

Statistik: Mobilität und Verkehr 2010 in der Schweiz Zahlen und Fakten in einer neuen statistischen Publikation des BFS

In den vergangenen 150 Jahren hat sich die Mobilität rasant verändert. Dabei sind die einzelnen Wegdistanzen immer länger geworden: Arbeiten in Zürich, wohnen in Bern. Eine umfassende Verkehrsinfrastruktur und vielseitige Mobilitätsangebote machen es möglich. Zwischen 1979 und 2008 hat sich der gesamte Personenverkehr verdoppelt, der Güterverkehr sogar verdreifacht. Die Bahn gewinnt zwar an Marktanteilen, das dominante Verkehrsmittel ist und bleibt aber das Auto. Ein Drittel des gesamten Schweizer Energieverbrauchs und 37% aller CO₂-Emissionen entfallen auf den Verkehrssektor. Die ausführliche Synthesestatistik „Mobilität und Verkehr 2010“ des Bundesamts für Statistik (BFS) mit Texten, Karten und Grafiken dient allen Verkehrsfachleuten als aktuelles Arbeitsinstrument und Nachschlagewerk und steht beim BFS als pdf zum Download oder zur Bestellung bereit. Die Taschenstatistik fasst die Inhalte kurz und bündig zusammen. (Sprachen: de, fr, en)

Weitere Informationen:

Thema „Mobilität und Verkehr“ (BFS): www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11.html

Download der Synthesestatistik „Mobilität und Verkehr 2010“ (BFS, ca. 12 MB):

www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/news/publikationen.html?publicationID=3969

Statistiques: mobilité et transports 2010 en Suisse Chiffres et faits dans une nouvelle publication de l'OFS

La mobilité s'est largement modifiée au cours des 150 dernières années. Les distances parcourues sont devenues toujours plus longues: travailler à Zürich... et vivre à Berne. Un fait rendu possible par des infrastructures de transport performantes et des offres en mobilité diversifiées. Entre 1979 et 2008, le transport de personnes a doublé, tandis que le trafic marchandises triplait. Même si le rail gagne des parts de marché, la voiture est et reste le moyen de transport dominant. Un tiers de la consommation énergétique totale suisse et 37% de toutes les émissions de CO₂ sont à mettre sur le compte des transports. La statistique complète «Mobilité et transports en 2010» de l'Office fédéral de la statistique (OFS), comprenant textes synoptiques, cartes et graphiques, constitue pour les experts en mobilité un instrument de travail actuel et un véritable ouvrage de référence. L'OFS la met à disposition en document PDF à télécharger ou à commander. La statistique de poche présente un bref résumé des résultats.

(Langues: français, allemand, anglais)

Pour plus d'informations:

Thème «Mobilité et transports» (OFS): www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11.html

Téléchargement de la statistique de synthèse «Mobilité et transports en 2010» (OFS, env. 12 MB):

www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/news/publikationen.html?publicationID=3970

28.07.2010



Communiqué de presse



Embargo: 21.06.2010, 9:15

11 Mobilité et transports

N° 0351-1005-90

Mobilité et transports 2010

Mobilité en Suisse – des chiffres et des faits présentés dans un nouvel ouvrage statistique

Neuchâtel, 21.06.2010 (OFS) – **Quel est le degré de mobilité de la population et combien de camions traversent les Alpes ? Pourquoi nous déplaçons-nous ? Combien d'accidents sont imputables au trafic routier ? Voici quelques-unes des questions auxquelles répond la nouvelle publication de l'Office fédéral de la statistique (OFS) sur la mobilité et les transports en Suisse.**

Dans notre société globalisée, des restrictions de la mobilité et des transports ne sont pas sans conséquence. C'est ce qu'ont montré l'éruption volcanique en Islande et les limitations du trafic aérien européen qui en ont résulté. Nous dépendons tous de la mobilité et des transports – une raison de plus de s'y intéresser du point de vue statistique.

Dans quelle mesure la population suisse est-elle mobile ?

La mobilité s'est modifiée au cours des 150 dernières années. Les nouvelles technologies nous permettent de parcourir les mêmes distances en nettement moins de temps qu'avant. Si le nombre de déplacements quotidiens a peu changé, les distances parcourues, elles, ont augmenté. Il en résulte que les prestations totales du transport de personnes en Suisse ont plus que doublé entre 1970 et 2008. L'évolution est encore plus marquée dans le transport de marchandises. En l'espace de 30 ans, les prestations de transport ont triplé sous l'effet de l'internationalisation du travail. En Suisse, 5,4 millions de véhicules à moteur étaient immatriculés en 2009, dont 4 millions de voitures de tourisme. On y recensait environ 71'000 km de routes et 5100 km de rails. Les aéroports internationaux, la navigation intérieure, ainsi que les trains à crémaillère et les téléphériques viennent compléter l'offre de transport.

Les avantages et les inconvénients de la mobilité

Les transports jouent un rôle déterminant dans l'activité économique et la mobilité des personnes est un indice important de la qualité de vie. Tandis que le transport de marchandises, qui forme la base

de l'échange de biens, est un des principaux piliers de l'économie, le transport de personnes sert à la mobilité professionnelle, ainsi qu'à l'exercice d'activités touristiques et de loisirs. Cependant les transports présentent aussi des désavantages. Ils constituent une des principales sources de morcellement des espaces de vie, de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Le secteur des transports est à l'origine d'environ un tiers de la consommation totale d'énergie et de 37% des émissions de CO₂. En 2008, on dénombrait sur les routes suisses 20'736 accidents ayant causé des dommages corporels. Les coûts totaux du trafic routier se montaient à 70,5 milliards de francs en 2005, ceux du trafic ferroviaire à 11,4 milliards de francs.

Un ouvrage détaillé : la publication Mobilité et transports en 2010

La statistique de synthèse « Mobilité et transports en 2010 » est une publication statistique générale qui s'adresse aux lectrices et aux lecteurs de tous les milieux. Elle met en évidence l'importance du secteur des transports dans l'économie, présente le développement de l'infrastructure et du parc des véhicules et décrit les raisons des déplacements de personnes et de marchandises ainsi que les moyens de transport utilisés et les lieux ainsi reliés.

Ce rapport de 90 pages environ donne une vue d'ensemble de l'état actuel et de l'évolution de la mobilité en Suisse. Avec ses textes synoptiques illustrés par des graphiques et des cartes, ses remarques méthodologiques et ses définitions, il représente également un ouvrage de référence et une précieuse source d'informations sur divers aspects de la mobilité. Le rapport est également disponible en allemand.

Un ouvrage synthétique : la statistique de poche 2010

La statistique de poche paraîtra pour la troisième fois en juillet 2010, peu après la statistique de synthèse, et présentera les principaux chiffres sur la mobilité et les transports. Structurée de la même manière que la statistique de synthèse, elle sera disponible en français, en allemand, en italien et en anglais.

OFFICE FÉDÉRAL DE LA STATISTIQUE
Service de presse

Renseignements:

Katharina Schnorr, OFS, Section Mobilité, tél.: +41 32 71 36476

Nouvelles parutions:

Mobilité et transports 2010, n° de commande: 1131-1000. Prix: Fr. 20.--

Service de presse OFS, tél. : +41 32 71 36013; fax : +41 32 71 36346, e-mail: info@bfs.admin.ch

Commandes de publications : tél. : +41 32 71 36060, fax : +41 32 71 36061
e-mail : order@bfs.admin.ch

Vous trouverez d'autres informations et publications sous forme électronique sur le site Internet de l'OFS à l'adresse <http://www.statistique.admin.ch> > [Thèmes](#) > [11 - Mobilité et transports](#)

Abonnement aux communiqués de presse sous format électronique (pdf) à l'adresse :
<http://www.news-stat.admin.ch>

Ce communiqué est conforme aux principes du Code de bonnes pratiques de la statistique européenne. Ce dernier définit les bases qui assurent l'indépendance, l'intégrité et la responsabilité des services statistiques nationaux et communautaires. Les accès privilégiés sont contrôlés et placés sous embargo.

Aucun accès privilégié n'a été accordé pour ce communiqué.



1

Mobilité et transports

837-1000

Mobilité et transports

Statistique de poche 2010



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Neuchâtel, 2010

Mobilité et transports

Statistique de poche 2010

1	Conditions-cadre du transport de personnes	Page	3
2	Conditions-cadre du transport de marchandises	Page	6
3	Ressources financières	Page	8
4	Infrastructures de transport	Page	9
5	Entreprises de transport	Page	10
6	Moyens de transport	Page	11
7	Utilisation des moyens de transport	Page	13
8	Prestations du transport de personnes	Page	17
9	Prestations du transport de marchandises	Page	21
10	Transport de marchandises à travers les Alpes	Page	23
11	Accidents	Page	25
12	Consommation d'énergie et effets sur l'environnement	Page	26
13	Coûts	Page	28
	Glossaire	Page	30

1 Conditions-cadre du transport de personnes

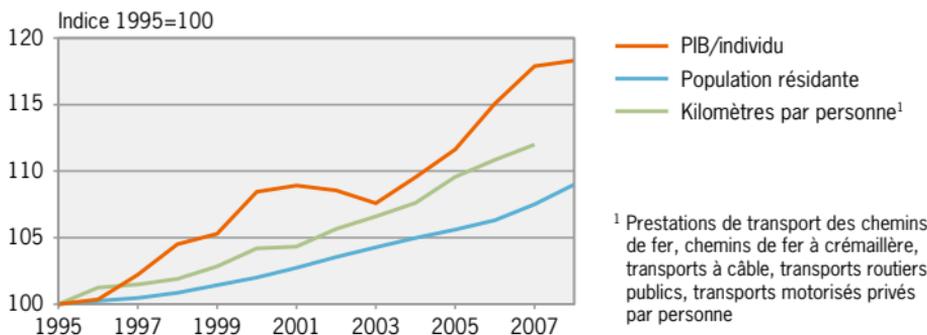
Le rôle de la croissance démographique est moins important que celui de l'augmentation de la mobilité des personnes

Augmentation du nombre de kilomètres parcourus par personne en trafic motorisé	54%	1970–2007
Part du trafic des pendulaires (travail et formation)	27%	2005
Part du trafic de loisirs	45%	2005
Ménages avec voiture	81%	2005

L'importance des transports de personnes dépend de la distance moyenne parcourue chaque jour par la population résidante et des trajets effectués en Suisse par les étrangers. La distance parcourue quotidiennement dépend entre autres de la distance entre les lieux de domicile, de travail, d'achats et de loisirs ainsi que de l'attractivité des divers moyens de transport. Le fait de disposer d'un véhicule, l'accès aux transports publics (distance à l'arrêt le plus proche, densité de l'horaire), les prix, le confort et le temps à disposition sont déterminants pour le choix d'un moyen de transport.

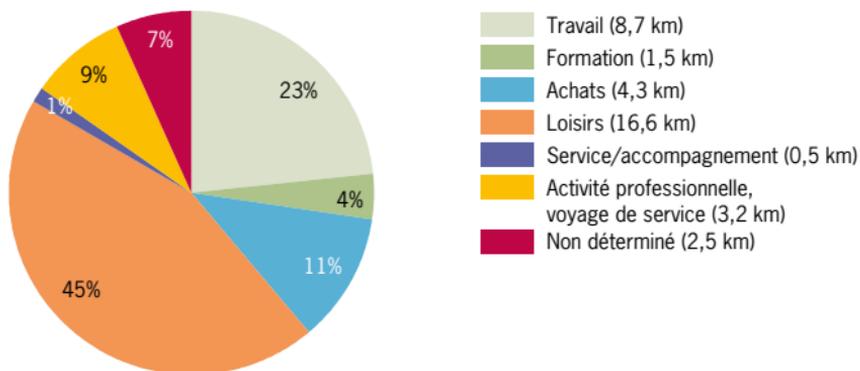
En dix ans, la distance moyenne parcourue par personne a davantage augmenté que la population. La hausse constante du niveau de vie joue certainement un rôle dans cette évolution, sur laquelle les fluctuations à court terme du PIB par individu n'ont que peu d'influence. 81% des ménages suisses disposent d'une voiture de tourisme.

Conditions-cadre socioéconomiques du transport de personnes



Motifs de déplacement

(Distance journalière moyenne par personne selon le motif de déplacement, en 2005)



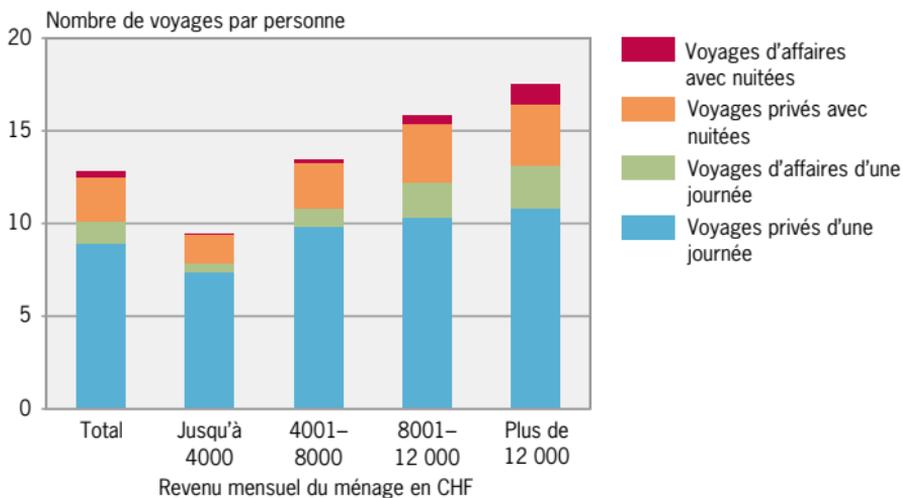
Distance journalière moyenne par personne en Suisse: 37,3 km

Source: OFS, ARE

© OFS

Voyages de la population suisse

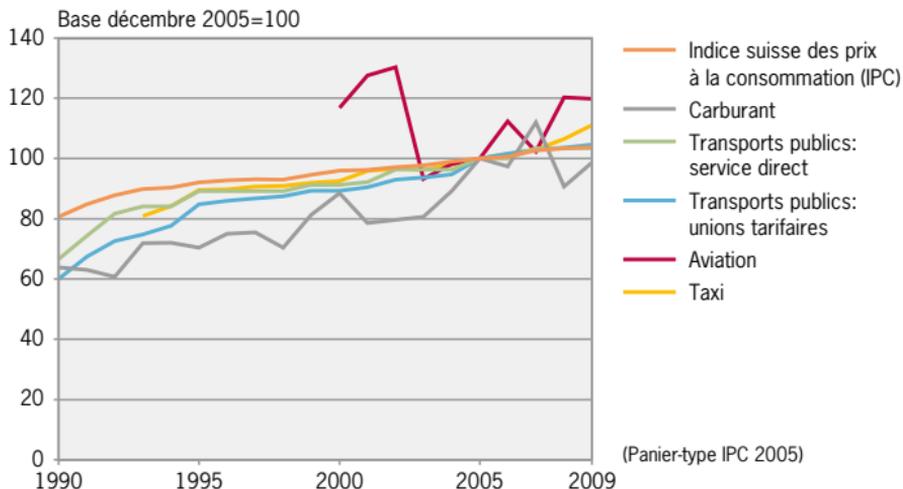
(En 2005)



Source: OFS, ARE

© OFS

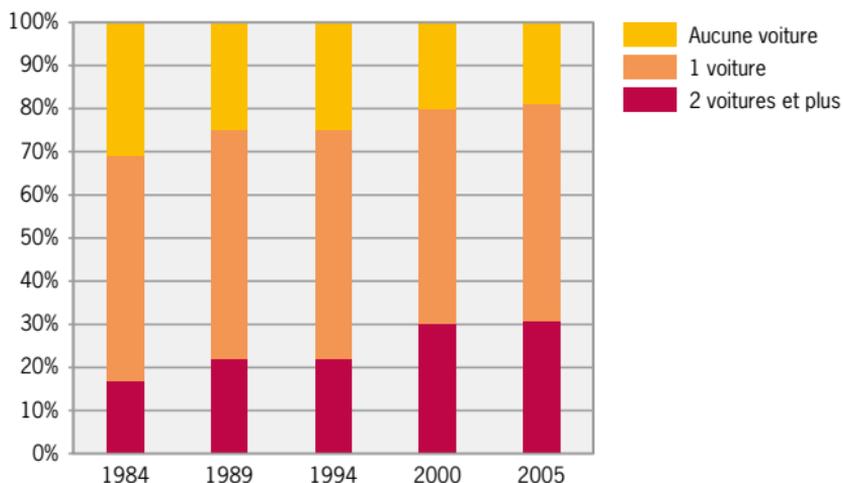
Evolution des prix dans le transport de personnes



Source: OFS

© OFS

Ménages et possession de voitures de tourisme



Source: OFS, ARE

© OFS

2 Conditions-cadre du transport de marchandises

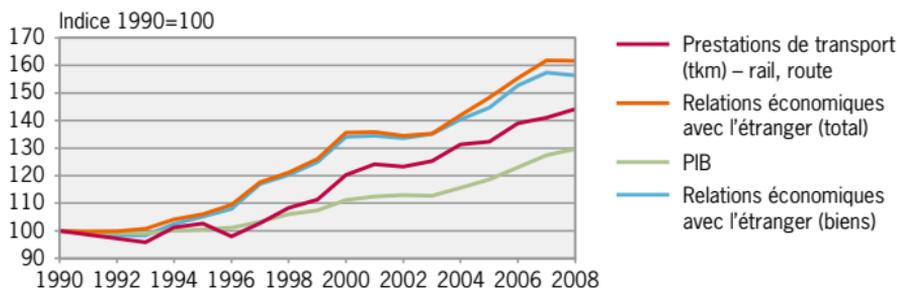
Le transport de marchandises a presque doublé depuis 1980

Augmentation des prestations de transport	93%	1980–2008
Hausse du PIB (à prix constants)	62%	1980–2008
Augmentation des prestations de transport des poids lourds	50%	1993–2008
en trafic intérieur	23%	1993–2008
en trafic de transit	164%	1993–2008

L'augmentation du transport de marchandises est un corollaire de la croissance économique. Pour augmenter la productivité, les entreprises tendent à accroître le nombre d'unités produites et à concentrer la production sur un nombre toujours plus restreint d'emplacements ce qui conduit à une augmentation des relations commerciales nationales et internationales. Cette division du travail ainsi que la hausse continue du niveau de vie donnent lieu à une hausse du transport de marchandises.

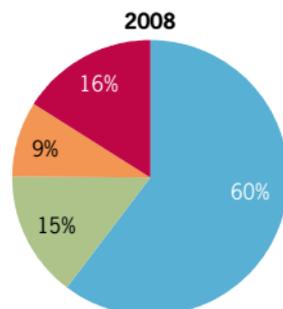
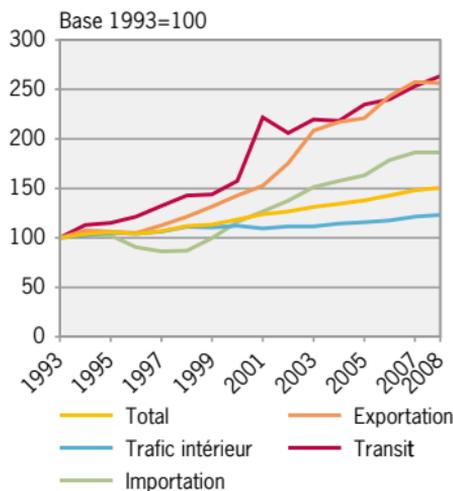
Les transports de marchandises par la route et le rail ont augmenté de 93% entre 1980 et 2008, en raison essentiellement de l'évolution des transports routiers. Cette progression, plus forte que celle du transport de personnes, est également supérieure à celle du PIB. 60% des prestations de transport des poids lourds sont dues au trafic intérieur à la Suisse, tandis que 16% concernent le trafic de transit. En termes relatifs, ce dernier a connu depuis 1993 une progression bien plus rapide que le trafic intérieur. Alors que les prix des transports ferroviaires sont en recul depuis l'automne 2007, ceux des transports routiers ont tout d'abord augmenté avant de connaître une tendance inverse depuis l'automne 2009.

Conditions-cadre socioéconomiques du transport de marchandises



Transport routier de marchandises

(Prestations de transport des véhicules lourds suisses et étrangers)



Totale: 16 218 mio de tonnes-kilomètres

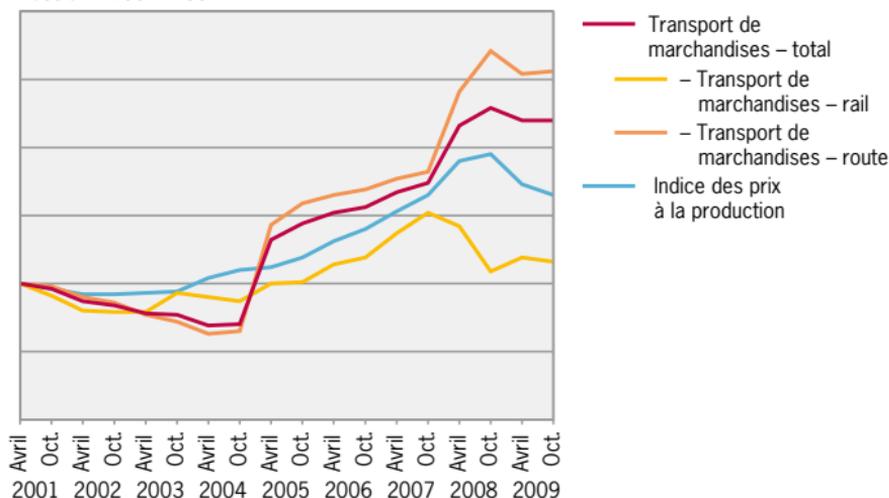


Source: OFS

© OFS

Evolution des prix dans les transports de marchandises

Base avril 2001=100



Source: OFS

© OFS

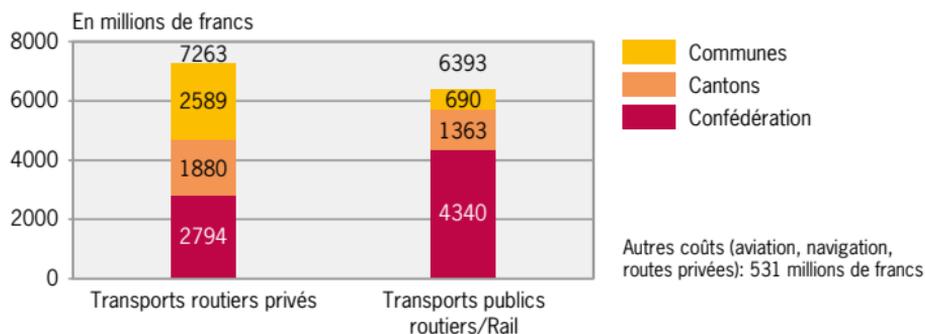
3 Ressources financières

La Confédération paie environ la moitié des subventions

Coûts de transport pris en charge par les pouvoirs publics	14,2 mia CHF	2007
Part de la Confédération aux dépenses publiques de transport	53%	2007
Part de l'impôt sur les huiles minérales dans les recettes au trafic routier	53%	2007

Prise en charge des coûts par les collectivités publiques

(en 2007)

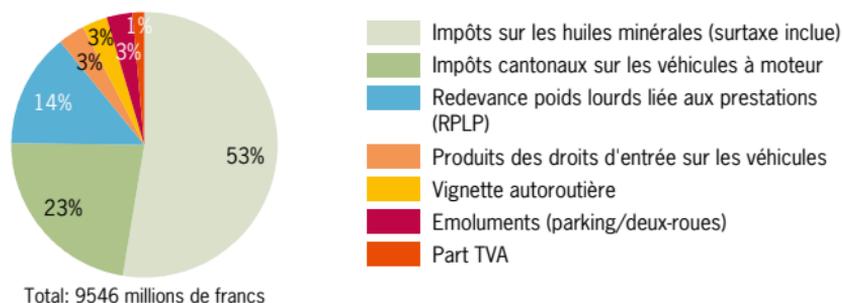


Source: OFS

© OFS

Recettes provenant du trafic routier

(en 2007)



Source: OFS

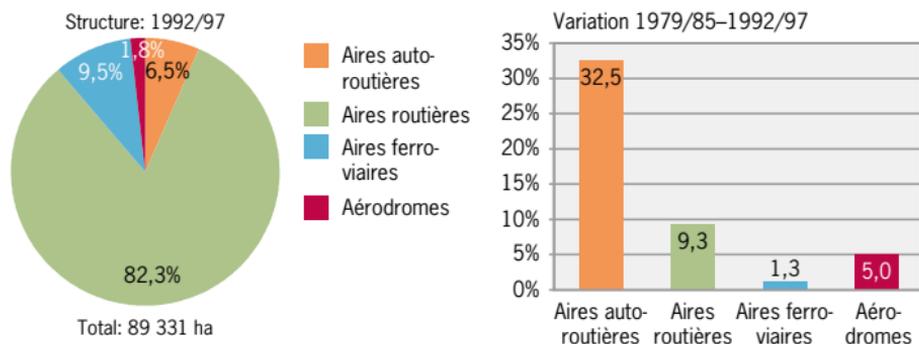
© OFS

4 Infrastructures de transport

Un tiers des surfaces d'habitat et d'infrastructure servent aux transports

Routes nationales	1 789 km	2009
dont autoroutes	1 406 km	2009
Routes cantonales	18 112 km	2008
Routes communales	51 506 km	2008
Longueur du réseau ferroviaire	5 107 km	2007
Part des surfaces d'habitat et d'infrastructure servant aux transports	32%	1992/97

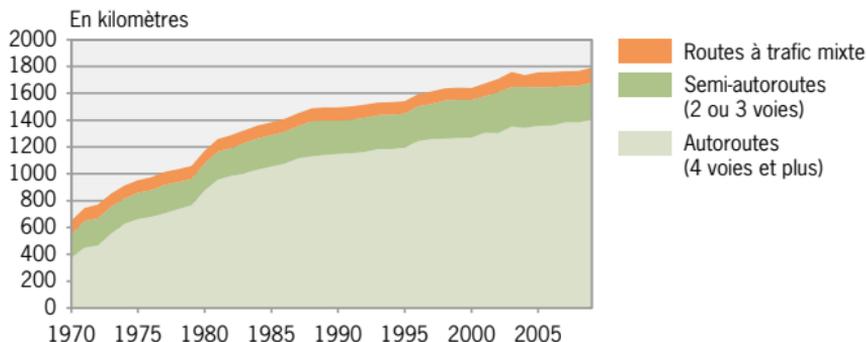
Surfaces occupées par les infrastructures de transport



Source: OFS

© OFS

Longueurs des routes nationales



Source: OFROU

© OFS

5 Entreprises de transport

3% des entreprises relèvent du domaine des transports

Entreprises de transport	8 340	2008
dont transports terrestres	6 918	2008
Emplois (équivalents plein temps) dans les transports	139 033	2008
dont transports terrestres	89 464	2008
Part des entreprises de transports	2,7%	2008
Part des emplois (équivalents plein temps) du domaine des transports	4,6%	2008

Le nombre d'entreprises suisses se montait à quelque 139'000 en 2008. Si le nombre des entreprises a légèrement diminué dans les transports terrestres entre 2001 et 2008, il a parallèlement augmenté dans les transports par eau, les transports aériens et les autres services. Le nombre d'emplois (équivalents plein temps) a progressé de 8% depuis 2001 pour atteindre 139'000.

Entreprises et emplois dans les transports



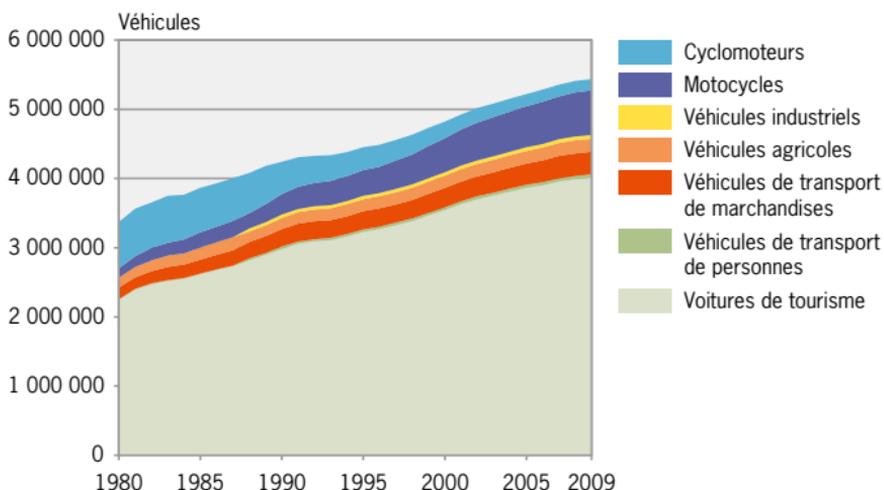
6 Moyens de transport

Plus d'une voiture
de tourisme pour
deux habitants

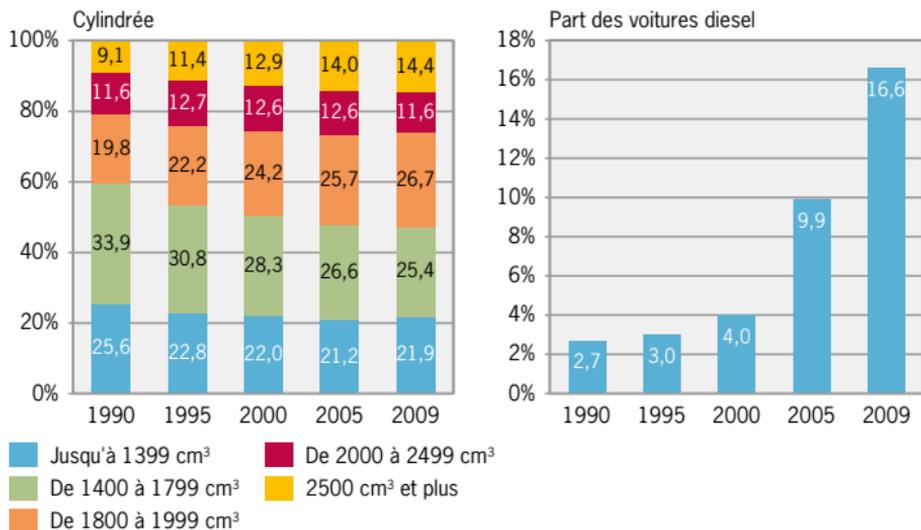
Véhicules routiers à moteur	5,4 mio	2009
Variation	+60%	1980–2009
Voitures de tourisme	4,0 mio	2009
Véhicules de transport de marchandises	0,3 mio	2009
Motocycles	0,6 mio	2009
Avions immatriculés en Suisse	3685	2009

Le parc des véhicules routiers à moteur a augmenté de plus que la moitié depuis 1980. Il se compose pour les trois quarts de voitures de tourisme, ce qui représente plus d'une voiture pour 2 habitants. La tendance est aux véhicules toujours plus puissants et aux moteurs diesel. Le nombre de motocycles, qui a plus que quadruplé depuis 1980, a connu de loin la plus forte progression. 70% des ménages possédaient au moins une bicyclette en 2005.

Parc des véhicules routiers motorisés



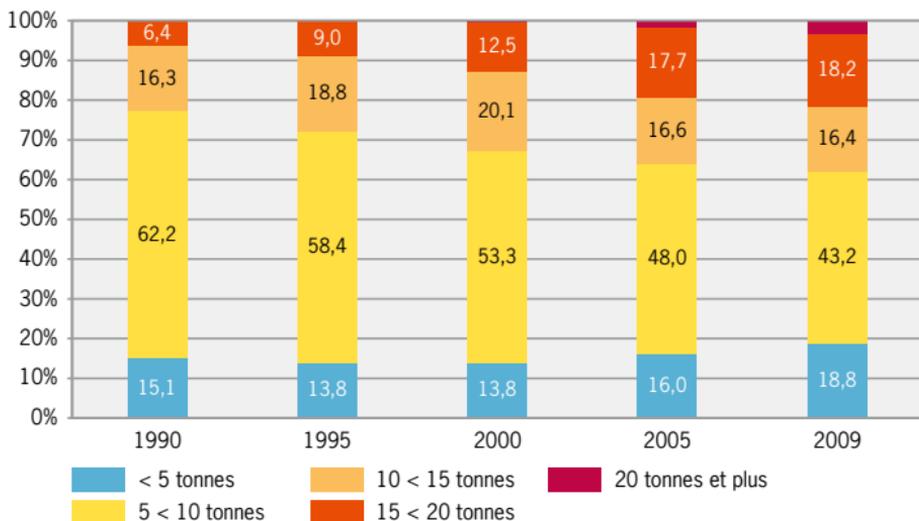
Voitures de tourisme selon la cylindrée et le carburant



Source: OFROU

© OFS

Camions selon la charge utile



Source: OFROU

© OFS

7 Utilisation des moyens de transport

Croissance très marquée du trafic motorisé privé

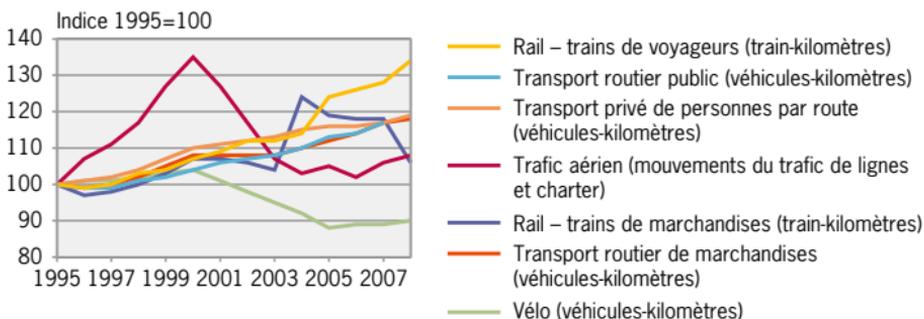
Prestations kilométriques du transport motorisé privé de personnes	54 428 mio de véhicules-km	2008
Degré moyen d'occupation des voitures	1,57 pers.	2005
Prestations kilométriques du transport routier de marchandises	5 746 mio de véhicules-km	2008
Part du trafic intérieur dans le transport routier lourd de marchandises	73%	2008
Décollages et atterrissages d'avions en trafic de lignes et charter	409 847	2009
Heures d'embouteillage sur les routes nationales	10 048 heures	2008

La population dispose de différents moyens de transport pour effectuer ses déplacements. Le choix du moyen de transport et le taux d'occupation des véhicules influencent le volume du trafic routier et ferroviaire et, par conséquent, la charge de l'infrastructure et les effets sur l'environnement.

Dans le transport de voyageurs, le trafic routier motorisé privé a augmenté de 19% depuis 1995. Les prestations kilométriques de l'ensemble du transport routier de marchandises ont progressé dans le même temps de 17%. Dans le trafic poids lourds, les trains semi-remorques ont fortement gagné en importance.

La majeure partie du trafic de lignes et charter au départ de la Suisse survole des territoires étrangers. Il est donc plus simple pour évaluer l'évolution dans ce domaine de considérer les décollages et les atterrissages. Entre 1970 et 2009, le nombre de décollages et d'atterrissages a plus que doublé dans les trois aéroports nationaux (Zurich, Genève et Bâle-Mulhouse).

Prestations des véhicules



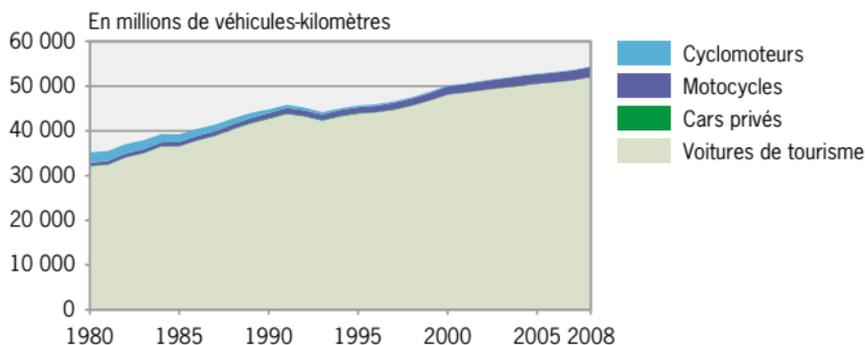


Prestations kilométriques ou prestations de transport?

Les prestations kilométriques se mesurent en véhicules-kilomètres, en trains-kilomètres ou en wagons-kilomètres et servent à évaluer l'utilisation des infrastructures et ses effets sur l'environnement. Cela serait difficilement possible avec l'indicateur des prestations de transport, mesurées en personnes-kilomètres ou en tonnes-kilomètres. Une prestation de transport donnée peut en effet selon le taux d'occupation et de chargement, s'effectuer avec un nombre variable de véhicules. Les prestations de transport renseignent toutefois sur la demande de transport et sur les prestations effectivement fournies.

Prestations des véhicules du trafic routier motorisé privé

(Transport de personnes)

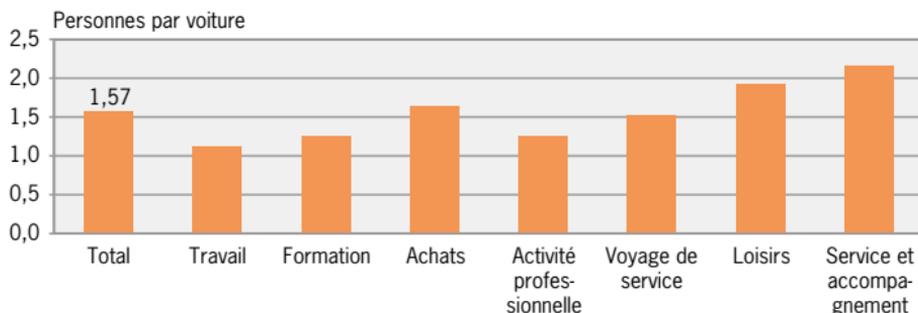


Source: OFS

© OFS

Taux d'occupation des voitures de tourisme

(en fonction des motifs de déplacement, en 2005)

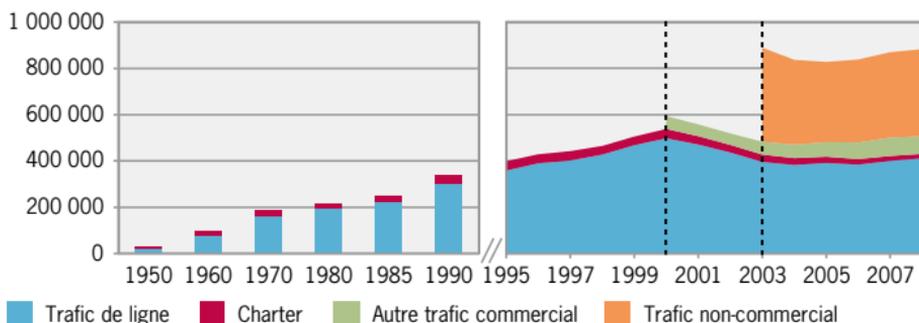


Source: OFS, ARE

© OFS

Décollages et atterrissages dans l'aviation civile

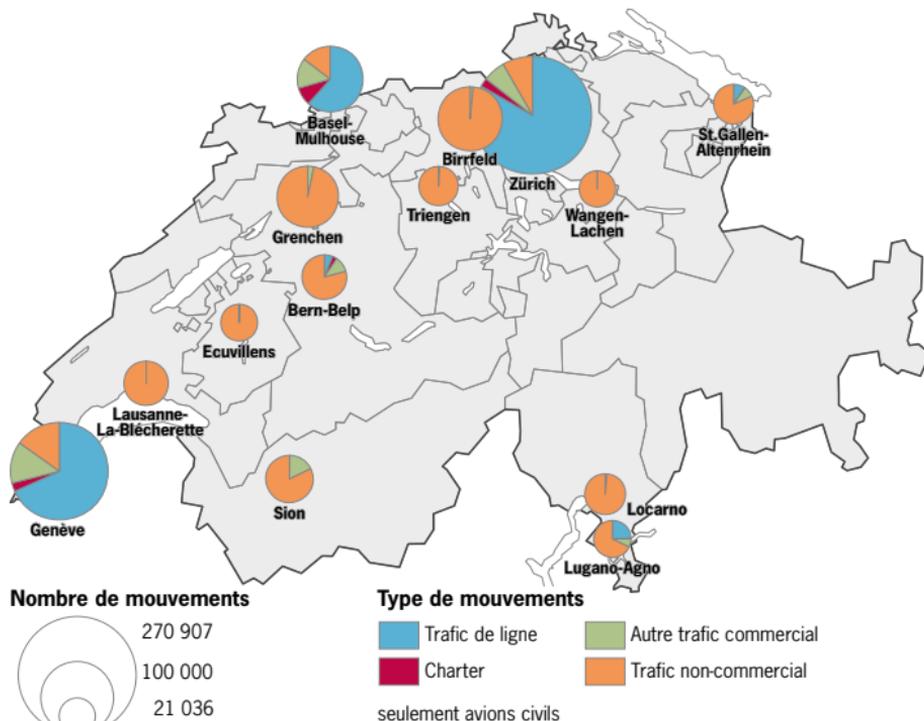
(aéroports nationaux et aéroports régionaux, seulement avions)



Source: OFAC

© OFS

Décollages et atterrissages, 2008

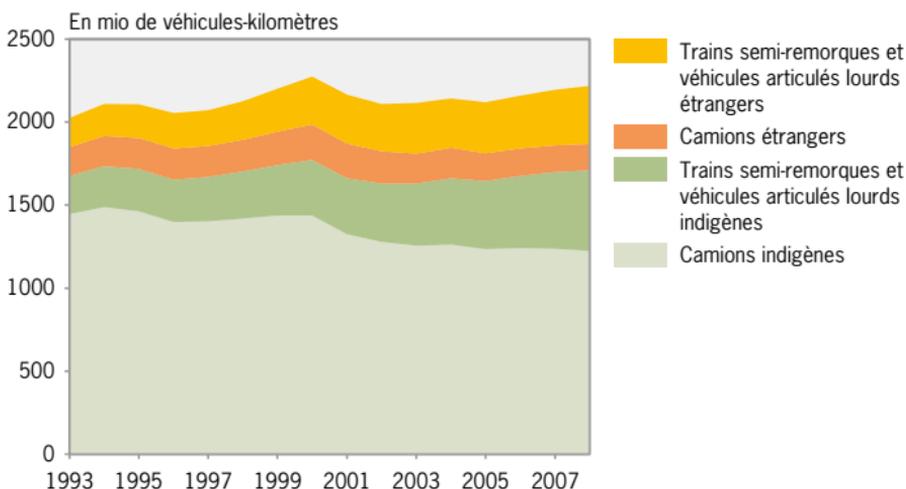


Sources: OFS, OFAC

© OFS

Prestations kilométriques des véhicules lourds de transport de marchandises

(véhicules suisses et étrangers selon le genre de véhicule)

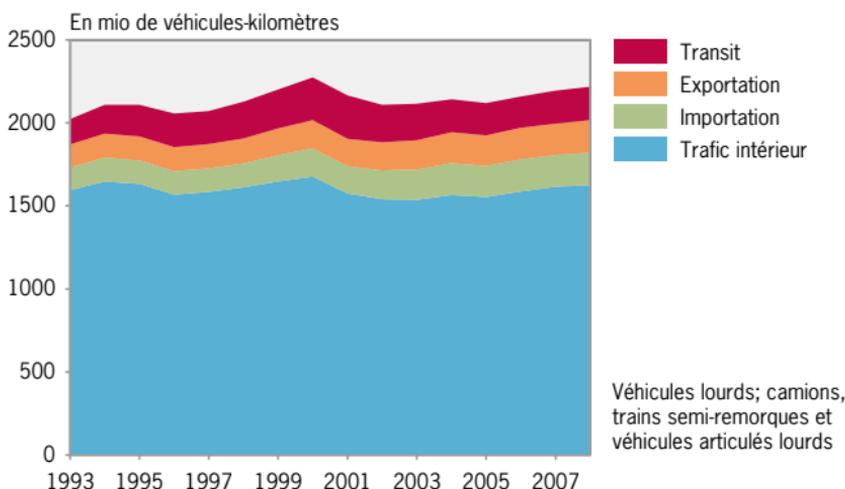


Source: OFS

© OFS

Prestations kilométriques des véhicules lourds de transport de marchandises

(véhicules suisses et étrangers selon le genre de trafic)



Source: OFS

© OFS

8 Prestations du transport de personnes

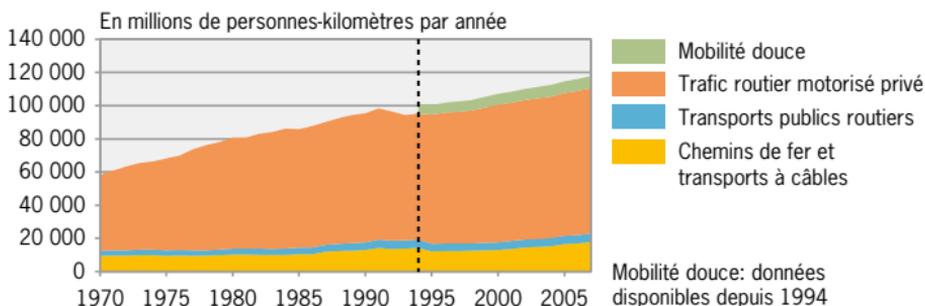
Part croissante du trafic routier motorisé privé

Distance parcourue annuellement (en Suisse et à l'étranger) par personne	19 100 km par an	2005
Durée moyenne des trajets quotidiens (en Suisse et à l'étranger)	93 min	2005
Part des transports publics dans les prestations totales du transport de personnes (y compris la mobilité douce)	19%	2007

En 2007, la somme des distances parcourues en Suisse par la population suisse et par des étrangers, sur la route ou par chemin de fer, atteignait 118 milliards de personnes-kilomètres (y compris la mobilité douce).

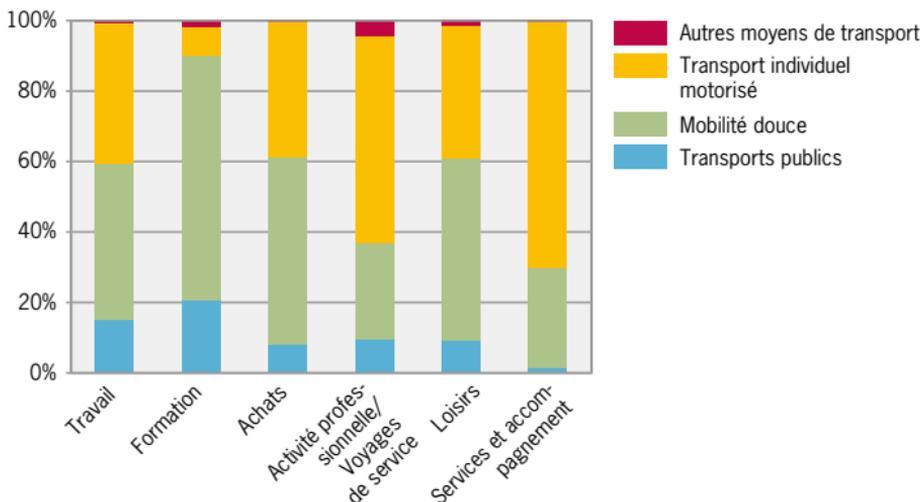
En 2005, chaque personne résidant en Suisse a parcouru en moyenne 19'100 km avec un moyen de transport ou à pied, dont 13'600 km sur le territoire suisse. Les loisirs sont le principal motif de déplacement. Viennent ensuite les déplacements liés à l'activité professionnelle ou à la formation. Le motif de déplacement joue un rôle important dans le choix du moyen de transport (transports publics, voitures de tourisme, vélo). Les préférences varient selon les régions. Une heure et demie par jour est investie dans les déplacements, dont la moitié pour les loisirs.

Prestations du transport de personnes



Choix du moyen de transport selon le motif de déplacement

(en % des étapes, en 2005)

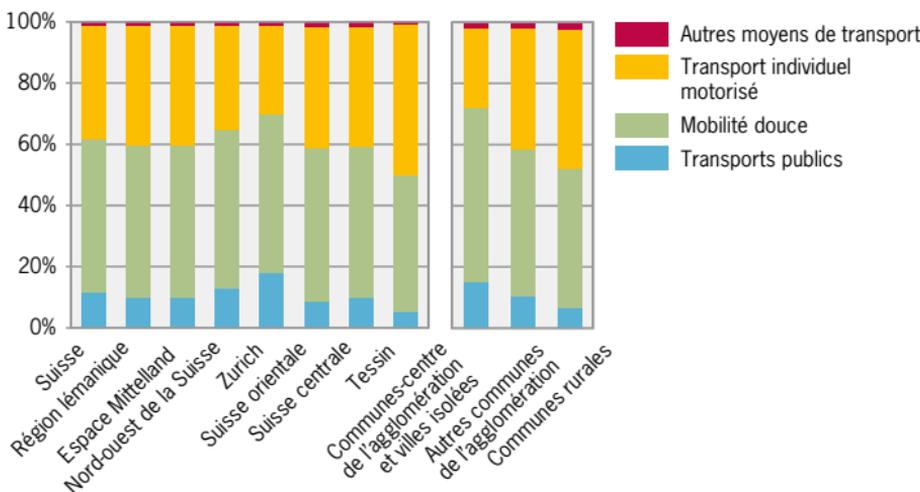


Source: OFS, ARE

© OFS

Différences régionales dans le choix des moyens de transport

(en % des étapes, en 2005)

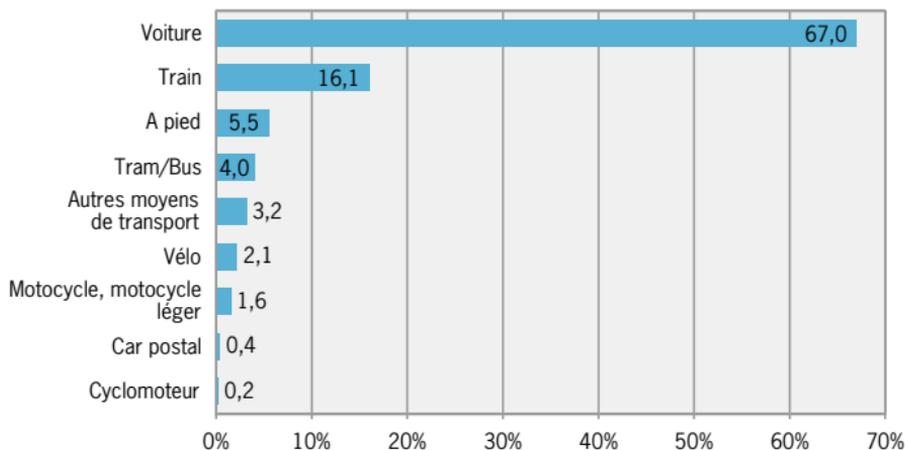


Source: OFS, ARE

© OFS

Choix du moyen de transport

(part des distances journalières moyennes en 2005)



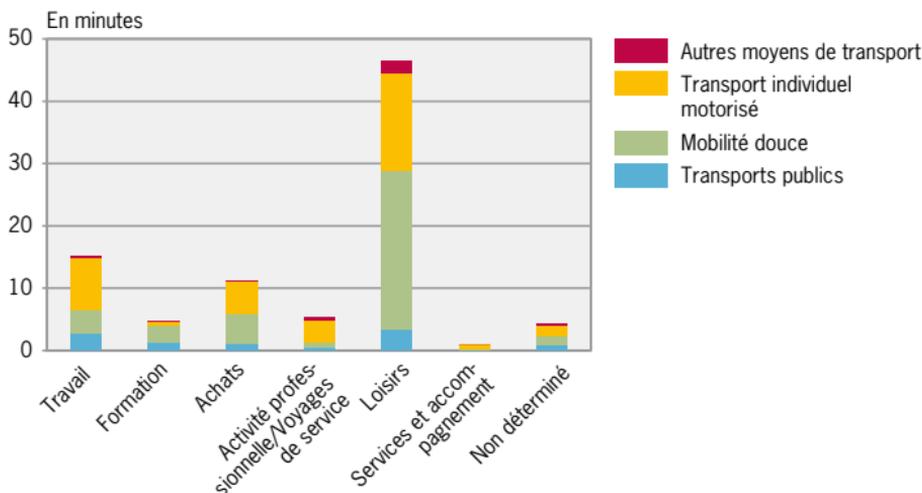
Distance journalière moyenne par personne en Suisse: 37,3 km

Source: OFS, ARE

© OFS

Durée des déplacements journaliers selon le motif

(en 2005)



Temps de trajet moyen par personne en Suisse: 88,4 minutes

Source: OFS, ARE

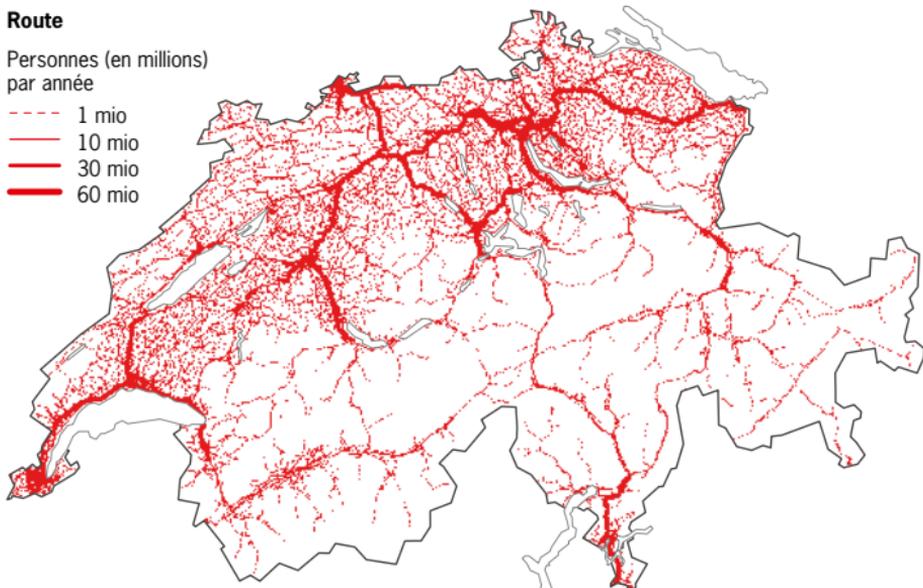
© OFS

Flux du trafic voyageurs 2005

Route

Personnes (en millions)
par année

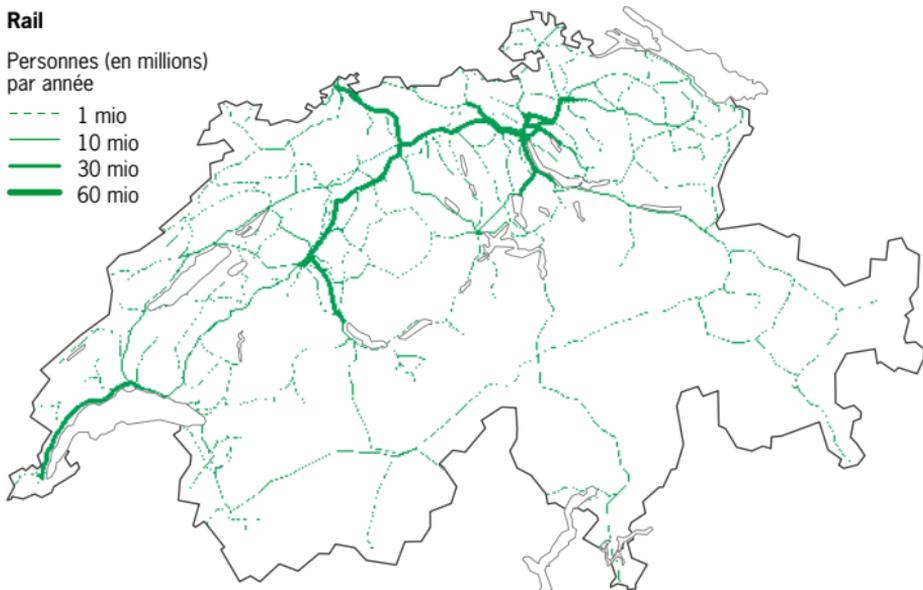
- 1 mio
- 10 mio
- 30 mio
- 60 mio



Rail

Personnes (en millions)
par année

- 1 mio
- 10 mio
- 30 mio
- 60 mio



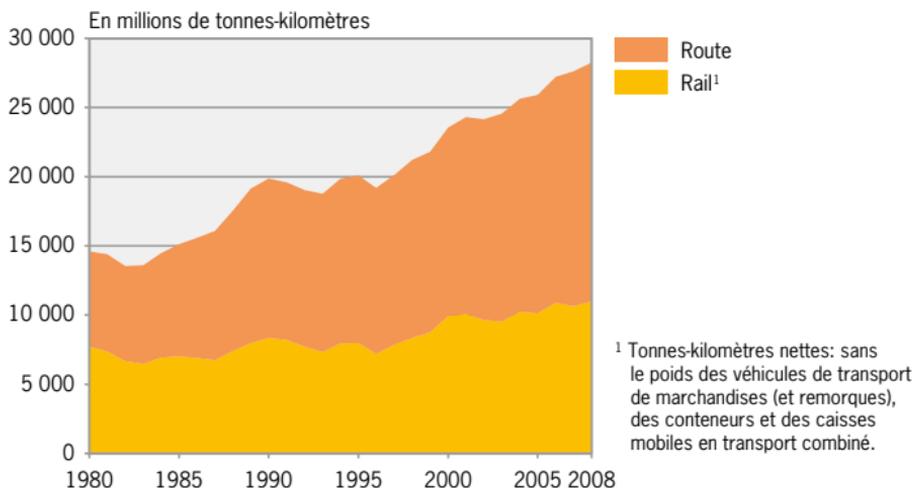
9 Prestations du transport de marchandises

La part des transports ferroviaires de marchandises diminue

Prestations de transport du trafic marchandises	28,2 mia tkm par an	2008
Part du rail dans le trafic marchandises (répartition modale)	39%	2008

Dans le transport de marchandises, les prestations de transport ont augmenté de 93% entre 1980 et 2008 pour atteindre un peu plus de 28 milliards de tonnes-kilomètres. Alors que la part du rail dépassait encore 50% en 1980, elle était de 39% en 2008. Cela tient au fait que le transport de marchandises sur route a augmenté de 151% durant cette période, et celui sur rail de seulement 42%.

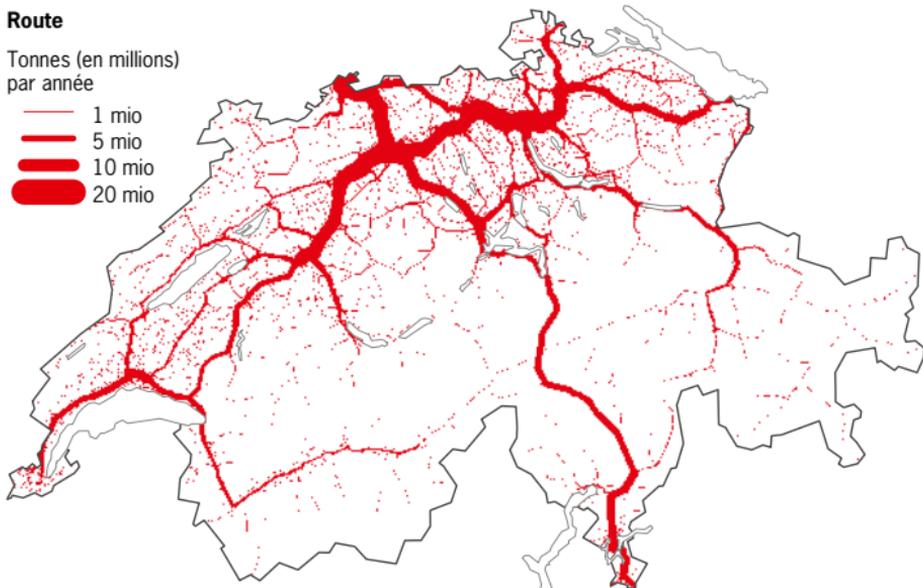
Prestations du transport de marchandises



Flux du trafic marchandises 2000

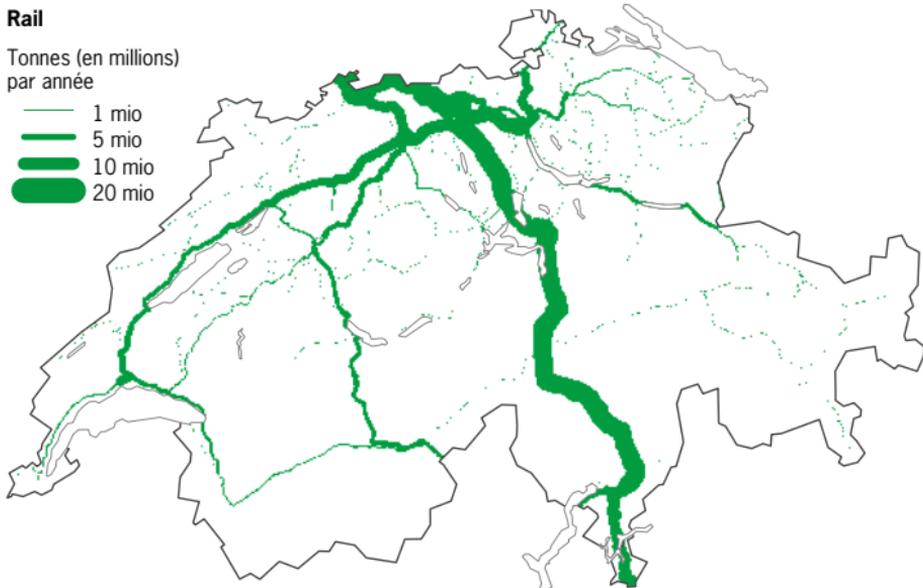
Route

Tonnes (en millions)
par année



Rail

Tonnes (en millions)
par année



10 Transport de marchandises à travers les Alpes

La part du rail est plus importante en Suisse qu'en France et en Autriche

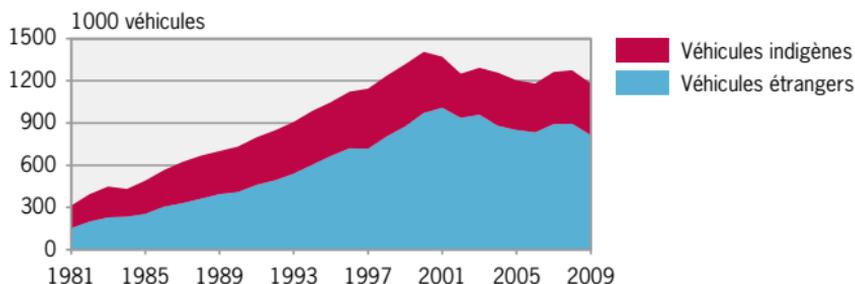
Passages de poids lourds transportant des marchandises à travers les Alpes	1,18 mio	2009
Variation	-16 %	2000–2009
Quantité de marchandises transportées (rail et route)	34,6 mio de t nettes	2009
Variation route	+53%	2000–2009
Part du rail (CH)	61%	2009

Le nombre de passages de poids lourds dans le trafic marchandises à travers les Alpes suisses a plus que quadruplé entre l'ouverture du tunnel du Gotthard en 1981 et l'an 2000. A partir de 2001, il a diminué en raison de l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et de l'application de mesures d'accompagnement. Depuis 2001, un nombre croissant d'autorisations a été délivré à des poids lourds de 40 tonnes. Ces derniers sont autorisés de manière générale sur les routes suisses depuis 2005.

La quantité totale de marchandises transportées à travers les Alpes suisses par le rail et par la route a plus que doublé de 1981 à 2009 (34,6 millions de tonnes nettes). La part des marchandises transportées sur la route a augmenté pendant cette période. Elle est toujours relativement faible par rapport aux pays voisins. En Suisse, le rail assure en effet 60% du transport de marchandises à travers les Alpes.

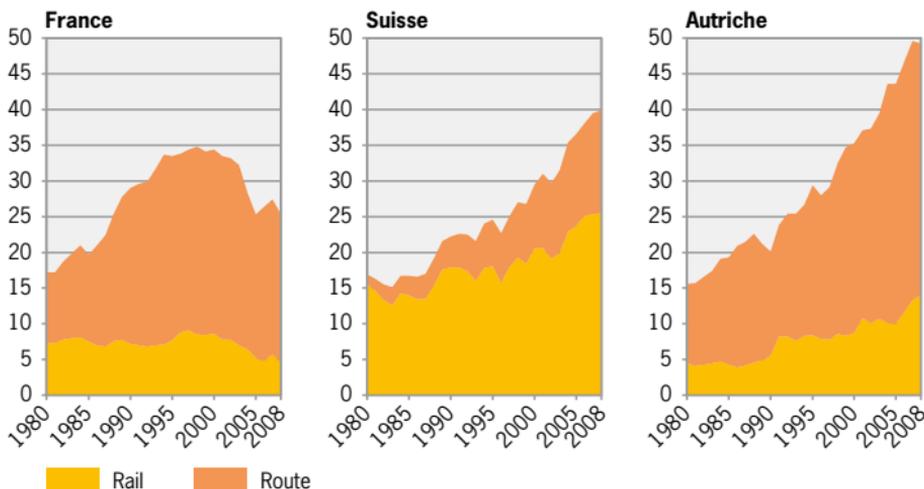
Trafic transalpin de marchandises par la route

(nombre de passages de poids lourds en Suisse)



Quantité de marchandises transportées à travers les Alpes

(En millions de tonnes nettes par année)

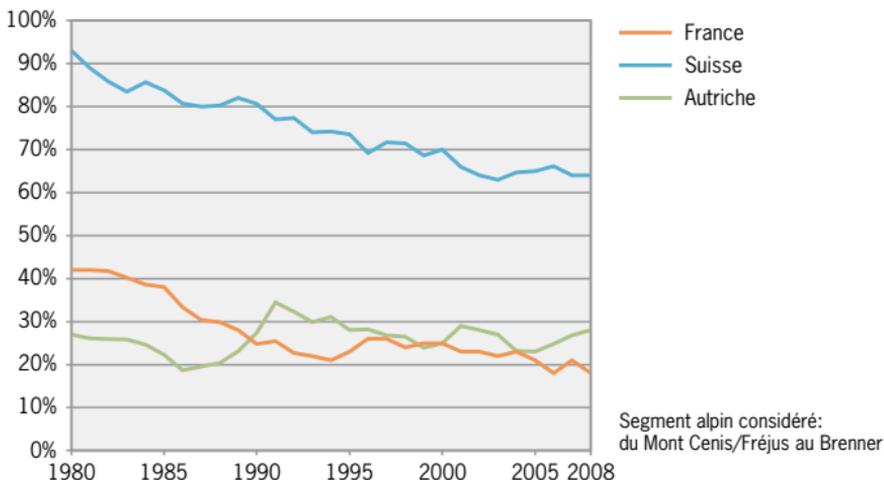


Source: OFT

© OFS

Part du rail dans le transport de marchandises à travers les Alpes

(Base: tonnes nettes)



Source: OFT

© OFS

11 Accidents

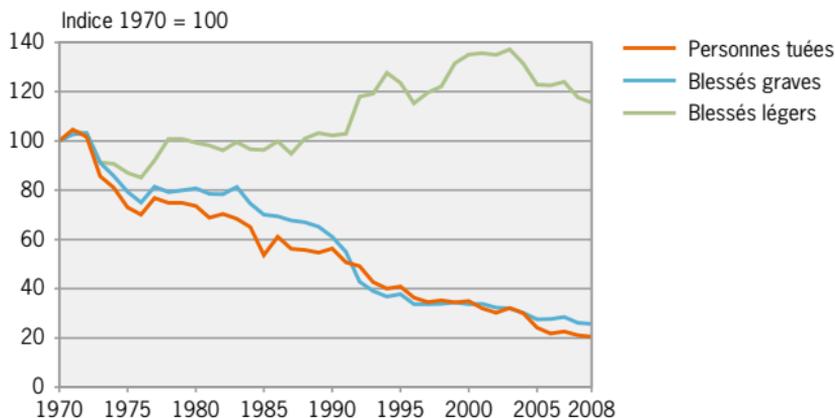
Moins de décès sur la route grâce aux mesures de sécurité

Trafic routier		
Personnes tuées	357	2008
Personnes grièvement blessées	4 780	2008
Personnes légèrement blessées	20 776	2008
Trafic ferroviaire: personnes tuées	30	2009
Trafic aérien: personnes tuées en Suisse	5	2009

Grâce à l'amélioration de la sécurité du trafic routier, le nombre de personnes tuées sur les routes est en diminution depuis 1970. Le recul de 2004 à 2006 pourrait être dû entre autres à la baisse du taux d'alcoolémie autorisé à 0,5 pour mille, aux sanctions par retrait de permis et à la crainte des contrôles dans ce domaine. C'est dans les classes d'âge de 18 à 25 ans que l'on compte le plus de personnes tuées. Pour ce qui est des blessés, on observe surtout une nette diminution de la part des blessés graves.

Le nombre d'accidents se soldant par des décès ou des blessés est nettement plus faible dans les autres modes de transport. Les accidents du transport ferroviaire touchent en particulier des personnes ayant accédé indûment aux voies ferrées.

Victimes de la circulation routière



12 Consommation d'énergie et effets sur l'environnement

Le domaine des transports est le plus gros consommateur d'énergie

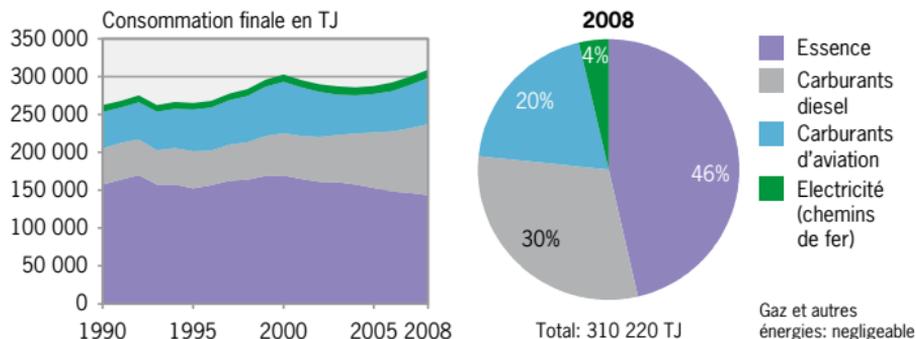
Part de la consommation d'énergie (énergie finale) imputable aux transports	34%	2008
Part des émissions de CO ₂ produite par les transports	37%	2008
Croissance des émissions de CO ₂ imputables aux transports	17%	1995–2008

La mobilité (chapitres 8 et 9) s'accompagne d'effets indésirables sur l'environnement: utilisation de ressources énergétiques, bruit, pollution atmosphérique et gaz à effet de serre. 34% de la consommation totale d'énergie est due aux transports. 96% de cette énergie est couverte par les produits pétroliers, de sorte que la part de la consommation de pétrole attribuable aux transports est de 60%.

Une part importante des polluants atmosphériques et du dioxyde de carbone (gaz à effet de serre) est générée par les transports routiers et aériens. L'oxyde d'azote (NO_x), un polluant précurseur de l'ozone à la surface de la terre et des pluies acides, est généré avant tout par le trafic routier. Les poussières fines sont très nocives pour la santé: elles peuvent provoquer des crises de toux et des problèmes respiratoires notamment dans les groupes à risques (enfants, asthmatiques ou personnes âgées).

La situation s'est quelque peu améliorée grâce au progrès technique et aux catalyseurs pour les véhicules à essence. Les concentrations d'oxyde d'azote (NO_x) et de poussières fines (PM₁₀) sont souvent supérieures aux valeurs limites.

Consommation d'énergie imputable aux transports



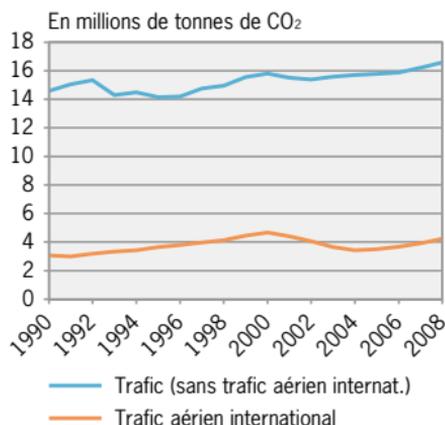
Sources: OFEN, Statistique globale suisse de l'énergie

© OFS

i Poussières fines (PM10)

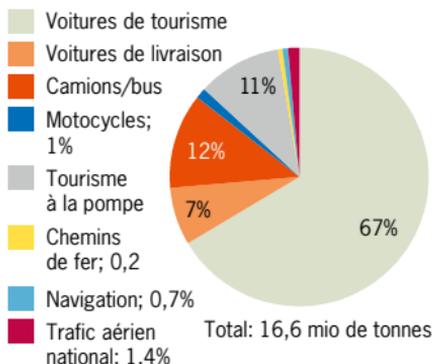
Les PM10 sont des particules de moins de 10 micromètres de diamètre. Ces particules peuvent aller se loger tout au fond des poumons et avoir de graves effets sur la santé. Les composantes cancérigènes des gaz d'échappement des moteurs diesel sont particulièrement dangereuses.

Emissions de CO₂ imputables aux transports



2008

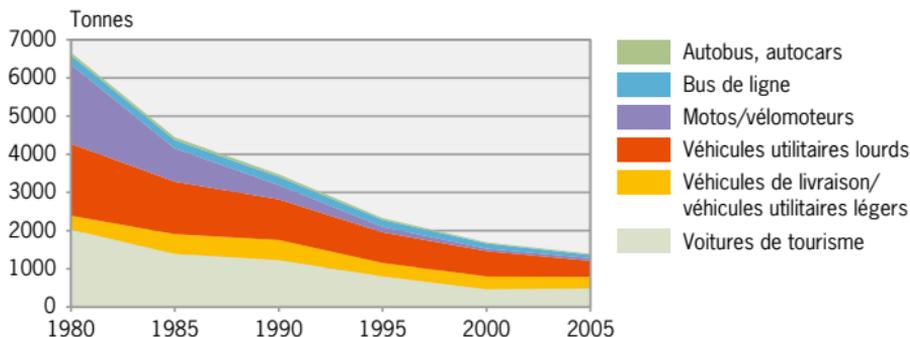
(sans trafic aérien international)



Source: OFEV

© OFS

Emissions de PM10 dues au trafic routier



Sources: OFEV

© OFS

13 Coûts

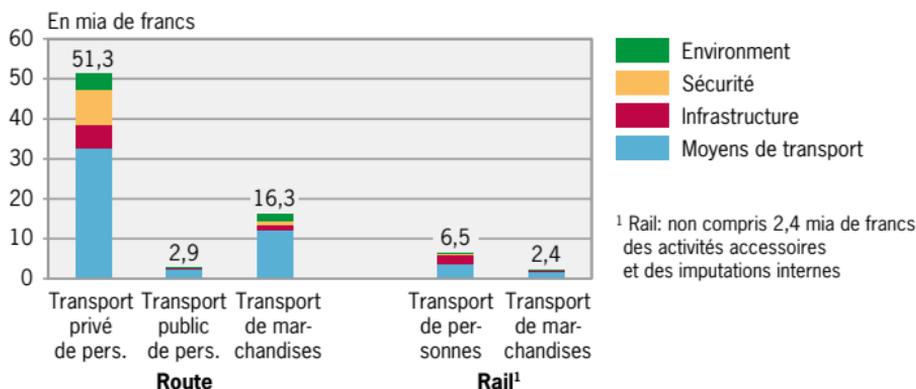
Les coûts externes du trafic routier dépassent de loin ceux des transports ferroviaires

Coûts du trafic routier privé	51 mia Fr.	2005
Taux de couverture des coûts des transports routiers de voyageurs	90%	2005
Coûts des transports routiers de marchandises	16 mia Fr.	2005
Taux de couverture des coûts des transports routiers de marchandises	96%	2005
Part imputable à la route des coûts externes du trafic voyageurs	96%	2005
Part imputable à la route des coûts externes du trafic marchandises	92%	2005

Les coûts économiques des transports, c'est-à-dire les montants effectivement payés par les usagers, les pouvoirs publics ou des tiers et les charges non monétaires telles que les nuisances environnementales et sonores se montaient à plus de 82 milliards de francs en 2005. A titre de comparaison, le PIB s'élevait alors à 463 milliards de francs. Le coût de la mobilité est supérieur à celui de la santé ou de l'éducation publique. Les coûts générés par la route sont six fois supérieurs à ceux du rail. Sur ces 82 milliards de francs, 8,4 milliards environ sont des coûts externes supportés par la collectivité ou par des tiers.

Coûts économiques des transports

(en 2005)



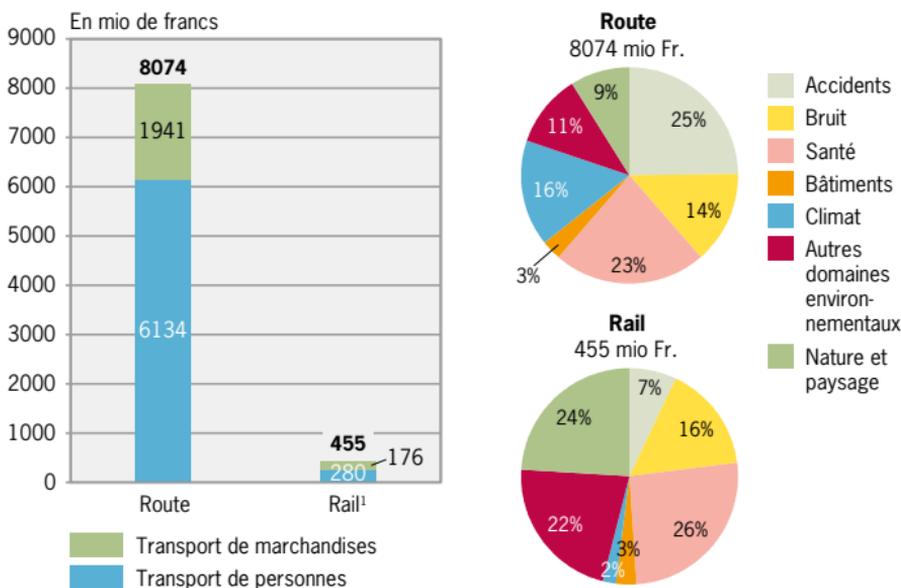


Coûts externes des transports

Une personne choisit son moyen de transport en fonction des coûts qu'elle doit supporter personnellement (carburant, entretien et amortissement des véhicules privés, prix des billets et des abonnements, paiement à l'entreprise de transport). Ce faisant, elle ne tient pas compte des coûts externes qui sont à la charge de tiers (souvent la collectivité). Ces coûts comprennent notamment les frais induits par les atteintes à l'environnement et à la santé, les dégâts aux bâtiments et les pertes de valeur diverses. Dans le transport de personnes, les déplacements en véhicules à moteur privés génèrent nettement plus de coûts externes que les déplacements en transports publics. Dans le transport de marchandises, la route génère davantage de coûts externes que le rail. En Suisse, les transports routiers sont prédominants. Cet état de fait impose de lourdes charges à la collectivité et n'est donc pas optimal d'un point de vue économique global.

Coûts externes du trafic routier et ferroviaire

(en 2005)



¹ Tiers incl.

Coûts externes

Coûts qui ne sont pas supportés par leurs auteurs mais par d'autres usagers des transports ou par la collectivité (partie des coûts induits par les accidents, le bruit, la pollution atmosphérique, etc.).

Déplacement

Un déplacement commence au moment où une personne se met en mouvement dans un but particulier. Il prend fin lorsque le but est atteint, lorsque le motif du déplacement change ou que la personne s'arrête plus d'une heure au même endroit.

Etapas

Partie d'un trajet effectué avec un moyen de transport (la marche à pied étant aussi considérée comme un moyen de transport). Chaque changement de moyen de transport marque le début d'une nouvelle étape.

Groupe de moyens de transport

Catégorie de moyens de transport (publics, individuels et trafic lent).

Mobilité douce

Déplacements à pied et à vélo.

Mode de transport

Ensemble de moyens de transport utilisant le même milieu (la route, le rail, l'eau, l'air).

Motif de déplacement

But dans lequel sont effectués les déplacements (travail, formation, achats, loisirs, service/accompagnement, activité professionnelle/voyages de service).

PM10

Poussières fines inspirables, de moins de 10 micromètres de diamètre.

Prestations de transport

Longueur totale des trajets parcourus par des personnes ou des marchandises pendant un temps donné (en personnes-kilomètres ou en tonnes-kilomètres). Les prestations kilométriques induites par une prestation de transport dépendent du taux d'occupation ou de chargement des véhicules.

Prestations kilométriques

Distances parcourues par des véhicules pendant un temps donné (en véhicules-kilomètres).

Relations économiques avec l'étranger

Valeur moyenne des importations et des exportations de biens et de services (resp. de marchandises), en % du PIB.

Répartition modale

Répartition des prestations de transport entre les différents modes de transport (la route, le rail, etc.).

Liens Internet

Statistique des transports (aperçu)	www.transport-stat.admin.ch
Politique des transports (aperçu)	www.are.admin.ch
Routes	www.astra.admin.ch www.strasseschweiz.ch
Transports publics	www.bav.admin.ch www.litra.ch
Transports aériens	www.bazl.admin.ch
Finances	www.efv.admin.ch
Accidents	www.bfu.ch
Energie	www.bfe.admin.ch
Environnement	www.bafu.admin.ch www.environment-stat.admin.ch

Impressum

Editeur:	Département fédéral de l'intérieur DFI Office fédéral de la statistique (OFS), Neuchâtel
Renseignements:	Téléphone: 032 713 66 55 E-mail: verkehr@bfs.admin.ch Disponible en français, en allemand, en italien et en anglais
Numéro de commande:	837-1000 Sur Internet au format PDF www.transport-stat.admin.ch
Téléphone:	032 713 60 60
Fax:	032 713 60 61
E-mail:	order@bfs.admin.ch
Conception et rédaction:	David Altwegg, OFS
Réalisation:	Katharina Schnorr, OFS
Illustration de la page de couverture:	OFS; concept: Netthoevel & Gaberthüel, Bienne; photo: © Robert Kneschke – Fotolia.com

