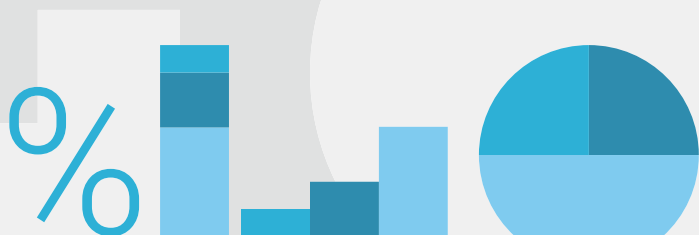


Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2024

Le transport de marchandises en Suisse, en 2023

Évolution du transport de marchandises dans son ensemble

Recul des prestations de transport tant sur la route que sur le rail

En 2023, les prestations du transport routier en Suisse se sont montées à 16,2 milliards de tonnes-kilomètres¹ et celles du transport ferroviaire à 9,9 milliards de tonnes-kilomètres². Par rapport à l'année précédente, ces prestations dans leur ensemble ont donc baissé de 6,0%, pour atteindre 26,1 milliards de tonnes-kilomètres. Le recul a été analogue pour les deux modes de transport (route: -6,1%; rail: -5,7%).

La part du transport de marchandises par rail dans la prestation de transport totale, la répartition dite modale, représentait 38% en 2023. Après le net recul observé dans les années 1980 et 1990, le rail a pu maintenir sa part dans une fourchette allant de 36% à 42% depuis le début du millénaire, et ce malgré le relèvement du poids autorisé pour les véhicules routiers de transport de marchandises en 2001 (de 28 à 34 tonnes) et en 2005 (40 tonnes). À titre de comparaison, la part du rail se montait à 18% en moyenne pour les 27 pays membres de l'UE en 2022.

Les deux modes de transport sont complémentaires: alors que la livraison des marchandises à l'échelle régionale ne peut se faire dans la plupart des cas que par la route du fait de l'infrastructure disponible, le rail présente des avantages avant tout pour les longues distances. En 2023, les véhicules lourds de transport de marchandises ont ainsi fourni 67% de leurs prestations de transport pour le trafic intérieur et 33% seulement pour le

trafic international (importations, exportations, transit), alors que le trafic international dominait dans les transports ferroviaires de marchandises avec une part de 74%. Les distances moyennes parcourues dans le transport de marchandises sont aussi nettement plus longues sur le rail que sur la route: en 2023, la distance moyenne des marchandises transportées sur le réseau ferroviaire suisse était de 169 kilomètres, contre 48 kilomètres pour le transport sur route.

L'un des objectifs de la politique suisse des transports consiste à transférer de la route au rail le trafic de marchandises à travers les Alpes. Ce dernier est constitué en grande partie de transports internationaux, où le rail présente des atouts indéniables qu'il s'agit d'exploiter. En 2023, 72% des marchandises transportées à travers les Alpes suisses ont été véhiculées par le rail et 28% par la route. La part du rail a donc baissé d'un point de pourcentage

Prestations du transport de marchandises sur route et sur rail

T1

	Prestation de transport en milliards de tonnes-kilomètres		Variation
	2022	2023	2022-2023
Total	27,78'	26,12	-6,0%
Route	17,30'	16,25	-6,1%
Rail	10,48	9,88	-5,7%

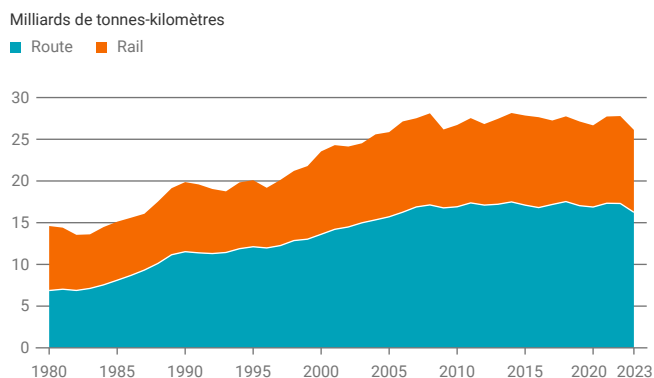
Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises
Rail: valeurs en tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné)

' révisé

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

² En tonnes-kilomètres nettes (sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné).

Prestations de transport sur route et sur rail G1



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)

État des données: 26.11.2024

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

Statistique des transports publics (TP)

gr-f-11.05.01.02-je

© OFS 2024

en regard de 2022 (73%), mais a augmenté de 10 points de pourcentage par rapport à 2010 (63%). À titre de comparaison: dans l'ouest de l'Autriche, où d'importantes quantités de marchandises sont également transportées à travers les Alpes, le rapport était inverse en 2023, à savoir 25% environ par rail et 75% par route³.

Hormis la route et le rail, la navigation sur le Rhin et les oléoducs jouent un rôle non négligeable dans le domaine des importations et des exportations. En 2023, 5,0 millions de tonnes de marchandises ont ainsi franchi la frontière suisse sur des bateaux naviguant sur le Rhin (importations et exportations), soit 8% de plus que l'année précédente (4,6 millions de tonnes). Quant aux oléoducs, ils ont contribué pour environ 3,6 millions de tonnes au transport transfrontalier de marchandises en 2023 (2022: 3,7). Les importations et les exportations par avion ont été nettement moins importantes par contre, puisqu'elles ont totalisé un peu moins de 0,4 million de tonnes (2022: 0,4). À titre de comparaison, les véhicules routiers lourds ont contribué à hauteur de 45,3 millions de tonnes environ aux importations et aux exportations en 2023 (2022: 51,9), alors que la quantité transportée par rail a été de 11,4 millions de tonnes (2022: 12,6).

Parc de véhicules

Toujours plus de voitures de livraison

En 2023, 6,4 millions de véhicules routiers à moteur étaient immatriculés en Suisse, dont 4,8 millions de voitures de tourisme (jour de référence: 30 septembre). Les véhicules destinés en premier lieu au transport de marchandises sont nettement moins nombreux: en 2023, 485 303 véhicules de transport de marchandises étaient enregistrés, dont 430 062 voitures de

livraison⁴, 42 503 camions⁵ et 12 738 tracteurs à sellette. La plus forte augmentation entre 2010 et 2023 (+52%) a de loin été celle du parc de voitures de livraison. Au sein de cette catégorie, c'est le nombre des véhicules les plus lourds, d'un poids total de 3,5 tonnes exactement⁶, qui a enregistré la plus forte progression en pourcentage (+61%). Depuis 2010, il y a cependant eu aussi un net accroissement du nombre des voitures de livraison présentant un poids total entre 2,5 et 3,5 tonnes (+51%) et de celui des véhicules d'un poids de 2,5 tonnes ou moins (+41%).

Le nombre de camions a relativement peu augmenté entre 2010 et 2023 (+4%), mais l'évolution a été très variable selon le poids des véhicules: si le parc des camions de poids moyen (poids total de 7,5 à 18 tonnes) s'est réduit de 20%, ceux des camions légers (jusqu'à 7,5 tonnes) et des camions lourds (plus de 18 tonnes) ont progressé de respectivement 19% et 27%.

Pour les tracteurs à sellette, la croissance a été de 17% au total pendant cette même période. Comme pour les camions, on observe des évolutions inverses selon le poids des véhicules: le parc de tracteurs à sellette légers (poids total maximum de 3,5 tonnes) a diminué de 36% entre 2010 et 2023, passant à 1176 véhicules, tandis que celui des tracteurs à sellette lourds (plus de 3,5 tonnes) s'est accru de 27% (11 562 véhicules).

Baisse de la charge utile moyenne des voitures de livraison

Les voitures de livraison et les autres véhicules légers de transport de marchandises sont soumis à des exigences moins strictes que les véhicules lourds. Ainsi, il ne faut pas de permis de conduire spécial, celui pour voitures de tourisme suffit, et l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit n'est pas applicable. En outre, ces véhicules échappent à la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Le poids total moyen (poids à vide + charge utile⁷) d'une voiture de livraison est passé de 2838 kg à 2935 kg entre 2010 et 2023 (+3%). La charge utile moyenne a en revanche diminué au cours de la même période, passant de 982 kg à 924 kg (-6%), ce qui s'explique principalement par le fait que le poids à vide des véhicules a tendance à augmenter en raison des innovations technologiques. Cette évolution se fait en partie au détriment de la charge utile, puisque le poids total des véhicules dits légers ne doit pas dépasser 3500 kg. Il en est résulté un conflit d'objectifs au cours des dernières années: d'un côté, il s'agit de promouvoir les véhicules électriques dans le cadre de la politique climatique, de l'autre, le poids considérable des batteries réduit la charge utile, rendant ces véhicules moins attractifs pour le marché. D'où l'adaptation en 2022 de la base légale, qui prévoit désormais un poids total de 4250 kg pour les véhicules à propulsion non polluante, pour autant que la différence par rapport à la limite ordinaire de 3500 kg soit due au poids supplémentaire du mode de propulsion.

⁴ Véhicule à moteur servant au transport de marchandises, dont la cabine est intégrée à la carrosserie; poids total de 3,5 tonnes au maximum.

⁵ Y compris quelques véhicules équipés de systèmes de propulsion à émission nulle; leur poids est supérieur à 3,5 tonnes et ne dépasse pas 4,25 tonnes; ils sont enregistrés comme camions dans les registres des véhicules.

⁶ poids maximal autorisé du véhicule, chargement compris (poids à vide + charge utile)

⁷ charge maximale autorisée

³ Col de Resia et Brenner. Sur l'ensemble du transport transalpin de marchandises en Autriche, la part du rail se situait aussi à 25% (route: 75%).

Prestations kilométriques

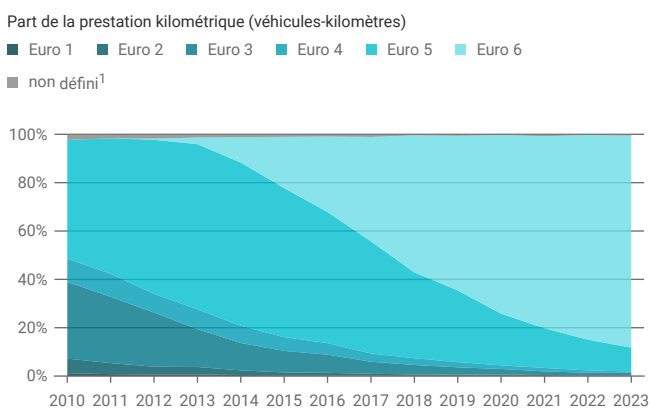
Les prestations kilométriques correspondent aux trajets parcourus par les véhicules. Elles sont exprimées en véhicules-kilomètres. Elles permettent d'apprécier l'utilisation des infrastructures et l'impact des transports sur l'environnement.

En 2023, les véhicules routiers lourds de transport de marchandises (poids total supérieur à 3,5 tonnes) ont parcouru en tout 2200 millions de kilomètres en Suisse. Sur cette distance, 1732 millions de kilomètres (79%) sont à mettre sur le compte des véhicules nationaux et 468 millions (21%) sur celui des véhicules étrangers. Aux prestations kilométriques des véhicules lourds se sont ajoutés, en 2023, environ 5119 millions de kilomètres parcourus par des véhicules légers de transport de marchandises immatriculés en Suisse (3,5 tonnes de poids total au maximum⁸; des voitures de livraison avant tout).

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 sévères. Grâce aux progrès techniques et au 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.

Prestations kilométriques des véhicules lourds selon la classe d'émission G2



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

État des données: 26.11.2024 gr-f-11.05-GTS-B03-su
 Source: OFS – Statistique du transport de marchandises © OFS 2024
 (STM)

⁸ En partie jusqu'à 4,25 tonnes dans le cas des véhicules équipés de systèmes de propulsion à émission nulle.

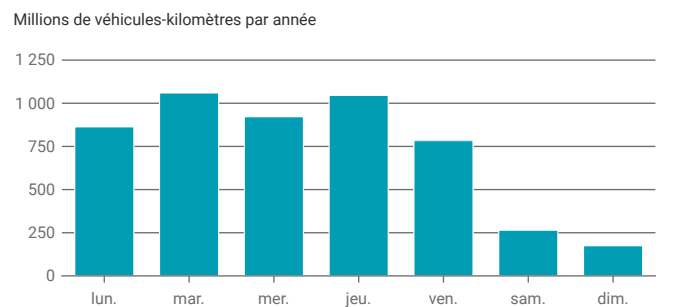
Sur l'ensemble des prestations kilométriques des poids lourds suisses, 88% étaient imputables à des véhicules de la classe Euro 6 en 2023. La part des véhicules de la classe Euro 5 a enregistré sa valeur la plus élevée en 2013 avant de diminuer au profit des véhicules de la classe Euro 6 et d'atteindre 10% en 2023. La part des véhicules des classes Euro plus anciennes (1 à 4) dans les prestations kilométriques est passée de 50% en 2010 à 2% en 2023.

Seuls 2% des trajets parcourus par les voitures de livraison le sont la nuit

Une interdiction de circuler de nuit, de 22 heures à 5 heures, ainsi que le dimanche s'applique aux poids lourds. Elle ne vaut pas pour les voitures de livraison. Il n'en reste pas moins que peu de courses se font la nuit: en 2023, les voitures de livraison ont parcouru 116 millions de kilomètres⁹ pendant la nuit, soit un peu plus de 2% de leurs prestations kilométriques. Si l'on considère les courses servant au transport de marchandises, la part des trajets effectués la nuit était de 4%; dans le cas des trajets destinés à fournir des services, ce pourcentage n'était que de 1%.

En 2023, les véhicules légers de transport de marchandises ont parcouru le plus de kilomètres les mardis et les jeudis (respectivement 21% et 20% du kilométrage annuel). Les parts des autres jours ouvrables étaient légèrement inférieures: mercredi (18%), lundi (17%) et vendredi (15%). Le nombre de kilomètres parcourus les week-ends est nettement plus petit, à savoir 5% du kilométrage les samedis et un peu plus de 3% les dimanches.

Prestations kilométriques des véhicules légers de transport de marchandises selon le jour de la semaine, en 2023 G3



État des données: 26.11.2024 gr-f-11.05.02.02a-2023
 Source: OFS – Enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL) © OFS 2024

⁹ Pour des raisons méthodologiques, cette valeur inclut le territoire aussi bien suisse qu'étranger.

Plus de 60% des prestations kilométriques des véhicules légers concernent quatre branches

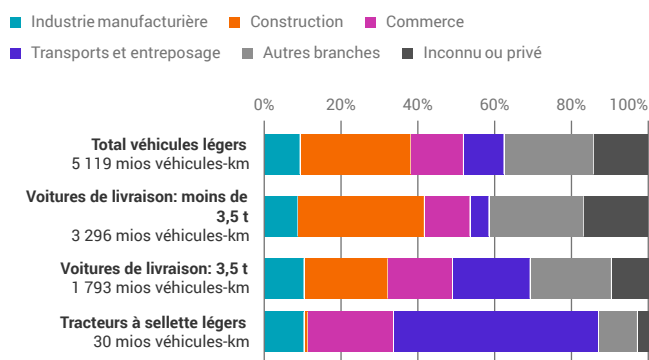
Les véhicules légers de transport de marchandises sont utilisés principalement dans la construction, le commerce, le secteur «transports et entreposage» et les industries manufacturières. Les véhicules de ce type immatriculés par ces quatre branches ont parcouru quelque 3,2 milliards de véhicules-kilomètres en 2023, soit 63% de la prestation kilométrique totale. Le secteur de la construction est celui qui a enregistré le plus de véhicules-kilomètres, à savoir 1,5 milliard ou 29%.

L'analyse par groupe de véhicules révèle que la catégorie des voitures de livraison d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes est spécialement dominante dans la construction (33% de la prestation kilométrique). Dans le cas des voitures de livraison d'un poids total de 3,5 tonnes exactement, les prestations kilométriques se répartissent en revanche de manière plus équilibrée entre les quatre branches principales. Les tracteurs à sellette légers enfin – qui ne contribuent toutefois que pour une faible part au kilométrage total des véhicules légers de transport de marchandises – sont le plus souvent utilisés par la branche «transports et entreposage» (53% des prestations kilométriques). Cette dernière compte des entreprises de transport et de logistique, qui ont donc une préférence pour les véhicules ayant une plus grande capacité de chargement, ce qui rend les tracteurs à sellette légers particulièrement intéressants pour elles: si le poids total maximum autorisé est également de 3,5 tonnes, ces véhicules pèsent généralement plus avec la semi-remorque.

Prestations kilométriques des véhicules légers de transport de marchandises selon la branche, en 2023

G 4

Part de la prestation kilométrique (véhicules-kilomètres)



Données de base: voitures de livraison et tracteurs à sellette indigènes d'un poids total de maximum 3,5 tonnes.

L'attribution aux branches s'est faite sur la base de l'adresse du détenteur.

État des données: 26.11.2024

Source: OFS – Enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL)

gr-f-11.05.02.02d

© OFS 2024

Prestations de transport

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.

Les prestations de transport à leur plus bas depuis des années

En Suisse, les marchandises sont transportées principalement par route et par rail. En 2023, ces prestations de transport ont nettement diminué, pour les transports tant routiers (-6,1%) que ferroviaires (-5,7%). Le trafic lourd sur la route a enregistré 15,5 milliards de tonnes-kilomètres, la valeur la plus basse depuis 2007. Dans le secteur du fret ferroviaire, la prestation de transport a atteint 9,9 milliards de tonnes-kilomètres en 2023, un résultat particulièrement faible en comparaison sur long terme: si l'on omet 2020, année marquée par la pandémie de COVID-19 et ses conséquences, il faut remonter jusqu'en 2012 pour trouver une valeur plus basse. La principale raison de ce recul en 2023 réside vraisemblablement dans le faible développement économique en Suisse et en Europe.

Du côté de la navigation sur le Rhin, les marchandises transbordées dans les ports rhénans suisses à Bâle ont totalisé 5,0 millions de tonnes, soit quelque 8% de plus que l'année précédente. En y regardant de plus près, on constate toutefois que cette augmentation est due surtout à une augmentation significative des importations de produits pétroliers. Comme la guerre en Ukraine avait fait grimper les prix de ces produits en 2022, les importations avaient alors été limitées au minimum et les stocks réduits à la place. Les prix ayant baissé en 2023, les réserves ont été reconstituées. L'évolution a été inverse pour le transport de conteneurs: dans ce segment, le transbordement par voie fluviale a diminué de 15% en 2023 par rapport à l'année précédente, tombant à 598 000 tonnes, le niveau le plus bas depuis 2016. Plusieurs facteurs expliquent ce recul: la précarité de la situation économique mondiale, le niveau relativement élevé des stocks après la pandémie de COVID-19 ainsi que la limitation temporaire de la capacité de transbordement dans les ports rhénans suisses en raison de travaux de transformation.

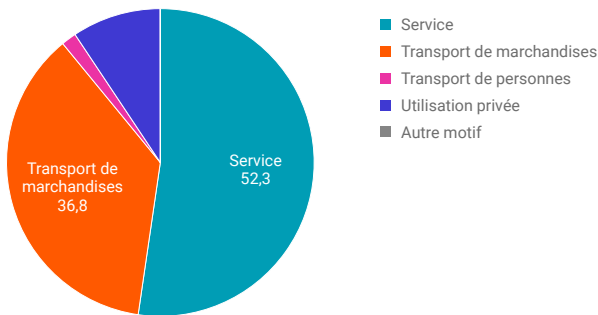
Les voitures de livraison utilisées principalement pour la fourniture de services

Les véhicules routiers légers de transport de marchandises ont contribué à hauteur de 0,8 milliard de tonnes-kilomètres aux prestations de transport en Suisse en 2023, soit quatorze fois moins que les véhicules de transport lourds (10,8 milliards), bien que, comme nous l'avons vu plus haut, le parc des premiers soit huit fois plus grand que celui des seconds. Cette contradiction en

apparence est liée, d’une part, aux charges utiles plus faibles des véhicules légers et, d’autre part, au fait que les voitures de livraison ne sont pas utilisées en premier lieu pour transporter des marchandises. En 2023, seuls 37% du kilométrage annuel de ces véhicules était en relation principalement avec le transport de marchandises. Une part bien plus importante des prestations kilométriques (52%) était en lien avec la fourniture de services, par exemple des artisans se rendant chez leurs clients pour des installations ou des réparations et transportant par la même occasion les appareils à installer et le matériel nécessaire à leur travail. En outre, 9% des kilomètres parcourus par les voitures de livraison l’ont été à des fins privées et 2% pour le transport de personnes.

Prestations kilométriques des véhicules légers de transport de marchandises selon l'utilisation principale du véhicule, en 2023

Part de la prestation kilométrique (véhicules-kilomètres)



Données de base: voitures de livraison et tracteurs à sellette indigènes d'un poids total de maximum 3,5 tonnes

État des données: 26.11.2024

Source: OFS – Enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL)

gr-f-11.05.02.02c

© OFS 2024

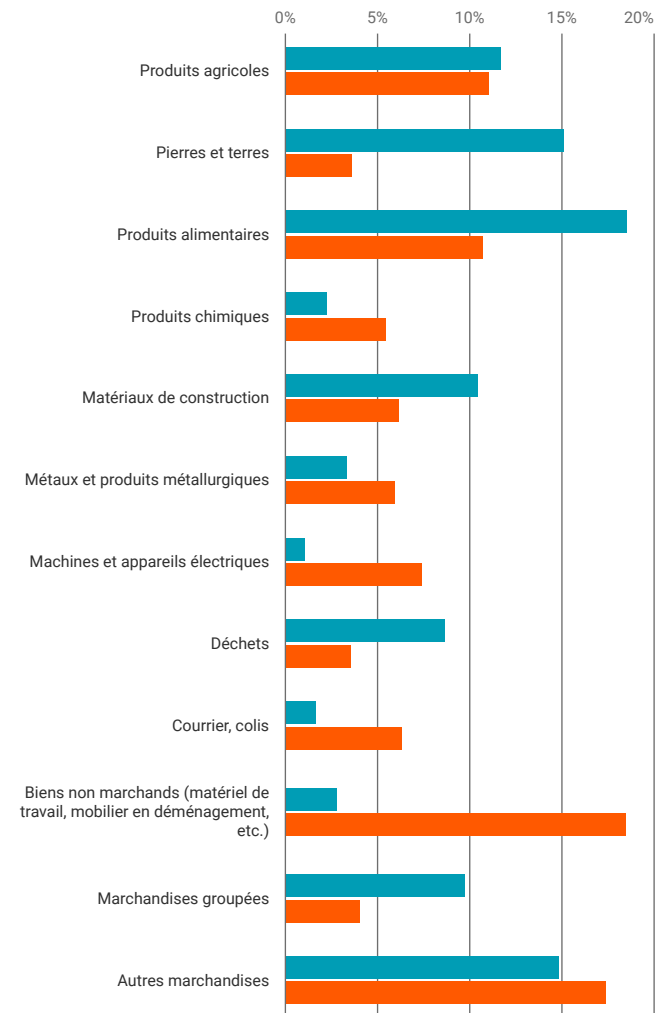
Les transports de produits alimentaires et de matériaux de construction dominant sur la route

Les véhicules indigènes de transport de marchandises acheminent essentiellement des matériaux de construction ainsi que du fret destiné à assurer l’approvisionnement de la population en produits alimentaires. Il existe toutefois des différences entre les véhicules lourds et les véhicules légers pour les types de marchandises transportées. Ce sont les produits alimentaires qui ont ainsi dominé pour les véhicules lourds en 2023, avec une part de 19% des prestations de transport. Ce groupe de marchandises n’arrivait qu’en troisième position dans le cas des véhicules légers (10%). La catégorie «pierres et terres», spécifique de la construction, occupait la deuxième position dans le trafic lourd (15%), alors qu’elle n’a joué qu’un rôle mineur pour les véhicules légers (4%). Les voitures de livraison remplissent néanmoins une fonction importante dans le secteur de la construction, vu que les artisans les utilisent souvent pour transporter leur matériel de travail: la catégorie correspondante, les «biens non marchands», a ainsi dominé pour les véhicules légers, représentant 18% des prestations de transport (véhicules lourds: 3%).

Prestations de transport des véhicules légers et lourds selon le groupe de marchandises, en 2023

Part du groupe de marchandises dans la prestation de transport du type de véhicule concerné

■ Véhicules lourds: plus de 3,5 tonnes ■ Véhicules légers: jusqu'à 3,5 tonnes



Données de base: Tonnes-kilomètres parcourues par les véhicules routiers indigènes de transport de marchandises

État des données: 26.11.2024

Source: OFS – Enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL)

gr-f-11.05-GTS-BD09-2023

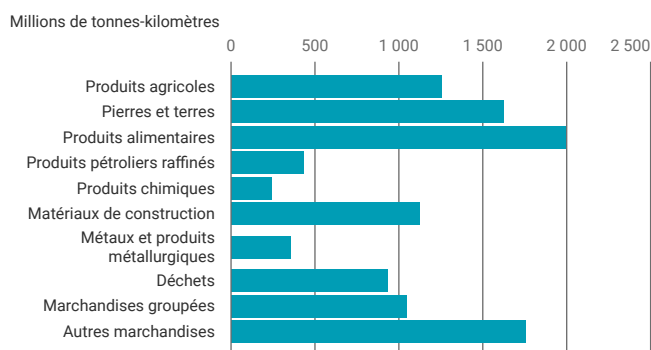
© OFS 2024

Les véhicules lourds pour les marchandises groupées, les véhicules légers pour les colis

Une autre différence entre véhicules lourds et véhicules légers s’observe dans le transport des marchandises groupées et dans la livraison des colis. Les entreprises de transport et de logistique réunissent les colis de détail en chargements groupés, généralement sur des palettes, qu’elles transportent avec des véhicules lourds. Le groupe de marchandises correspondant, les «marchandises groupées», a représenté presque 10% de la prestation de transport de cette catégorie de véhicules en 2023. Les véhicules légers sont par contre moins appropriés pour un transport

efficace des marchandises groupées en raison de leur charge utile plus faible; leur part dans cette catégorie était par conséquent nettement inférieure (4%). La situation est exactement inverse pour les livraisons du courrier et des colis: 7% ont été transportés par des voitures de livraison, contre 2% seulement par des véhicules lourds. Sur le «dernier kilomètre», c'est-à-dire pour la livraison des colis à la clientèle, les véhicules légers ont un net avantage: ils sont moins souvent concernés par les restrictions d'accès dans les agglomérations et sont plus faciles à manœuvrer que les véhicules lourds.

Prestations de transport des véhicules lourds selon le groupe de marchandises, en 2023 G7



Données de base: véhicules routiers lourds indigènes de transport de marchandises

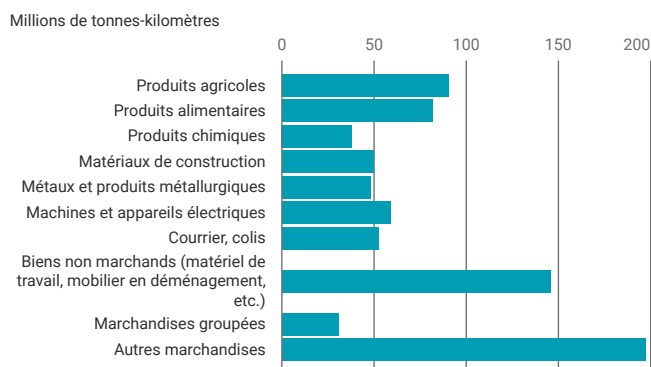
État des données: 26.11.2024

gr-f-11.05-GTS-B09-su

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

© OFS 2024

Prestations de transport des véhicules légers selon le groupe de marchandises, en 2023 G8



Données de base: voitures de livraison et tracteurs à sellette indigènes d'un poids total de maximum 3,5 tonnes

État des données: 26.11.2024

gr-f-11.05.02.02b-2023

Source: OFS – Enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL)

© OFS 2024

Méthode de relevé

Délimitations

Les prestations de transport et les prestations kilométriques se réfèrent, sauf mention contraire, au réseau de transport 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 par rail, le poids des conteneurs, des caisses mobiles, des semi-remorques et des 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 (GQGV) 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 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 établie par l'OFS et 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 2023 de Avergery Suisse (association des importateurs de combustibles et carburants liquides; auparavant: Union pétrolière),
- base de données de l'office statistique de l'Union européenne (Eurostat, <https://ec.europa/eurostat/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 2023, la première depuis 2013. La méthodologie a été optimisée par rapport à l'édition précédente. Pour assurer la comparabilité entre les deux années, les données de l'enquête 2013 ont été révisées conformément à la méthodologie 2023. Les véhicules légers étrangers de transport de marchandises ne sont pas pris en considération, car leurs prestations en Suisse sont très modestes 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 (TP), 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 repose sur 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). De plus, 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.

Informations complémentaires sur Internet

Portail statistique de l'OFS, Mobilité et transports:
www.statistique.ch → Statistiques → Mobilité et transports

Éditeur: Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements: Philippe Marti, OFS, tél. +41 58 463 62 11
Série: Statistique de la Suisse
Domaine: 11 Mobilité et transports
Langue du texte original: allemand
Traduction: Services linguistiques de l'OFS
Mise en page: Publishing et diffusion PUB, OFS
Graphiques: Publishing et diffusion PUB, OFS
En ligne: www.statistique.ch
Imprimés: www.statistique.ch
Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel,
order@bfs.admin.ch, tél. +41 58 463 60 60
Impression réalisée en Suisse
Copyright: OFS, Neuchâtel 2024
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée.
Numéro OFS: 1190-2300

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



Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.ch → Statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030