

Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, février 2021

Le transport de marchandises en Suisse en 2019

Évolution du transport de marchandises total

Prestations de transport en baisse de 2% par rapport à 2018

En 2019, les prestations de transport sur les routes suisses se sont montées à 17,1 milliards de tonnes-kilomètres¹ et celles sur le rail à 10,1 milliards de tonnes-kilomètres. Par rapport à 2018, les prestations de transport ont baissé en 2019 de 2,2% à 27,2 milliards de tonnes-kilomètres, le transport de marchandises diminuant plus fortement sur la route (-2,7%) que sur le rail (-1,4%).

La part du transport de marchandises par rail dans la prestation de transport totale – la répartition dite modale – représentait 37% en 2019. Après un net recul durant les années 1980 et 1990, le rail a depuis le début du millénaire pu maintenir sa part dans une fourchette allant de 36% à 42%, et ce en dépit du relèvement du poids autorisé pour les véhicules routiers de transport de marchandises de 28 à 34 tonnes en 2001, puis à 40 tonnes en 2005. Pour comparaison, en 2018 la part du rail se montait à 19% en moyenne pour les 28 pays membres de l'UE.

Les deux modes de transport sont complémentaires: alors que la distribution des marchandises à l'échelle régionale ne peut se faire le plus souvent que par la route, le rail présente des avantages avant tout sur les longues distances. On le voit dans le fait qu'en 2019, les véhicules lourds de transport de marchandises ont fourni 65% des prestations de transport dans le trafic intérieur et seulement 35% dans le trafic international (importations, exportations, transit), alors que le trafic international dominait dans les transports ferroviaires de marchandises avec une part de 75%. Les distances moyennes sont aussi nettement plus importantes

dans le transport de marchandises sur rail que sur route: en 2019, les marchandises transportées sur le réseau ferroviaire suisse l'ont été sur une distance moyenne de 170 kilomètres, alors que la valeur correspondante pour la route atteignait 47 kilomètres.

La politique suisse des transports a entre autres pour objectif de transférer de la route au rail le trafic de marchandises à travers les Alpes. En 2019, 71% des marchandises transportées à travers les Alpes suisses l'ont été par le rail et 29% par la route. Dans l'ouest de l'Autriche, où des volumes importants de marchandises transitent aussi à travers les Alpes, les parts correspondantes étaient de 25% pour le rail et de 75% pour la route².

Prestations du transport de marchandises sur route et sur rail

T1

	Prestation de transport, en milliards de tonnes-kilomètres		Variation
	2018	2019	2018 – 2019
Total	27,84¹	27,22	-2,2%
Route	17,63 ¹	17,15	-2,7%
Rail	10,21	10,07	-1,4%

Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises

Rail: valeurs en tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné)

¹ révisé

Sources: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM),
Statistique des transports publics (TP)

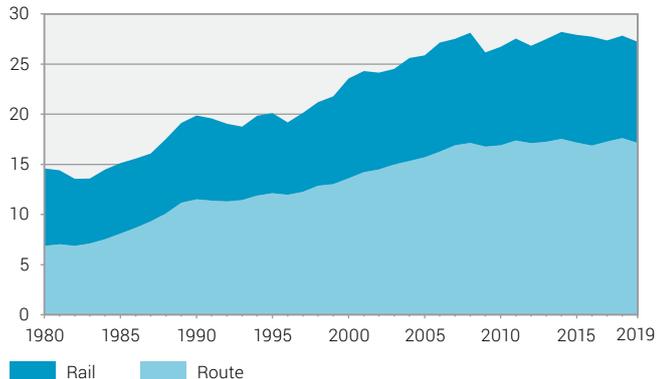
© OFS 2021

¹ Une tonne-kilomètre (tkm) correspond au transport d'une tonne sur un kilomètre.

² Cols de Resia et Brenner. Pour l'ensemble du transport de marchandises transalpin en Autriche, la part du rail se situait à 27% (route: 73%).

Prestations de transport sur route et sur rail G1

Milliards de tonnes-kilomètres



Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises

Rail: valeurs en tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné)

Sources: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM),
Statistique des transports publics (TP)

© OFS 2021

Hormis la route et le rail, la navigation sur le Rhin et les oléoducs prennent une part non négligeable aux importations et exportations: en 2019, 6,1 millions de tonnes de marchandises ont franchi la frontière suisse sur des bateaux naviguant sur le Rhin. Soit 29% de plus qu'en 2018 (4,7 millions de tonnes) et 5% de plus qu'en 2017 (5,8 millions de tonnes). Il convient toutefois de noter qu'en 2018, le faible niveau du Rhin a fortement limité le trafic marchandises. Quelque 3,8 millions de tonnes ont été acheminées en Suisse ou depuis la Suisse via les oléoducs (2018: 3,9). Pour comparaison, 52,2 millions de tonnes de marchandises ont été importées ou exportées à l'aide de véhicules routiers lourds (2018: 51,8) et 13,3 millions de tonnes l'ont été par voie ferroviaire (2018: 11,8). Le fret aérien représentait des volumes comparativement modestes (0,5 million de tonnes).

Transport de marchandises par la route

Part importante de la prestation kilométrique fournie par des véhicules de livraison

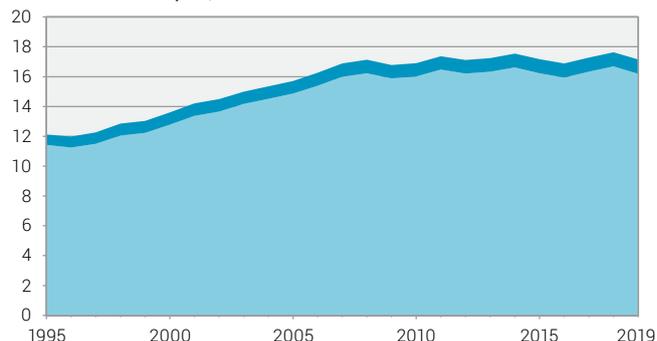
Les véhicules routiers de transport de marchandises sont subdivisés en véhicules légers (poids total ne dépassant pas 3,5 tonnes) et lourds (poids total supérieur à 3,5 tonnes). Les véhicules légers sont surtout des voitures de livraison. En couvrant 4,7 milliards de véhicules-kilomètres en 2019, les véhicules de transport de marchandises légers ont parcouru deux fois la prestation de circulation des véhicules lourds (2,2 milliards de véhicules-kilomètres). La prestation kilométrique des voitures de livraison a en outre augmenté de 60% depuis 2000, celle des véhicules lourds diminuant de 2% durant la même période. Cette tendance reflète les changements du parc de véhicules intervenus au cours des vingt dernières années: entre 2000 et 2019, le nombre de voitures de livraison immatriculées en Suisse a augmenté de 2,8% par an en moyenne, alors que la hausse annuelle des véhicules lourds

n'était que de 0,4%. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) incite en outre à réduire les kilomètres parcourus par les véhicules lourds: en effet, depuis 2001, une taxe est perçue pour chaque kilomètre parcouru en Suisse par un véhicule lourd de transport de marchandises.

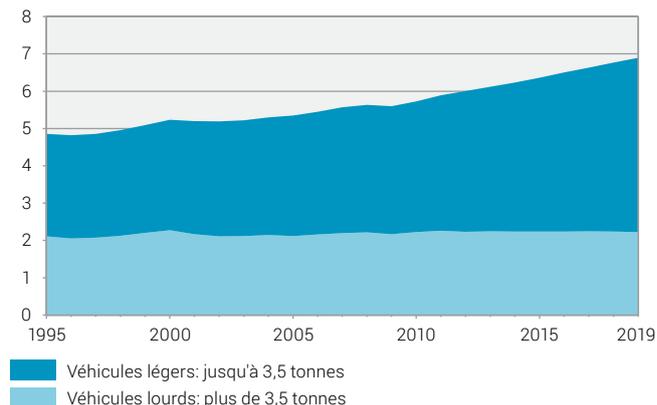
En revanche, les véhicules lourds dominent dès lors que l'on compare la prestation de transport – qui, en plus de la distance parcourue, tient aussi compte du poids des marchandises – puisqu'en 2019 ils ont fourni 16,2 milliards de tonnes-kilomètres. La prestation de transport des véhicules légers ne s'élevait qu'à 1,0 milliard de tonnes-kilomètres. La capacité de chargement réduite des véhicules légers contribue certes à cette différence, qui est pour l'essentiel due au fait que ces derniers sont surtout utilisés pour des trajets de service et dans une moindre mesure pour le transport de marchandises. Les artisans par exemple, transportent essentiellement des petites quantités de marchandises, typiquement les appareils à installer, leurs outils, etc.

Prestations dans le transport de marchandises par la route selon le genre de véhicule G2

Prestations de transport, en milliards de tonnes-kilomètres



Prestations kilométriques, en milliards de véhicules-kilomètres



Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises

Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

© OFS 2021

Émissions de polluants en baisse grâce au progrès technique

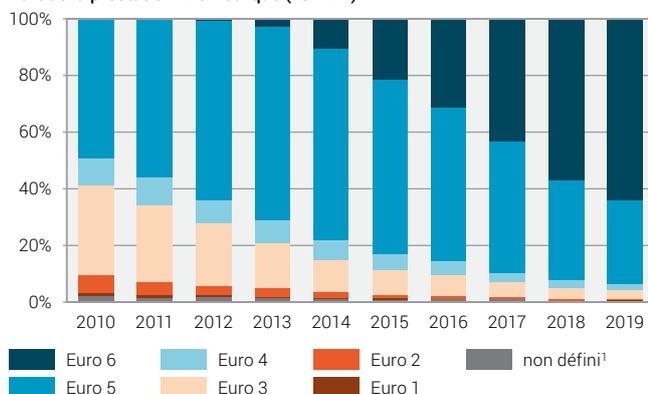
Les véhicules lourds de transport de marchandises sont répartis en classes d'émissions (classes Euro, de 1 à 6) en fonction de leurs émissions de substances polluantes, la classe Euro 6 étant celle qui impose les valeurs limites les plus sévères³. Par suite des progrès techniques et du renouvellement continu du parc de véhicules, les véhicules en circulation sont de plus en plus «propres». Cette évolution est aussi favorisée par l'instrument politique de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), les taux de redevance étant plus faibles sur les véhicules peu polluants.

La part des véhicules de la classe Euro 6 dans les prestations kilométriques des poids lourds suisses atteignait 64% en 2019. Ainsi, six ans après l'entrée en vigueur de l'obligation de la norme Euro 6 pour tous les nouveaux véhicules, près de deux tiers des kilomètres parcourus par des poids lourds indigènes l'ont été par des véhicules de la classe d'émissions la plus moderne. Les véhicules de la classe Euro 5 ont atteint leur part la plus élevée en 2013; cette part a ensuite reculé au profit de celle des véhicules de la classe Euro 6 et se situait à 30% en 2019. La part des véhicules des classes Euro plus anciennes (1 à 4) dans les prestations kilométriques est passée de 50% en 2010 à 6% en 2019.

Prestations kilométriques des véhicules lourds selon la classe d'émission

G3

Part de la prestation kilométrique (véh-km)



¹ Cette catégorie comprend, d'une part, des véhicules très âgés, mis en circulation encore avant l'introduction des classes Euro et, d'autre part, des véhicules avec moteur électrique.

Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises

Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

© OFS 2021

Les véhicules lourds étrangers ayant circulé en Suisse en 2019 ont atteint une part des prestations de circulation couvertes avec des véhicules de la classe Euro 6 plus élevée (83%⁴) que celle des véhicules lourds indigènes (64%). Cet écart tient au fait que le trafic international recourt généralement à des véhicules plus récents. Si pour les véhicules suisses de transport de marchandises l'on considère uniquement le trafic des importations et des exportations, la part des véhicules de la classe Euro 6 passe alors à un niveau comparable aux véhicules étrangers.

Les transports intérieurs représentent près des deux tiers du trafic lourd

Les transports à l'intérieur des frontières suisses représentent de loin le principal segment du transport marchandises routier lourd: en 2019, la part du trafic intérieur dans les prestations de transport se montait à 65%, soit à peu près deux tiers. Le trafic de transit représentait 9%, les importations 16% et les exportations 10%. Dans tous les genres de trafic, excepté le transit, la prestation de transport a augmenté par rapport à 2000. Cette hausse s'est avérée plus importante pour le trafic international (+46%) que pour le trafic intérieur (+19%).

Le trafic intérieur est généralement assuré exclusivement par des véhicules indigènes, car les véhicules étrangers ne peuvent pas effectuer de transports à l'intérieur de la Suisse en raison de l'interdiction de cabotage en vigueur dans notre pays. Toutefois, avec 87% des importations et 90% des exportations, les camions et tracteurs à sellette étrangers sont prépondérants dans le trafic routier international. Quant au trafic de transit par la Suisse, il est presque exclusivement couvert par des véhicules étrangers. Depuis quelques années ce dernier a toutefois tendance à diminuer. En 2019 il était inférieur de 8% par rapport à 2000. Cela est probablement dû à la politique suisse concernant le transfert du trafic de transit sur le rail et à la situation économique en Europe – plus particulièrement en Italie.

³ Les véhicules de la classe Euro 6 ont été mis en circulation pour la première fois en 2011; la norme est juridiquement contraignante pour toutes les premières immatriculations depuis le 1^{er} janvier 2014.

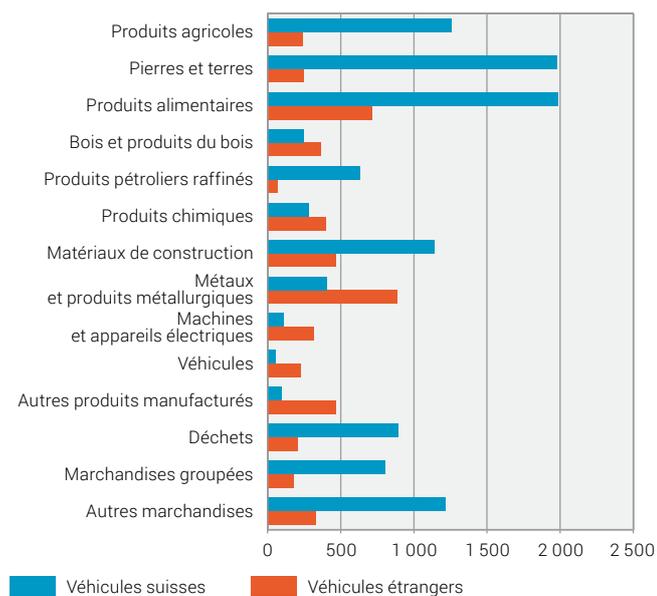
⁴ Les véhicules dont la classe Euro est inconnue n'ont pas été pris en compte pour ce calcul.

Les produits alimentaires: principal groupe dans le transport de marchandises sur route

Les véhicules lourds transportent majoritairement des marchandises qui sont importantes pour la branche de la construction et pour l'approvisionnement de la population en denrées alimentaires: rapportés aux prestations de transport, les produits alimentaires arrivaient en tête en 2019 (2,0 milliards de tonnes-kilomètres), les minéraux bruts (pierres et terres) venant juste derrière. Les produits agricoles et les matériaux de construction manufacturés occupaient respectivement la troisième et la quatrième place (1,3 resp. 1,1 milliard de tkm). Les véhicules lourds étrangers transportaient eux-aussi de nombreux produits alimentaires (0,7 milliard de tkm) et des matériaux de construction (0,5 milliard de tkm) en Suisse, mais le groupe de marchandises «métaux et produits métallurgiques» était le plus important (0,9 milliard de tkm).

Prestations du transport de marchandises par la route selon le groupe de marchandises, en 2019 G 4

Millions de tonnes-kilomètres



Données de base : véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises

Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

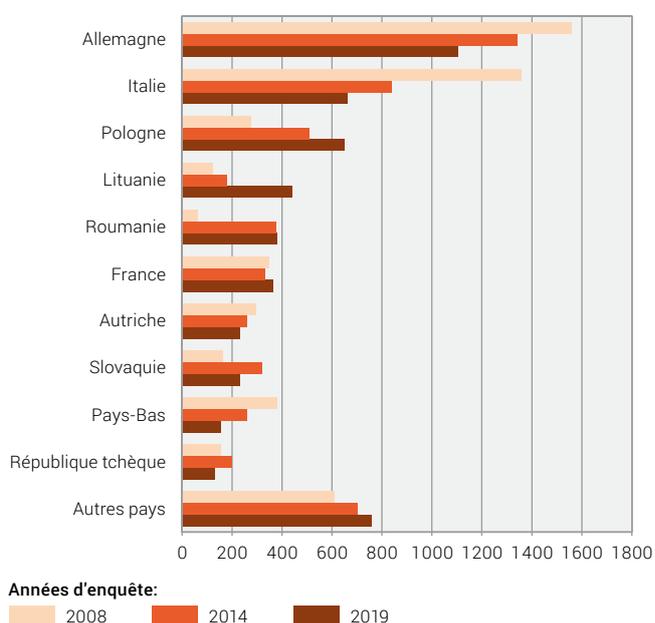
© OFS 2021

Progression continue des transporteurs est-européens

Sur l'ensemble des prestations de transport accomplies par les véhicules routiers lourds étrangers en Suisse en 2019, 22% l'ont été par des véhicules immatriculés en Allemagne, 13% par des véhicules immatriculés en Italie et 13% également par des véhicules immatriculés en Pologne. En 2008, la part des véhicules allemands dans ces prestations de transport atteignait encore 29%, celle des véhicules italiens 26% et celle des véhicules polonais seulement 5%. Les prestations de transport fournies par des véhicules de transport de marchandises immatriculés dans d'autres pays est-européens ont elles-aussi nettement augmenté entre 2008 et 2019. Celles des véhicules roumains ont même été multipliées par six du fait que la Roumanie est entrée dans l'UE en 2007 et a pu ainsi bénéficier de l'ouverture du marché. Les véhicules provenant de Lituanie ont particulièrement augmenté au cours des cinq dernières années et sont maintenant en quatrième place. Les entreprises de transport est-européennes sont particulièrement compétitives sur le marché de l'Europe occidentale, entre autres en raison de coûts de production plus faibles.

Prestation de transport des véhicules lourds étrangers en Suisse selon le pays d'immatriculation G 5

Millions de tonnes-kilomètres



Données de base : véhicules lourds étrangers de transport de marchandises

Sources: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

© OFS 2021

Transport combiné de marchandises

Le transport combiné recourt à plusieurs modes de transport (route, rail, navigation). Ce ne sont alors pas les marchandises à proprement parler qui sont transbordées, mais les unités de transport intermodales (conteneurs p. ex.). Le principe est de couvrir la majeure partie de la distance par le rail ou par voie navigable (parcours principaux) et de réduire autant que possible les parcours initiaux et terminaux par la route. En contribuant au transfert du trafic marchandises à travers les Alpes de la route vers le rail et en permettant la mise en œuvre de l'article sur la protection des Alpes de la Constitution fédérale, le transport combiné joue un rôle prépondérant pour la politique des transports suisse. Le transport combiné gagnant en importance, il a été décidé de compléter les informations statistiques le concernant.

Le transport combiné concerne un tiers des volumes transportés par le rail

Durant l'année 2019, le rail a transporté 20,7 millions de tonnes nettes en recourant au transport combiné. Ce dernier représentait par conséquent une part de 34% environ de l'ensemble du transport de marchandises sur rail. Si l'on considère le transport marchandises ferroviaire transalpin, sa part était même de trois quarts. Avec 19,3 millions de tonnes nettes, le transport combiné non accompagné (TCNA) – à savoir le transport de conteneurs, de caisses mobiles et de semi-remorques – représentait la majeure partie du trafic ferroviaire combiné. L'autoroute roulante, c'est-à-dire le transport de véhicules routiers lourds complets, ne représentait que 1,4 million de tonnes nettes.

En 2019, les bateaux naviguant sur le Rhin ont transporté à Bâle ou depuis Bâle 732 000 tonnes nettes de marchandises dans des conteneurs, autrement dit 12% du volume de marchandises total transbordé dans les ports rhénans suisses. Les 88% restants concernaient des marchandises en vrac telles que les produits pétroliers, les matériaux de construction ou les denrées alimentaires et les aliments pour animaux. Sur l'ensemble du transport de marchandises par navigation intérieure, la réception avait une part de 83%, ce qui était largement plus élevé que les expéditions (17%). Dans le transport par conteneur sur le Rhin, la proportion était plus équilibrée entre la réception (58%) et les expéditions (42%).

La part de transport combiné du trafic de marchandises sur route par des véhicules lourds indigènes s'élevait à 5,2 millions de tonnes nettes, soit 1,7% du volume transporté total. En termes de *prestation* de transport, le transport combiné – avec près de 300 millions de tonnes-kilomètres nettes – équivalait à 2,7% de l'ensemble du trafic de marchandises sur route par des véhicules lourds indigènes.

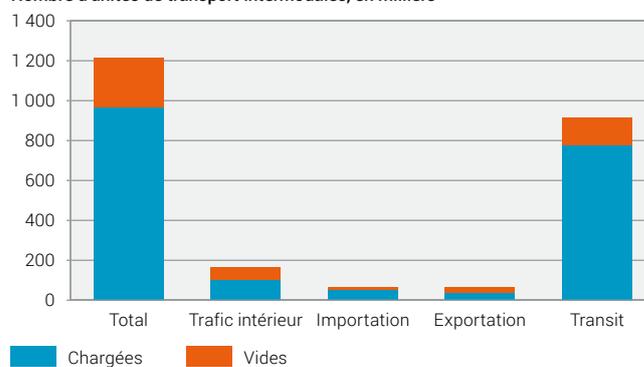
Plus d'un million de conteneurs et d'autres unités de transport intermodales acheminées

En 2019, le transport combiné non accompagné (TCNA) par rail s'élevait à un peu plus de 1,2 million d'unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques), dont 915 000 en transit, 165 000 pour le trafic intérieur, 68 000 pour les importations et 64 000 pour les exportations. Parmi ces unités, un cinquième – soit 244 000 – a été transporté à vide. Le taux des transports à vide était relativement élevé pour les exportations (44%) et le trafic intérieur (39%), toutefois sensiblement moins important pour les importations (21%) et le transit (15%).

Unités de transport intermodales¹ dans le trafic combiné non-accompagné par rail, selon le chargement, en 2019

G 6

Nombre d'unités de transport intermodales, en milliers



¹ Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques

Source: OFS – Statistique du transport combiné de marchandises (KVS)

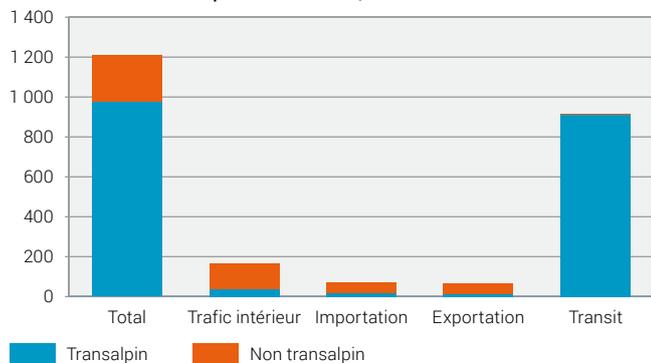
© OFS 2021

81% du TCNA par rail concernaient le transport de marchandises à travers les Alpes: en 2019, les chemins de fer ont transporté près de 979 000 conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques à travers les Alpes, dont 93% en transit. À ce chiffre s'ajoutaient 86 000 véhicules routiers de l'autoroute roulante transportés entre les terminaux de transbordement de Freiburg i. Br. (Allemagne) et de Novara (Italie). L'exploitation de la ligne entre Bâle et Lugano pour l'autoroute roulante a cessé fin 2018.

Unités de transport intermodales¹ dans le trafic combiné non-accompagné par rail, selon la traversée des Alpes, en 2019

G7

Nombre d'unités de transport intermodales, en milliers



¹ Conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques

Source: OFS – Statistique du transport combiné de marchandises (KVS)

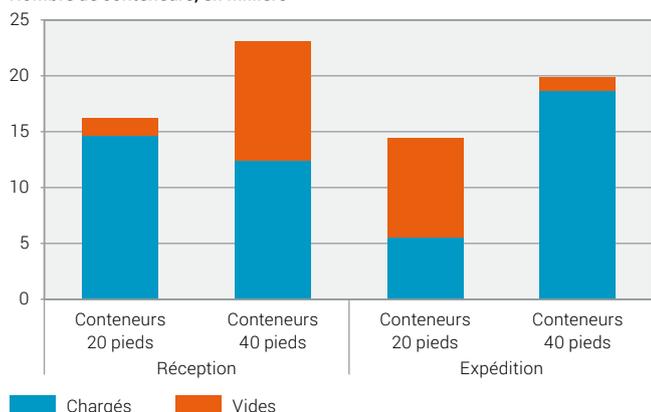
© OFS 2021

En 2019, la navigation intérieure a transporté à destination de Bâle près de 39 000 conteneurs sur le Rhin, dont 31% étaient vides. Dans le sens inverse, ce chiffre s'élevait à 34 000 conteneurs, dont 29% étaient vides. La différence de la demande pour les petits et les grands conteneurs en fonction de la direction du transport explique cette proportion relativement élevée de conteneurs vides. Si 10% des conteneurs de 20 pieds étaient vides à la réception à Bâle, ce chiffre grimpeait à 46% pour les conteneurs de 40 pieds. Au moment de l'expédition à Bâle, les chiffres étaient inversés puisque 61% des petits conteneurs et 6% des grands voyageaient à vide.

Réception et expédition de conteneurs par navigation intérieure, en 2019

G8

Nombre de conteneurs, en milliers



Source: Ports rhénans suisses – Transport de marchandises sur le Rhin

© OFS 2021

Charge moyenne des conteneurs de la navigation intérieure: 14 tonnes

En 2019, les unités de transport intermodales du TCNA par rail contenaient 19,9 tonnes de marchandises en moyenne (conteneurs vides exclus). La charge moyenne variait selon le genre de trafic et s'élevait à 20,9 tonnes en transit, à 18,1 tonnes pour les importations, à 16,6 tonnes pour les exportations et à 14,7 tonnes pour le trafic intérieur. La charge moyenne des véhicules lourds transportés par le rail (autoroute roulante) était de 17,1 tonnes.

Les conteneurs transportés sur le Rhin par la navigation intérieure, au départ respectivement à l'arrivée à Bâle, ont eu en 2019 un poids moyen de chargement de 14,3 tonnes (conteneurs vides non pris en compte). Lors de la réception à Bâle le poids moyen était de 15,8 tonnes tandis que lors de l'expédition il était nettement inférieur (12,5 tonnes).

Volumes TCNA transportés par rail – plus importants du nord au sud que vice-versa

En ce qui concerne le TCNA par rail à travers la Suisse, le plus grand volume de marchandises a été transporté d'Allemagne en Italie en 2019, soit 3,9 millions de tonnes nettes. Avec 3,1 millions de tonnes nettes, les volumes transportés dans l'autre sens étaient moins importants. La deuxième plus importante liaison internationale via la Suisse était celle qui reliait la Belgique à l'Italie avec 2,9 millions de tonnes nettes (et 2,5 millions de tonnes nettes dans l'autre sens).

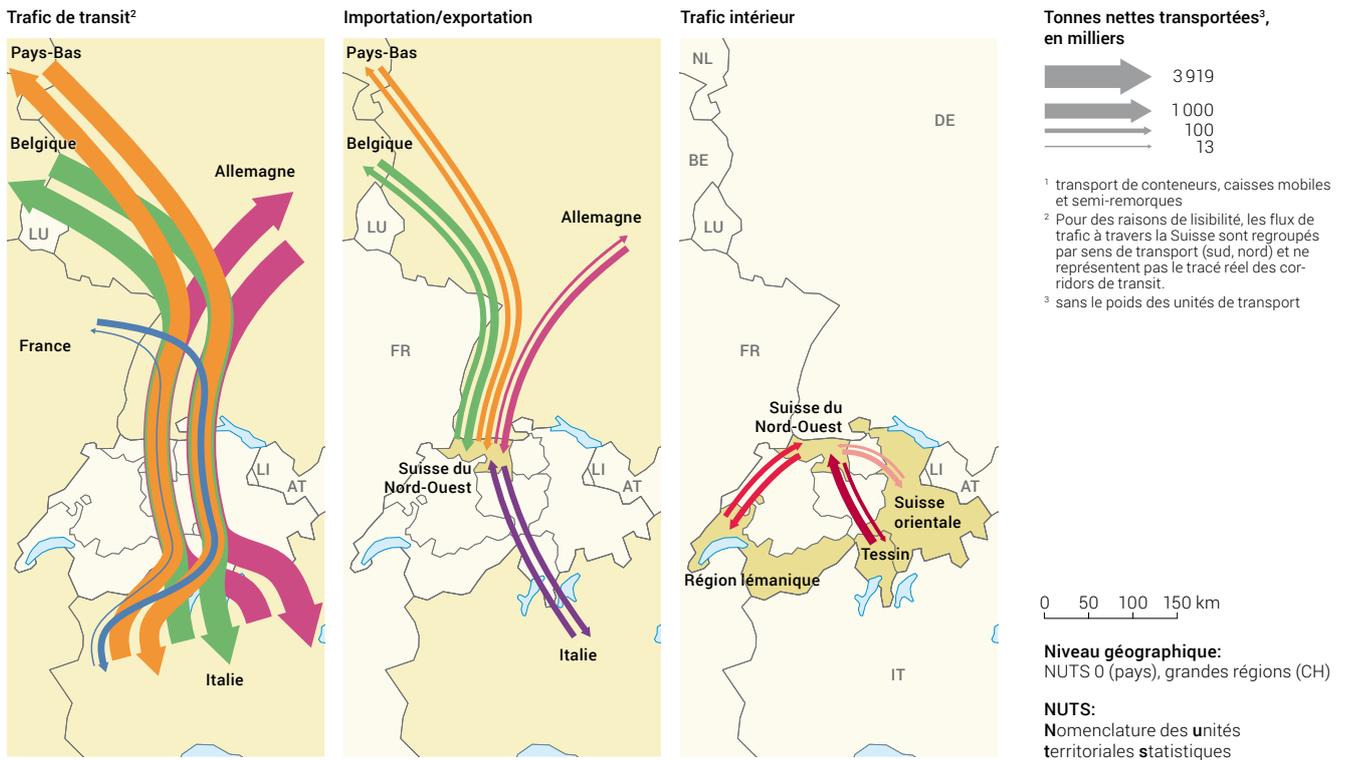
En ce qui concerne le trafic intérieur, c'est du Tessin à la Suisse du Nord-Ouest que le TCNA a transbordé le plus de marchandises, à savoir 286 000 tonnes nettes. Cette liaison a été suivie du trajet entre la Suisse du Nord-Ouest et la Région lémanique, avec 182 000 tonnes nettes (voir G9).

La Suisse du Nord-Ouest, principale plaque tournante du transport combiné

En 2019, les véhicules routiers lourds immatriculés en Suisse ont acheminé quelque 2,5 millions de tonnes de marchandises sous forme d'unités de transport intermodales de l'expéditeur à un terminal de transbordement (parcours initial) pour le transport ultérieur par le rail ou la navigation. De ces marchandises, près de la moitié – soit 1,1 million de tonnes nettes – ont été transportées à destination d'un terminal de la Suisse du Nord-Ouest. Les marchandises acheminées dans l'autre sens, d'un terminal au destinataire (parcours terminal), s'élevaient à 2,7 millions de tonnes nettes. Là aussi, une part prépondérante – pas moins de 1,2 million de tonnes nettes – provenait d'un terminal situé en Suisse du Nord-Ouest. La distance moyenne du transport par route (transport initial ou terminal) était d'un peu plus de 50 kilomètres.

Transport combiné non-accompagné¹ par le rail : Principaux flux de marchandises dans le trafic intérieur et international, en 2019

G 9



Source: OFS – Statistique du transport combiné de marchandises (KVS)

© OFS 2021

Méthode de relevé des données

Définitions

Les prestations kilométriques correspondent aux trajets parcourus par les véhicules. Elles sont exprimées en véhicules-kilomètres et permettent d'apprécier l'utilisation des infrastructures et l'impact des transports sur l'environnement.

Les prestations de transport prennent en compte, outre les distances parcourues, les quantités de marchandises acheminées. Elles sont exprimées en tonnes-kilomètres, une tonne-kilomètre correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre. L'indicateur des prestations de transport sert à évaluer les prestations de service effectivement fournies par le système de transport et, par conséquent, la demande de transport de marchandises.

Délimitations

Les prestations de transport et de circulation se réfèrent, sauf mention contraire, au réseau de transports suisse (principe de territorialité). Si les valeurs ne sont pas explicitement exprimées en tonnes-kilomètres nettes ou tonnes nettes, elles incluent, dans le cas du transport combiné de marchandises, le poids des unités de transport intermodales (conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques et véhicules routiers de transport de marchandises).

Enquêtes, sources

Les données se basent sur les sources suivantes :

- enquête sur le transport routier de marchandises (ETM) de l'Office fédéral de la statistique (OFS), réalisée auprès des détenteurs de véhicules lourds immatriculés en Suisse,
- enquête de l'OFS sur les véhicules utilitaires légers, soit les voitures de livraison et les tracteurs à sellette légers,
- enquête sur le trafic transfrontalier de marchandises par la route (GGGV) de l'OFS, réalisée auprès des chauffeurs de véhicules lourds étrangers,
- statistique des transports publics de l'OFS pour le transport de marchandises par le rail,
- statistique du transport combiné de marchandises de l'OFS pour le transport combiné par le rail, la route et la navigation intérieure,
- statistique de l'aviation civile de l'OFS et de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le fret aérien,
- statistique du parc des véhicules routiers de l'OFS et de l'Office fédéral des routes (OFROU),
- statistique du trafic marchandises à travers les Alpes de l'Office fédéral des transports (OFT),
- statistique de la navigation des ports rhénans suisses pour la navigation sur le Rhin,
- rapport annuel 2019 de Avergery Suisse (auparavant: Union pétrolière),
- base de données de l'office statistique de l'Union européenne (Eurostat, <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/data/database>).

Les deux enquêtes par échantillonnage sur le transport de marchandises par la route (ETM et GQGV) ont été réalisées parallèlement en 1993, 1998, 2003, 2008, 2014 et 2019. Les années où il n'y a pas d'enquête, les prestations sont estimées à l'aide d'un modèle. L'ETM est devenue une enquête permanente à partir de 2008.

Une enquête sur les véhicules légers de transport de marchandises a été réalisée en 2013, pour la première fois depuis 1998. Les véhicules légers étrangers de transport de marchandises ne sont pas pris en considération, car leurs prestations en Suisse sont très faibles et donc négligeables.

Les chiffres-clés les plus importants de l'ETM sont publiés trimestriellement sous forme provisoire dans le portail statistique de l'OFS (voir ci-dessous). Pour le transport de marchandises par rail, on dispose aussi de données trimestrielles actuelles provisoires.

Dans le cadre de la statistique des transports publics, l'OFS collecte une foule de données sur le trafic ferroviaire de marchandises, en sus des chiffres sur le trafic voyageurs. La base de données est formée, d'une part, par une enquête annuelle exhaustive menée auprès de toutes les entreprises de transport qui effectuent des transports de marchandises sur le territoire suisse (principe de territorialité). D'autre part, des données supplémentaires sont relevées auprès des entreprises de transport les plus performantes, avec ventilation par source/destination, types de marchandises, marchandises dangereuses et unités de transport intermodales.

En 2021, nous publions pour la première fois les chiffres de la nouvelle statistique sur le transport combiné de marchandises, et ce pour les années 2016 à 2019. Cette statistique évalue les données de trois jeux de données existants:

- rail: système CIS Infra de CFF Infrastructure,
- navigation intérieure: statistique des ports rhénans suisses,
- route: statistique du transport de marchandises de l'OFS.

Le rapport d'enquête fournit des informations plus détaillées (www.kvs-f.bfs.admin.ch).

Autres informations sur Internet

Portail statistique de l'OFS, Mobilité et transports: www.statistique.ch → Trouver des statistiques → 11 – Mobilité et transports

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	Philippe Marti, OFS, section Mobilité tél. 058 463 62 11, Philippe.Marti@bfs.admin.ch
Rédaction:	Philippe Marti, OFS
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Mobilité et transports
Langue du texte original:	allemand
Traduction:	Services linguistiques de l'OFS
Mise en page:	section DIAM, Prepress/Print
Graphiques:	section DIAM, Prepress/Print
Cartes:	section DIAM, ThemaKart
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 2021 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	1190-1900