructure ferroviaire. Les moyens de transport ont coûté presque autant (4,2 milliards de francs).

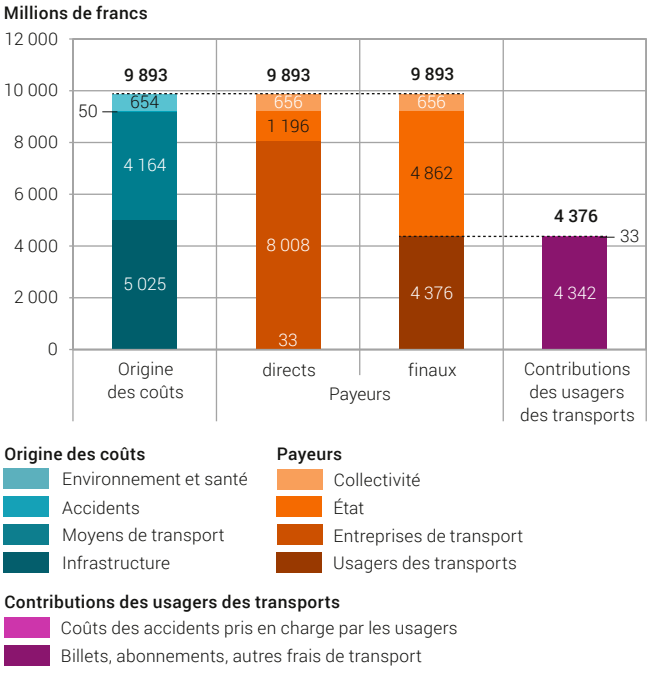
De ce total, 8,0 milliards de francs ont été supportés par les entreprises de transport, et 1,2 milliard par les pouvoirs publics. Après prise en compte de tous les transferts, les voyageurs et les pouvoirs publics se sont répartis les coûts finaux à raison de 4,4 milliards de francs pour les premiers et de 4,9 milliards de francs pour les seconds.

2.4 Trafic de ligne et charter

Le trafic de ligne et charter a coûté en 2019 un total de 7,4 milliards de francs (y compris le fret dans les soutes des aéronefs) (G 7), soit 31% de plus qu'en 2010 (5,6 milliards de francs). 61% des coûts ont été occasionnés par l'acquisition et l'exploitation des avions, 19% 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.

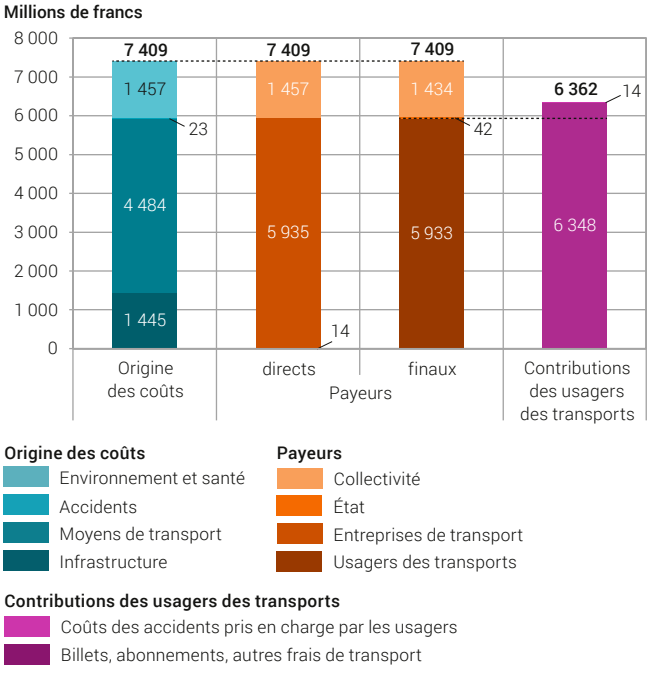
Sur les coûts totaux du trafic de ligne et charter, 5,9 milliards de francs ont été financés par les passagers sous la forme de dépenses pour acheter les billets d'avion, alors que 1,4 milliard de francs ont été reportés sur la collectivité comme coûts externes liés à l'environnement et à la santé. Les pouvoirs publics n'ont contribué aux coûts qu'à raison de 42 millions de francs, principalement consacrés au soutien à la sécurité aérienne.

Coûts et financement du transport ferroviaire de personnes, en 2019 G6



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

Coûts et financement du trafic de ligne et charter[1], en 2019 G7



[1] y compris le fret dans les soutes des aéronefs

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

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 2019, le nombre de personnes-kilomètres (pkm) parcourus a atteint 103,1 milliards dans le transport routier motorisé privé de personnes, 4,7 milliards dans le transport public routier et 21,7 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 89 ct/pkm dans le transport public routier et à 46 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 2019, 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 (G 9). Le recul des coûts kilométriques a été encore plus marqué dans le trafic de ligne et charter : les coûts par personne-kilomètre y ont reculé de 29% entre 2010 et 2019 en raison de gains en efficacité et d'une baisse du prix du kérosène.

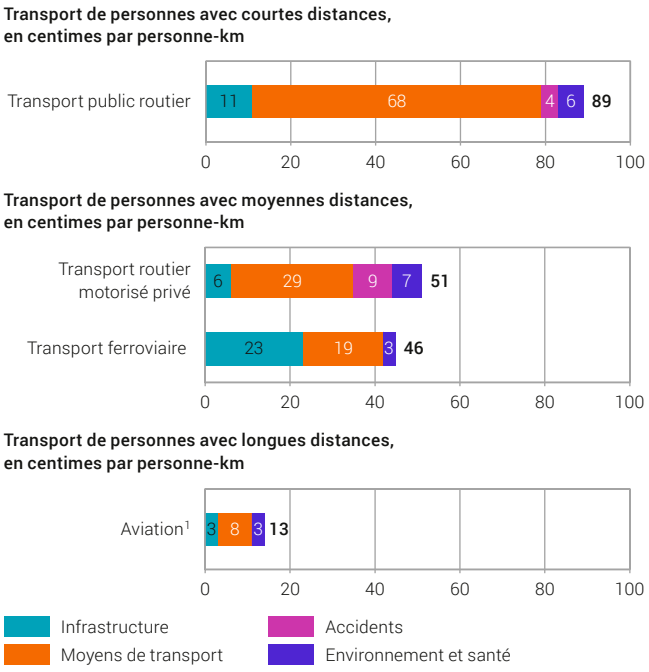
En revanche, ces coûts ont augmenté plus fortement que les prestations de transport dans le transport public sur route (+3%) et sur rail (+13%).

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.**

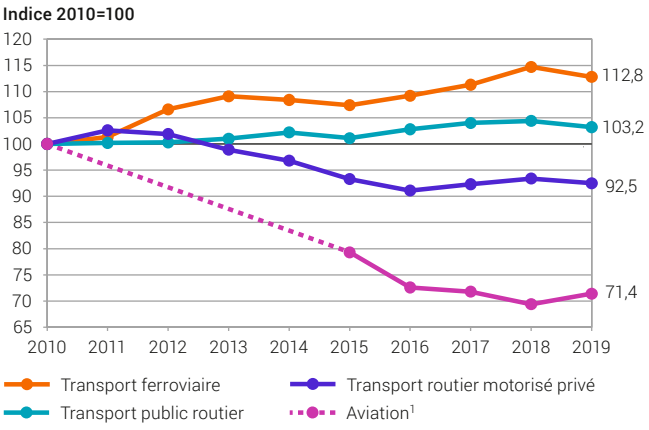
Coûts kilométriques du transport de personnes selon le type de coûts, en 2019 G8



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 2022

Évolution des coûts kilométriques du transport de personnes selon la forme de transport G9



1 données uniquement disponibles pour 2010, 2015 , 2016, 2017, 2018 et 2019

Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

3 Transport de marchandises

3.1 Transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds

En 2019, les coûts du transport de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds (d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont totalisé 9,1 milliards de francs (2010 : 8,9 milliards de francs). Environ deux tiers de ce montant (5,7 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 22%, était relativement élevée (2,0 milliard de francs).

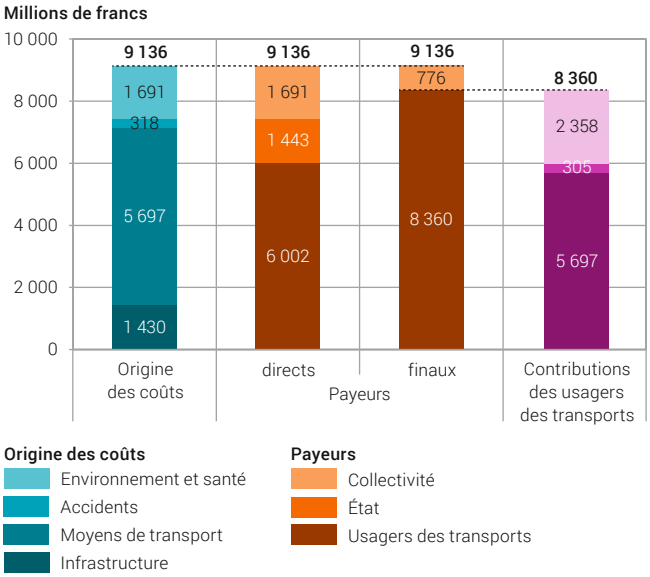
Les usagers des transports ont pris en charge dans un premier temps 6,0 milliards de francs de ces coûts. Les pouvoirs publics en ont supporté 1,4 milliard, et la collectivité, 1,7 milliard. Après imputation des impôts et des taxes versés par le trafic lourd, les usagers des transports ont supporté 92% des coûts finaux. Un montant de 0,8 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 11,0 milliards de francs de coûts en 2019, soit une hausse de 35% depuis 2010 (8,1 milliards). 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* (8,9 milliards de francs). La part des autres types de coûts est restée comparativement faible (respectivement 4% et 7%).

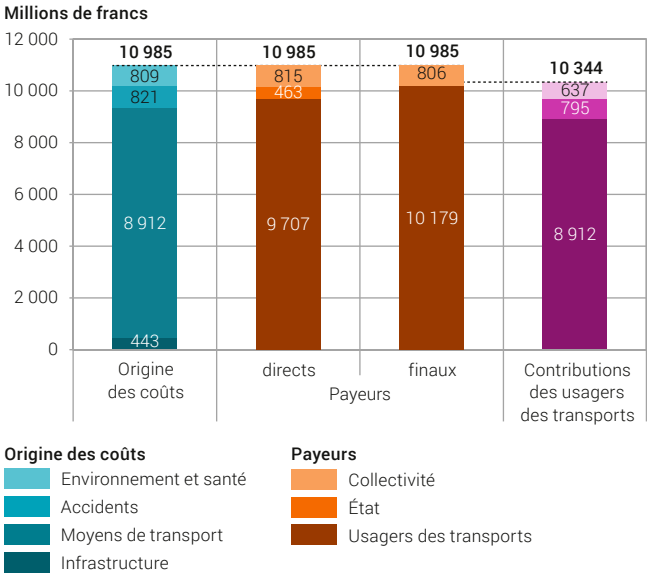
Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont pris en charge au final des coûts de l'ordre de 10,2 milliards de francs. Le solde de 0,8 milliard a été reporté sur la collectivité.

Coûts et financement du transport de marchandises effectués par les véhicules routiers lourds, en 2019 G10



Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

Coûts et financement du transport de marchandises effectué par les véhicules routiers légers, en 2019 G11



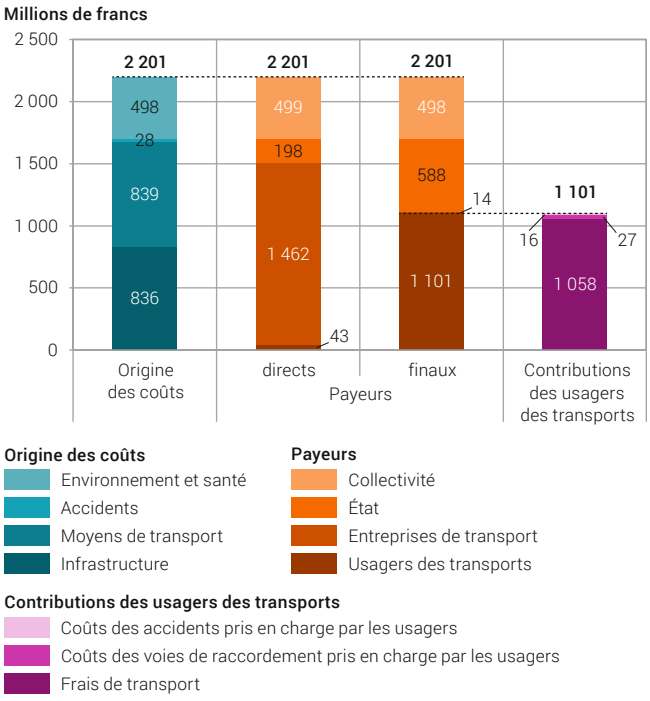
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

3.3 Transport ferroviaire de marchandises

Dans le transport ferroviaire de marchandises, les coûts se sont élevés à 2,2 milliards de francs en 2019 (2010 : 2,1 milliards de francs) (G 12), dont 0,8 milliard de francs provenant à la fois des *moyens de transport* et de la construction et l'entretien de l'*infrastructure ferroviaire*. Les coûts liés aux atteintes à l'*environnement et à la santé* ont atteint 0,5 milliard de francs. Les *coûts d'accidents* n'ont quant à eux guère pesé dans la balance (28 millions de francs).

De ces coûts, 1,5 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 reportés sur la collectivité se sont inscrits à 0,5 milliard de francs.

Coûts et financement du transport ferroviaire de marchandises, en 2019 G12

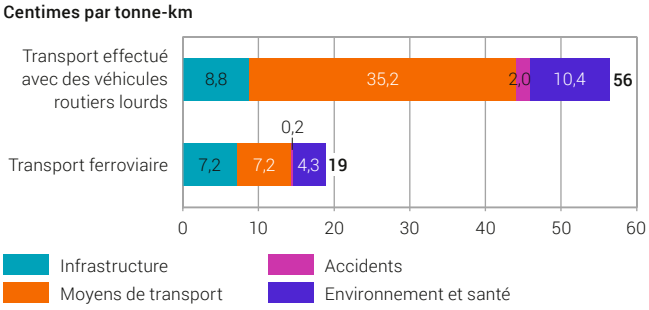


Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

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 2019 G13



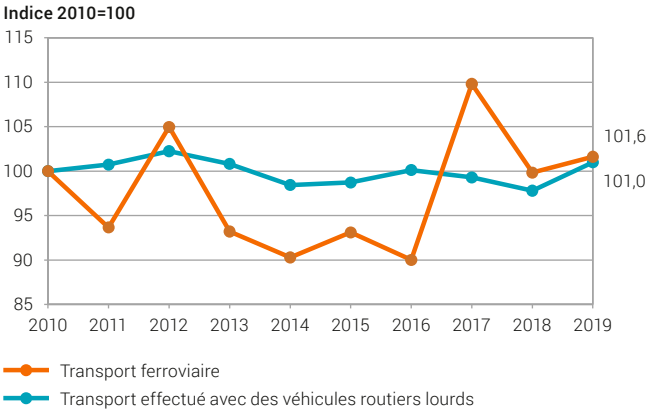
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

En 2019, les prestations de transport des véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont atteint 16,2 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à un coût moyen de 56 centimes par tonne-kilomètres (G 13). Étant 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. Les coûts kilométriques moyens générés par le transport ferroviaire de marchandises étaient donc de seulement 19 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 (G 14). En revanche, on observe des fluctuations importantes dans le transport ferroviaire de marchandises au cours des années intermédiaires. Il y a eu par exemple une hausse importante en 2017 en raison d'amortissements spéciaux à caractère unique.

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



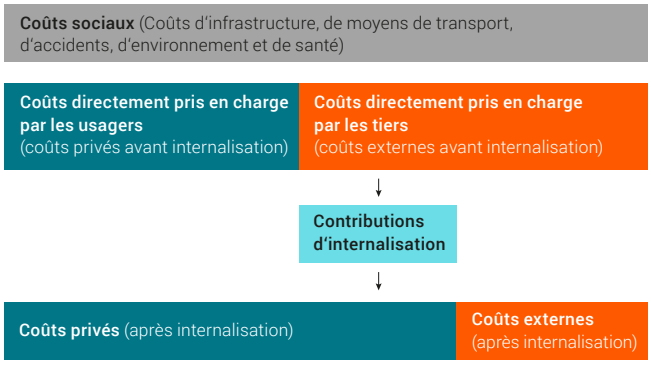
Source: OFS – Statistique des coûts et du financement des transports (CFT) © OFS 2022

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'internalisation. 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 2022).

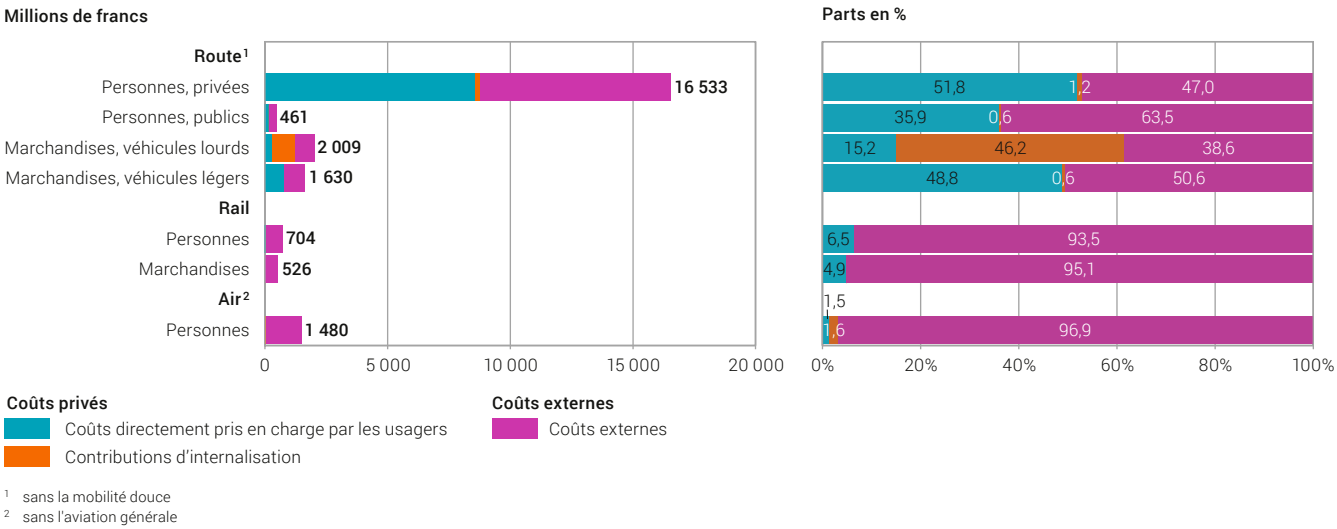
Avec 16,5 milliards de francs en 2019, le transport routier motorisé privé de personnes a généré les *coûts d'accidents, d'atteintes à l'environnement et à la santé* les plus élevés du transport routier et du transport ferroviaire. Près de la moitié de ce montant (7,5 milliards de francs) a été supportée 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 de marchandises effectué avec des véhicules routiers lourds 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 0,8 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 2022

Coûts privés et externes d'accidents, d'environnement et de santé liés aux transports, en 2019 G16



[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 2022

5 Comparaison du financement des différentes formes de transport

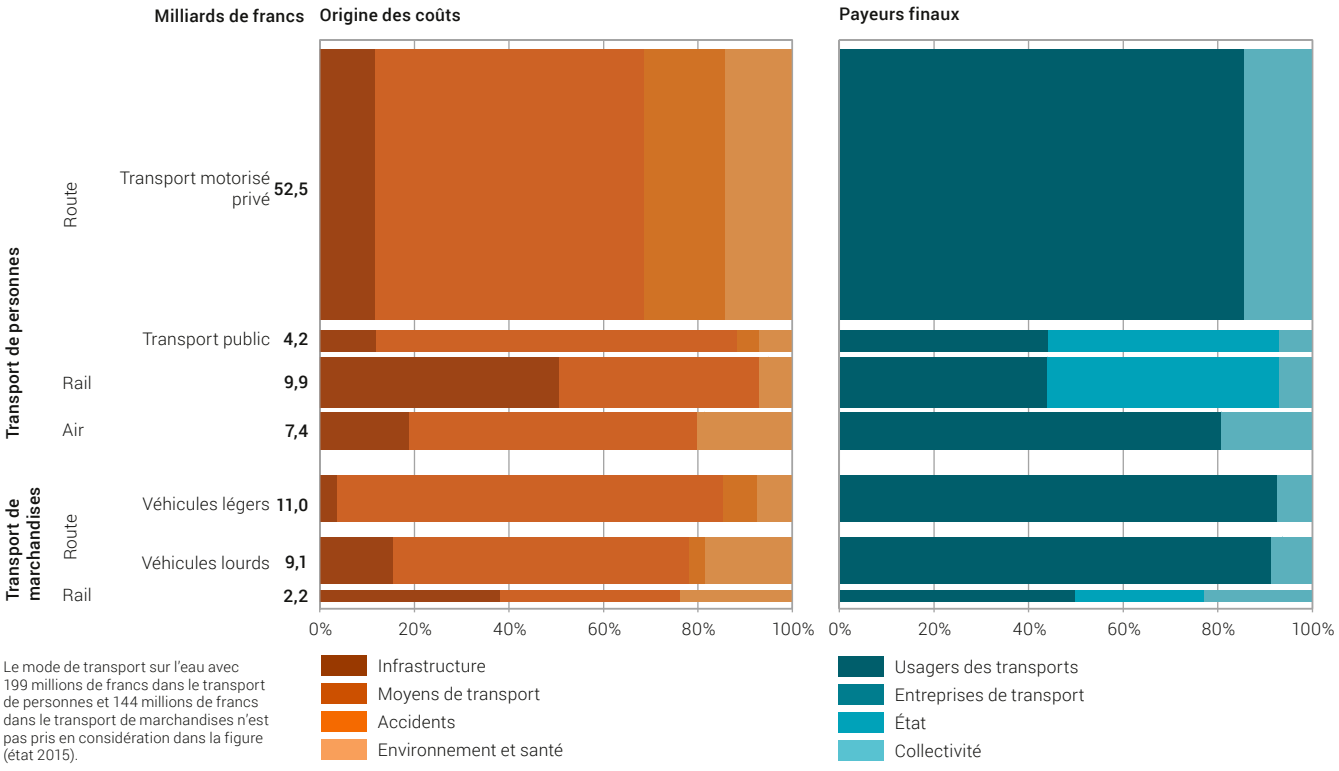
Le graphique G 17 présente une vue d'ensemble des coûts et du financement des transports dans tous les modes de transport. Si on peut considérer sur l'axe horizontal les *parts* des divers types de coûts et des payeurs dans les coûts totaux, la taille des surfaces correspondantes renseigne sur le *niveau absolu* (en francs) des différentes composantes de coûts.

Lorsque l'on examine l'origine 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 5,0 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 6,6 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 2019, l'État a pris en charge 49% des coûts dans le transport de personnes sur rail et le même pourcentage de ceux encourus dans le transport public routier. 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 supportés par la collectivité se montaient à 7,5 milliards de francs dans le transport routier privé de personnes et à respectivement 0,7 et 0,3 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 4,9 milliards de francs dans le transport de personnes sur rail et de 2,1 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 2019 G 17



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).

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

© OFS 2022

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 3,3 milliards de francs en faveur du budget général de la Confédération et d'un déficit de 2,7 milliards de francs à la charge des communes. Ce déficit a été financé par le budget général des communes.

Flux financiers de l'infrastructure routière, en 2019 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	6 840
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; Contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 561
Solde	**+3 278**
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur	3 975
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes cantonales; contributions versées aux communes pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 218
Solde	**+758**
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons, taxes (par ex. parkings)	821
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales	3 472
Solde	**–2 650**

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

© OFS 2022

Le transport public routier et ferroviaire a été soutenu à hauteur de 4,8 milliards de francs (nets) par la Confédération et à hauteur de respectivement 2,1 milliards et 1,0 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. 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 2019 T2

	Mio de francs
Échelon fédéral	
Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales)	644
Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP	5 486
Solde	**–4 842**
Échelon cantonal	
Recettes: Contributions de la Confédération et des communes	637
Dépenses: Investissements, contributions aux entreprises de transport, à la Confédération et aux communes	2 783
Solde	**–2 146**
Échelon communal	
Recettes: Contribution des cantons	143
Dépenses contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional	1 157
Solde	**–1 015**

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

© OFS 2022

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 2022

8 Bibliographie

ARE 2022 : *Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2019,* 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:	Thomas Noirjean; MOBIL
Contenu:	Alexandra Quandt, Jean-Marc Pittet; MOBIL
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Mobilité et transports
Langue du texte original:	français
Mise en page:	section PUB, Publications et design visuel
Graphiques:	section PUB, StatChart
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 2022 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	812-1900

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

Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030