



LA VOIX DES CONSOMMATEURS

Chiffres, analyses et décryptages

01/24

Zoom sur :

**La mobilité et
la vérité des coûts**

Éditorial



Sandro Spaeth

Expert Mobilité et Voyages

Combien coûte la mobilité ? Et qui en paie le prix ? La vérité des coûts dans les transports est un sujet controversé. Le prix du trajet en train et car postal de A comme Aadorf (TG) à Z comme Zwischenbergen (VS) correspond-il aux coûts effectifs ? Certainement pas. Une grande partie du prix du billet (67 francs avec demi-tarif) est payée par les contribuables.

Et qui supporte les coûts externes de l'aviation ? Ils ne sont pas inclus dans le prix du billet d'avion. Les coûts externes du transport sont engendrés par la mobilité, mais au lieu d'être payés par les usagères et usagers eux-mêmes, ils sont répercutés sur la collectivité ou la prochaine génération.

Rien ne sert d'opposer les modes de transport les uns aux autres. Chacun se justifie. Ce qui est sûr, c'est que la promotion des aéroports est controversée et que le système de financement des transports publics et des routes n'est pas facile à comprendre. Trouvez-vous logique que les voitures électriques soient totalement exemptées de la taxe sur les véhicules à moteur dans certains cantons ?

Le chemin vers la vérité des coûts est encore long.

le graphique

92,5 milliards

C'est, en francs suisses, le coût total des transports.



Route

76,3

milliards
de francs suisses



86 %

financés par les usagères
et usagers



Rail

12

milliards
de francs suisses



35 %

financés par les usagères
et usagers



Air

4,2

milliards
de francs suisses



54 %

financés par les usagères
et usagers

En 2020. Les coûts incluent les coûts immatériels en lien avec les dommages causés à l'environnement et à la santé ainsi qu'avec les accidents. Source : → [OFS, Statistiques / mobilité](#)

le chiffre

14 926 km

Telle est la distance moyenne parcourue par personne en 2021 (chiffres publiés en 2023).

59 % en voiture : 8 806 km, 18 % en transports publics : 2 687 km, 61* % en avion : 2 388 km

* Baisse en raison de la pandémie de Covid-19 | Source : → [OFS, Statistiques / mobilité](#)



Les auteurs

Regine Sauter

Conseillère nationale PLR et
présidente d'Aviationsuisse

La Suisse a besoin d'une aviation fonctionnelle. Il faut la considérer comme faisant partie intégrante du système global de transport, et donc comme un moyen de transport public. Telle est la position de **Regine Sauter**, conseillère nationale libérale-radical et présidente d'Aviationsuisse. Elle estime qu'il serait malvenu que la Suisse fasse cavalier seul avec la taxe sur les billets d'avion. Bien que l'objectif doive être la vérité des coûts liés à l'impact environnemental, tout, selon elle, ne doit pas y être subordonné. Sinon, la place économique suisse risquerait d'en pâtir. → [Page 4](#)

Stefan Müller-Altermatt

Conseiller national Le Centre

Dans quelle mesure faut-il s'écarter de la vérité des coûts pour atteindre des objectifs politiques ? Telle est la question posée par **Stefan Müller-Altermatt**. Pour lui, aucun doute : les automobilistes qui empruntent la route cantonale ne sont pas les seuls à financer la route cantonale, et les passagères et passagers du train régional ne sont pas les seuls à financer le train régional. Le contribuable y participe toujours. S. Müller-Altermatt demande la simplification d'un système de financement des transports publics qu'il juge beaucoup trop compliqué. Il s'agirait de la première contribution à la vérité des coûts. → [Page 6](#)

Jürg Grossen

Conseiller national et président
du PVL, président de
Swiss e-Mobility

Dans le meilleur des cas, les coûts de mobilité sont supportés par celles et ceux qui les font naître et ce, quel que soit le mode de transport. C'est l'avis de **Jürg Grossen**. Raison pour laquelle le président de Swiss e-Mobility réclame une tarification complète de la mobilité, aussi bien pour le transport individuel que pour les transports publics. J. Grossen ne souhaite pas en exclure les voitures électriques, mais il revendique des conditions-cadres qui favorisent une mobilité moins polluante et accélèrent la sortie des moteurs thermiques. → [Page 8](#)

Martin Candinas

Conseiller national Le Centre,
président de la LITRA – service d'information
pour les transports publics

Martin Candinas connaît les débats qui touchent à la vérité des coûts dans les transports publics et les trouve plutôt théoriques. Pour lui, pas de doute : le système de transports publics suisse n'est pas donné, mais il fonctionne parfaitement. Selon M. Candinas, l'articulation entre les transports publics et la voiture doit encore mieux fonctionner, avec par exemple des interfaces multimodales proches des gares. À ses yeux, le présent et l'avenir sont multimodaux. Tous les modes de transport restent nécessaires – autant que possible économes en énergie et bien coordonnés les uns avec les autres. → [Page 10](#)



L'aviation suisse doit être compétitive sur le plan international



Regine Sauter

Conseillère nationale PLR et présidente d'Aviationsuisse

L'aviation fait partie du système global de transport, et son fonctionnement relève largement de l'intérêt national. Il faut aspirer à la vérité des coûts sans perdre de vue la nécessité de la transformation écologique. Ce faisant, les conditions-cadres doivent être bien coordonnées au niveau international.

La mobilité est importante, et elle le reste – même après le coronavirus. Les gens veulent voyager, retrouver leur famille, voir leurs amis et rencontrer leurs partenaires commerciaux. Le fret aérien occupe également une place importante dans le transport de marchandises. En 2019, l'industrie suisse a exporté au total pour 157 milliards de francs de marchandises par avion – soit environ 50 % de la valeur de tous les envois. Avec la mondialisation de l'économie et le renforcement des interconnexions, y compris dans la sphère privée, de grandes distances doivent être couvertes rapidement. Le système de transport doit donc être développé non seulement au niveau national, mais aussi au niveau international, et conçu de manière efficace et sûre. Pour ce faire, l'aviation doit être fonctionnelle. Il faut la considérer comme faisant partie intégrante du système global de transport, et donc comme un moyen de transport public.

Actuellement, l'aviation suisse remplit parfaitement son rôle. La Suisse est très bien connectée au monde – de manière extrêmement efficace. Grâce à de plus grands avions et à de meilleurs taux de remplissage, le nombre de passagères et de passagers aériens a fortement augmenté ces dernières années, mais sans hausse du nombre de mouvements aériens. En comparaison avec les autres modes de transport, l'aviation obtient d'excellents résultats en matière d'efficacité et de taux de remplissage.

Considérer et développer la mobilité comme un tout

Il importe cependant de souligner que les différents modes de transport public ne doivent pas être opposés les uns aux autres. Au contraire, il s'agit de développer la mobilité du futur de sorte que ces modes de transport soient interconnectés de manière optimale, afin que leurs différents points forts puissent être optimisés. Pour tout le monde, l'objectif doit être la vérité des coûts liés à l'impact environnemental. Dans le même temps, il n'est pas question d'y subordonner aveuglément tout le reste. Concrètement, pour l'aviation, cela signifie que la Suisse ne peut pas se permettre de faire cavalier seul. Le cadre réglementaire doit être bien coordonné au niveau international. Dans le cas contraire, la concurrence s'en trouverait distordue et l'aviation, qui représente un atout central, affaiblie voire menacée.

Le plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique comprend des systèmes d'incitation. Ainsi, les avions à faibles émissions sont à favoriser lors de la fixation des redevances. Il y est également inscrit que la Suisse s'engage au niveau international pour l'introduction de normes environnementales. Ces mesures vont dans le bon sens.



Par contre, l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion serait malvenue. Heureusement, c'est aussi l'avis du Parlement national. La loi sur le CO₂ révisée est nettement plus efficace que le projet rejeté par les urnes en juin 2021. La taxe sur les billets d'avion n'y est plus incluse – à juste titre. Une telle taxe priverait l'aviation des moyens dont elle a besoin précisément pour la défossilisation. On s'est rendu compte que le plus grand levier nécessaire pour atteindre les objectifs climatiques dans l'aviation consistait en l'introduction de carburants durables, que l'on encourage au moyen d'un taux de mélange : les compagnies aériennes sont tenues d'augmenter progressivement la part de carburant durable dans les réservoirs de leurs avions, conformément à des exigences clairement définies.

Les dispositions de la loi suisse sur le CO₂ sont coordonnées avec les plans de l'UE. Le défi est énorme et aura pour conséquence que les vols auront tendance à coûter plus cher. Grâce à l'harmonisation internationale, l'aviation suisse reste malgré tout compétitive.



Je pars. Qui paie ?



Stefan Müller-Altermatt
Conseiller national Le Centre

La route n'est pas seulement financée par celles et ceux qui l'empruntent. De même, le rail n'est pas seulement payé par les voyageuses et voyageurs qui prennent le train. Ce déséquilibre mérite d'être corrigé surtout là où les utilisatrices et utilisateurs participent beaucoup trop peu. Toutefois, la vérité des coûts ne doit pas être le seul critère de la politique des transports.

J'habite dans le Jura soleurois. On a vu plus central. Douze kilomètres séparent ma maison de la gare. Entre les deux, un service de car postal amène les pendulaires des villages à la gare. Ce car postal circule sur une route cantonale sous-capacitaire, encombrée quotidiennement par les pendulaires au niveau du village de Klus, dans la commune de Balsthal.

Tous ces moyens de transport et itinéraires doivent être financés – ce qui, pour une région disons semi-périphérique, représente déjà un énorme défi. Avec une telle densité de population, impossible pour les transports publics de s'autofinancer. Qu'on y renonce pour transférer leur part modale vers la voiture, et le village de Klus sera encore plus encombré. Par conséquent, faute de dépeuplement de la région, il faut des moyens financiers. Mais qui les donne ?

Comme leur nom l'indique, les routes communales sont l'affaire de la commune ; leur financement est donc assuré par l'argent des contribuables. Or, dans le canton de Soleure, justement, s'applique notamment la « compensation des charges topographiques », grâce à laquelle les communes de plaine soulagent un peu les communes jurassiennes de la charge des routes communales.

Les routes communales ne sont donc pas simplement communales, de même que les routes cantonales ne sont pas de simples routes cantonales qui seraient financées exclusivement par l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur. Les transferts du « financement spécial pour la circulation routière » au bénéfice des cantons financent en effet une partie de leurs coûts routiers. Et pour les agglomérations, les cantons peuvent percevoir des subventions du « fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération ». Restent les routes nationales, qui sont principalement financées par l'impôt sur les huiles minérales prélevé sur l'essence et le gazole, ainsi que par le produit de la vignette autoroutière.

Vous trouvez cela compliqué ? Sachez que ce n'est pas tout, car les transports publics sont aussi financés par les différents échelons de l'État. Au total, la Confédération, les cantons et les communes prennent en charge près de la moitié des coûts.

Compte tenu de la complexité de ce système de financement, il est clair que la vérité des coûts ne peut avoir été poussée bien loin. Les automobilistes qui empruntent la route cantonale ne sont pas les seuls à financer la route cantonale, les passagères et passagers des trains régionaux ne sont pas les seuls à financer le train régional. Quel que soit mon trajet, il y a toujours un contribuable qui, quelque part, y participe financièrement. Ce déséquilibre devrait être corrigé dans toute la mesure du possible, surtout là où des



usagères et usagers paient trop peu voire pas du tout. Que l'on pense aux véhicules électriques, dont les propriétaires sont exemptés de l'impôt sur les huiles minérales et, dans de nombreux cantons, de l'impôt sur les véhicules à moteur.

L'exemple de ma région montre bien que la vérité des coûts ne peut pas être le seul critère. La politique des transports et le financement des transports relèvent toujours aussi des politiques régionale, climatique, sociale, etc. La question politique est donc légitime : dans quelle mesure faut-il s'écarter de la vérité des coûts pour atteindre également d'autres objectifs politiques ? La situation actuelle correspond en effet probablement au consensus politique trouvé en la matière. Probablement. Une chose est sûre : le système est beaucoup trop compliqué. Sa simplification ne peut pas faire de mal. La transparence qui en résulterait serait la première contribution à la vérité des coûts.





Jürg Grossen

Conseiller national et président du PVL, président de Swiss e-Mobility

Vers un renforcement de la vérité des coûts grâce aux voitures électriques et à la tarification de la mobilité

Comment renforcer la vérité des coûts tout en donnant une grande liberté aux gens ? Porter un regard honnête sur les conséquences de la mobilité n'est pas vain. L'électrification et la tarification de la mobilité sont des moyens efficaces pour réduire les coûts externes.

La mobilité est un besoin fondamental légitime de notre société. Un coup d'œil aux statistiques le confirme : Madame et Monsieur Tout-le-monde y consacrent quelque 32 milliards de francs par an. Après le logement et l'énergie, la mobilité occupe donc une place prépondérante dans les dépenses de consommation, avant même l'alimentation.

Le moyen de transport le plus populaire est de loin la voiture. Plus de la moitié de la population en possède une, et plus de 75 % des prestations de transport sont fournies sur route.

Rares sont les autres domaines à entraîner autant de coûts externes que la mobilité. Qu'entend-on par là ? Quel que soit le mode de transport, une large part des coûts de mobilité est prise en charge par la collectivité. Il s'agit, d'une part, des coûts annuels qu'impliquent les embouteillages (plus de trois milliards de francs selon la Confédération). Ce chiffre est avancé à chaque fois qu'il est question de construire de nouvelles autoroutes. D'autre part, il y a aussi de grands facteurs de coûts tels que les émissions de bruit et de gaz à effet de serre, qui occasionnent des dommages au climat et à l'environnement et ne sont pas sans conséquences sur la santé. Selon les estimations de la Confédération, 8,5 milliards de francs ont été engagés au titre des coûts externes du trafic individuel motorisé (TIM) en 2020.

Les voitures électriques engendrent beaucoup moins de coûts externes que les véhicules thermiques. Si l'abandon de la mobilité thermique va dans le bon sens, ce n'est pas que pour des raisons écologiques. Bien sûr, les voitures électriques aussi requièrent des infrastructures coûteuses, provoquent des embouteillages et, par conséquent, doivent également participer aux dépenses engagées. Néanmoins, il faut concevoir les conditions-cadres de manière à ce que la mobilité à faibles émissions soit rentable et que les incitations favorisent la sortie des combustibles fossiles, par exemple en garantissant l'accès à des bornes de recharge dans les immeubles. Et si lesdits systèmes de recharge sont intelligents, la réduction des coûts de mobilité externes ne sera qu'un bénéfice parmi d'autres.

Avec les applications bidirectionnelles, les voitures deviendront dans l'avenir des accumulateurs d'énergie décentralisés, capables si nécessaire de réinjecter de l'énergie au bâtiment ou au réseau. Ce dispositif permettra de faire meilleur usage de l'électricité renouvelable, de renforcer la sécurité de l'approvisionnement et de réduire le développement du réseau de distribution. Selon une étude de l'EPFZ, l'installation de stations de recharge



intelligentes judicieusement intégrées à l'ensemble du système réduirait les coûts du système électrique de 6,5 milliards de francs, économie dont les retombées profiteraient à la collectivité. Les voitures électriques ont donc une utilité externe qui, dans l'avenir, doit être prise en compte dans la vue d'ensemble.

Dans le meilleur des cas, les coûts de mobilité sont supportés par celles et ceux qui les font naître et ce, quel que soit le mode de transport. Il est donc évident qu'en plus de l'électrification, une tarification complète de la mobilité pour les transports individuels et publics constitue le moyen le plus efficace d'améliorer la vérité des coûts. Cet exercice permettra de réduire les coûts et de lisser les pics de circulation. En outre, des mesures propres à favoriser l'efficacité dans les transports et à inciter à agir de façon responsable seront mises en place. La combinaison de l'électromobilité et de la tarification de la mobilité constituent le futur socle d'une mobilité individuelle moins polluante, plus durable et plus écologique.



Plus de transports publics dans la mobilité du futur



Martin Candinas

Conseiller national Le Centre,
Président de la LITRA – service d'information pour les transports publics

En matière de politique des transports, il importe que nous puissions maintenir la haute qualité de nos infrastructures de transport et répondre aux besoins de mobilité changeants. Et ce, dans un contexte de croissance démographique et de vieillissement de la population – et dans le respect des engagements que nous avons pris relativement aux transports dans le cadre de l'Accord de Paris sur le climat.

Apprécier la vérité des coûts dans les transports est une opération complexe, raison pour laquelle les discussions à ce sujet sont plutôt d'ordre théorique ou philosophique. Si près de la moitié de l'offre de transports publics concerne la route, l'usage (en personnes-kilomètres) est concentré à 80 % sur le rail. Cette statistique montre bien que les moyens de transport de masse forment un système global, du transport grandes lignes au transport local en passant par le transport régional. Le financement de chacun de ces échelons est réglé différemment : alors que le trafic grandes lignes est autofinancé, les trafics régional et local suisses sont financés en moyenne à 50 % par les usagères et usagers et à 50 % par les pouvoirs publics. L'infrastructure ferroviaire, quant à elle, est intégralement financée par les pouvoirs publics.

Le système global des transports publics fonctionne parfaitement en Suisse. La preuve est que nous sommes champions d'Europe du train, et ça n'est pas nouveau. Le transport régional permet aux voyageuses et voyageurs de rallier l'offre de transport local et grandes lignes et vice-versa. Indépendamment du mode de transport, chaque voyage ne nécessite qu'un billet – ce qu'on nous envie à l'étranger. L'horaire cadencé garantit des correspondances régulières – et ce dans toute la Suisse. Souvent, l'horaire n'a pas besoin d'être consulté : il suffit de monter dans le bus ou le train suivant sans se poser de question. Ce système parfaitement coordonné a son prix, mais il est globalement très apprécié par les politiques et la population.

Ce qui, bien sûr, ne signifie pas que les coûts et le prix des transports publics ne doivent jouer aucun rôle en politique. Nos infrastructures de transport sont délibérément conçues pour être opérationnelles aux heures de pointe. Or, en moyenne, le taux d'occupation dans les transports publics n'est que d'environ 30 %. Charge à nous, donc, de réussir à augmenter ce taux dans l'avenir. Nous devons intensifier nos efforts pour mieux exploiter nos infrastructures et offres de transports publics. Les déplacements de loisirs en particulier présentent un fort potentiel pour le renforcement des transports publics. Ainsi, il faudrait que les usagères et usagers prennent à leur charge une plus grande partie des coûts des transports publics.

Les transports publics sont un moyen de transport de masse efficace et peu encombrant. Ils jouent ainsi un rôle central dans l'aménagement du territoire et contribuent à limiter les heures d'embouteillage en Suisse. Cet aspect les rend très attractifs, en particulier pour les longues distances et dans les zones urbaines. Dans l'avenir, les transports publics devraient se voir confier et accepter un rôle encore plus important. En effet, personne n'a intérêt à ce qu'aujourd'hui, plus de 70 % des prestations de transport en



Suisse soient réalisées par un moyen de transport individuel motorisé (TIM). Côté transports publics, les interfaces proposant un relais à la voiture doivent donc être considérablement améliorées, par exemple en développant les interfaces multimodales proches de la gare et bien planifiées. Le présent tel que nous le vivons aujourd'hui est déjà multimodal. Il s'agit de développer et d'améliorer en permanence cette mobilité multimodale avec les transports publics en ligne de mire.

Enfin, il convient de noter qu'aujourd'hui, la quasi-intégralité des gaz à effet de serre émis par le secteur des transports sont imputables au TIM. L'électrification de ce dernier est en cours, mais elle ne sera pas une mince affaire. Des infrastructures électriques doivent être construites, ce qui requiert des investissements importants dans les domaines les plus divers. Cette nécessité montre bien qu'une discussion théorique ou philosophique sur la vérité des coûts dans les transports ne nous mènera nulle part sur le plan politique. Il faut des solutions pragmatiques pour que les transports publics puissent jouer un rôle encore plus important dans la mobilité du futur, que nous ayons un système global de transport qui fonctionne bien en Suisse et que nous puissions atteindre l'objectif de zéro net d'ici 2050. Nous allons encore avoir besoin de tous les modes de transport : combinés de manière optimale, aussi bon marché, le moins énergivores et le moins polluants que possible – et enfin largement acceptés et appréciés par leurs utilisatrices et utilisateurs. Tels sont les chantiers sur lesquels nous devons travailler ensemble !



Écobilan

L'écobilan d'un produit considère tout son cycle de vie, depuis l'extraction des ressources jusqu'à son élimination. Sa réalisation tient compte non seulement des ressources et de l'énergie consommées, mais aussi des émissions de substances nocives dans l'air, dans l'eau et dans le sol. L'écobilan a pour objectif d'évaluer l'impact environnemental d'un produit, d'une action ou d'un moyen de transport. Il contribue également à optimiser les produits sur le plan écologique et à réduire au minimum leur impact environnemental.

Éditeur

fr.comparis.ch
Birmensdorferstrasse 108
8003 Zurich

fr.comparis.ch

Réactions

media@comparis.ch

À propos de comparis.ch

Avec plus de 80 millions de visites par an, comparis.ch compte parmi les sites Internet les plus consultés de Suisse. L'entreprise compare les tarifs et les prestations des caisses maladie, des assurances, des banques et des opérateurs de télécommunications. Elle présente aussi la plus grande offre en ligne de Suisse pour l'automobile et l'immobilier. Avec ses comparatifs détaillés et ses analyses approfondies, elle contribue à plus de transparence sur le marché. comparis.ch renforce ainsi l'expertise des consommatrices et des consommateurs à la prise de décision. L'entreprise a été fondée en 1996 par l'économiste Richard Eisler. Il s'agit d'une société privée. Aujourd'hui encore, Comparis appartient majoritairement à son fondateur. Aucune autre entreprise ni l'État ne détient de participation dans Comparis.