

Actualités OFS

11 Mobilité et transports

Neuchâtel, septembre 2017

Coûts et financement des transports Route et rail 2014

Le transport routier motorisé et le transport ferroviaire ont généré en 2014 des coûts à hauteur de respectivement 75,0 et 10,5 milliards de francs. Ensemble, cela représente plus de 10000 francs par habitant. Les trois quart des coûts sont attribuables au trafic voyageurs et un quart au trafic marchandises. Les usagers des transports n'ont couvert les coûts dans leur intégralité ni dans le transport routier ni dans le transport ferroviaire.

La statistique des coûts et du financement des transports (CFT) sert de base pour les décisions en matière de politique des transports ainsi que pour l'étude et la planification des transports. Afin de remplir ces missions, elle s'oriente vers les questions centrales suivantes:

- à combien s'élèvent les coûts engendrés par les transports?
- d'où proviennent les coûts?
- qui supporte les coûts?
- quels flux financiers spécifiques aux transports existent au niveau de la Confédération, des cantons et des communes?

La statistique CFT présente chaque année les derniers résultats du transport routier motorisé et du transport ferroviaire. Les résultats de l'aviation, de la navigation et de la mobilité douce (piétons et vélos) sont publiés tous les cinq ans. La prochaine vue d'ensemble sera disponible pour l'année de référence 2015.

1 Coûts totaux

La statistique des coûts et du financement des transports montre chaque année les *coûts totaux* des transports sur le territoire suisse. Elle relève les coûts générés par la mise à disposition des *infrastructures* de transport et des *moyens de transport* ainsi que les *coûts des accidents, d'environnement et de santé*.

Coûts totaux (coûts sociaux) des transports

Les *coûts totaux* des transports correspondent à la notion de *coûts sociaux* utilisée en économie. Ils englobent aussi bien les coûts pris en charge par leurs auteurs (par ex. coûts d'acquisition et de carburant pour les voitures) que les coûts supportés par des tiers (par ex. l'État ou la collectivité). Les coûts totaux des transports prennent donc en considération, outre les coûts liés aux *dépenses financières*, les *coûts immatériels* qui ne résultent d'aucun paiement comme par exemple la souffrance ressentie par les victimes d'accidents.

Le transport routier motorisé et le transport ferroviaire ont généré des coûts totaux à hauteur de 85,5 milliards de francs en 2014. Trois quart de ces coûts proviennent du trafic voyageurs (64,0 milliards) et un quart du trafic marchandises (21,5 milliards). En 2014, les coûts du trafic routier motorisé ont totalisé 75,0 milliards de francs, soit sept fois plus que ceux du rail (10,5 milliards). La progression des coûts depuis 2010 est plus marquée dans le trafic ferroviaire (+10%) que dans le trafic routier (+5%).

Types de coûts

La statistique CFT identifie quatre types de coûts différents. Ces derniers expriment l'origine des coûts du transport :

- *coûts d'infrastructure*: coûts de construction, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure de transport,
- *coûts des moyens de transport*: coûts pour l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des moyens de transport,
- *coûts d'accidents*: coûts matériels des accidents (dommages matériels, frais de guérison, frais de police et juridiques, coûts économiques pour la société (par ex. primes d'assurance plus élevées ou absences sur le lieu de travail pour raison d'accident), ainsi que coûts immatériels des accidents (dommages corporels et préjudice pour la qualité de vie, années de vie perdues),
- *coûts d'environnement et de santé*: coûts causés par le trafic et qui présentent des préjudices pour la santé de l'être humain ou pour l'environnement (par ex. pollution de l'air, nuisances sonores, changements climatiques, contamination des sols, fragmentation des écosystèmes ou des paysages).

Dans le trafic routier motorisé, plus des deux tiers des coûts (52,9 milliards de francs) sont consacrés à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des véhicules, alors que la part des *coûts d'infrastructure* n'y est que de 11%. Les *coûts d'accidents, d'environnement et de santé* (13,5 milliards de francs) sont aussi plus élevés que les *coûts d'infrastructure* (8,6 milliards de francs). Dans le rail, les coûts se répartissent de manière différente: les *coûts d'infrastructure* (4,9 milliards de francs) dépassent légèrement les *coûts des moyens de transport* (4,8 milliards de francs).

2 Trafic voyageurs

2.1 Trafic routier motorisé privé

Les coûts du trafic voyageurs routier motorisé privé en 2014 se sont établis à 51,8 milliards de francs (2010: 50,3 milliards). Près des deux tiers des coûts (34,7 milliards de francs) ont été consacrés aux *moyens de transport* (voitures de tourisme, motos, vélomoteurs et cars privés). La part des trois autres catégories de coûts atteignait chacune entre 10% et 12%.

Ces coûts ont été supportés dans un premier temps par les usagers des transports (77%) et par les pouvoirs publics (12%). Après prise en compte de tous les transferts, comme l'impôt sur les huiles minérales et l'impôt cantonal sur les véhicules à moteur, 90% des coûts finaux (46,4 milliards de francs) ont été financés par les usagers. Les 5,4 milliards de francs restants, non couverts, ont été pris en charge par la collectivité et représentent des coûts externes *d'accidents, d'environnement et de santé*.

Payeurs directs et finaux

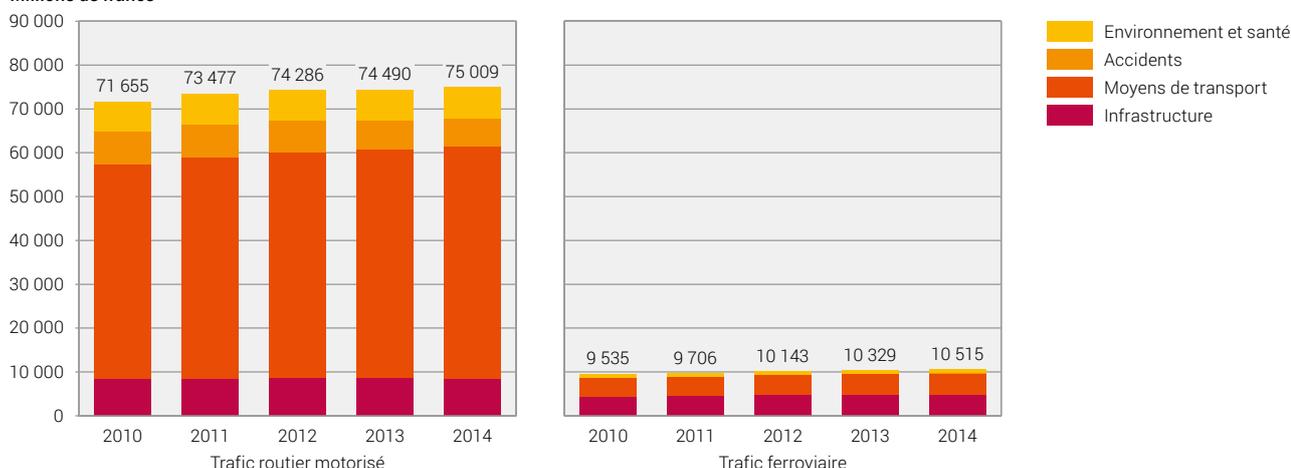
Les *payeurs directs* prennent en charge les coûts du transport au moment où ceux-ci sont produits. Ainsi par exemple, les coûts liés à l'infrastructure routière sont supportés par les pouvoirs publics, tandis que les coûts liés aux locomotives et aux wagons sont supportés par les entreprises de transport.

Les *payeurs finaux* supportent «in fine» les coûts du transport, c'est-à-dire après prise en compte de tous les paiements compensatoires et de toutes les prestations de transfert. Les paiements compensatoires sont par exemple les impôts et taxes spécifiques liés au transport, versés par les usagers des transports aux pouvoirs publics, les paiements des voyageurs aux entreprises de transport sous forme de billets et d'abonnements, ou les indemnités versées par les pouvoirs publics aux entreprises de transport.

Coûts totaux du trafic routier motorisé et du trafic ferroviaire, de 2010 à 2014

G 1

Millions de francs

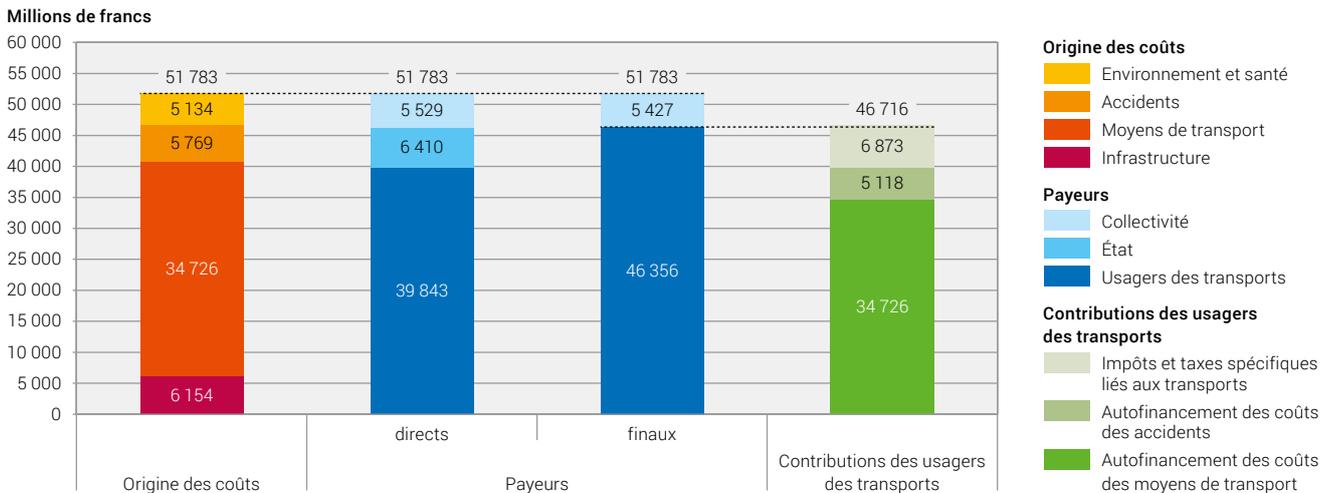


Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS 2017

Coûts et financement du trafic voyageurs motorisé privé routier, en 2014

G 2



2.2 Transports publics routiers

Les transports publics routiers, qui regroupent les autobus, les trolleybus et les trams circulant selon un horaire défini, ont coûté au total 3,7 milliards de francs en 2014 (2010: 3,3 milliards). Cette somme correspond à environ 7% des coûts du trafic routier motorisé privé. Environ les trois quarts (2,8 milliards de francs) ont été dépensés pour des *moyens de transport* et 0,5 milliard de francs ont servi à financer l'*infrastructure*. Dans les transports publics routiers, la part des *coûts d'accidents, d'environnement et de santé* n'a été que de 9%. Par comparaison, cette part s'est élevée à 21% dans le trafic routier motorisé privé. 86% des coûts (3,1 milliards de francs) ont été pris en charge par les entreprises de transport. Après comptabilisation des recettes tarifaires, des subventions

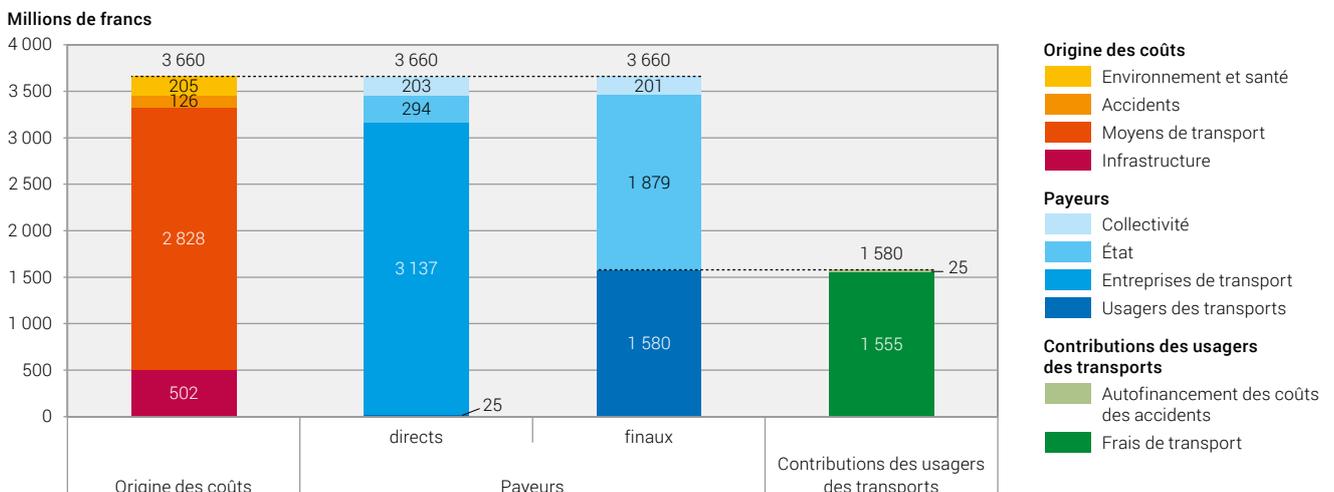
et des indemnités, les usagers ont pris en charge 43% des coûts finaux (1,6 milliard de francs) et les pouvoirs publics 51% (1,9 milliard de francs).

2.3 Trafic voyageurs ferroviaire

En 2014, les coûts du trafic voyageurs ferroviaire ont totalisé 8,6 milliards de francs (2010: 7,6 milliards de francs). Environ la moitié de ce montant (4,1 milliards de francs) a été consacrée à la construction et au maintien de l'infrastructure ferroviaire. Les moyens de transport ont coûté presque autant (4,0 milliards de francs).

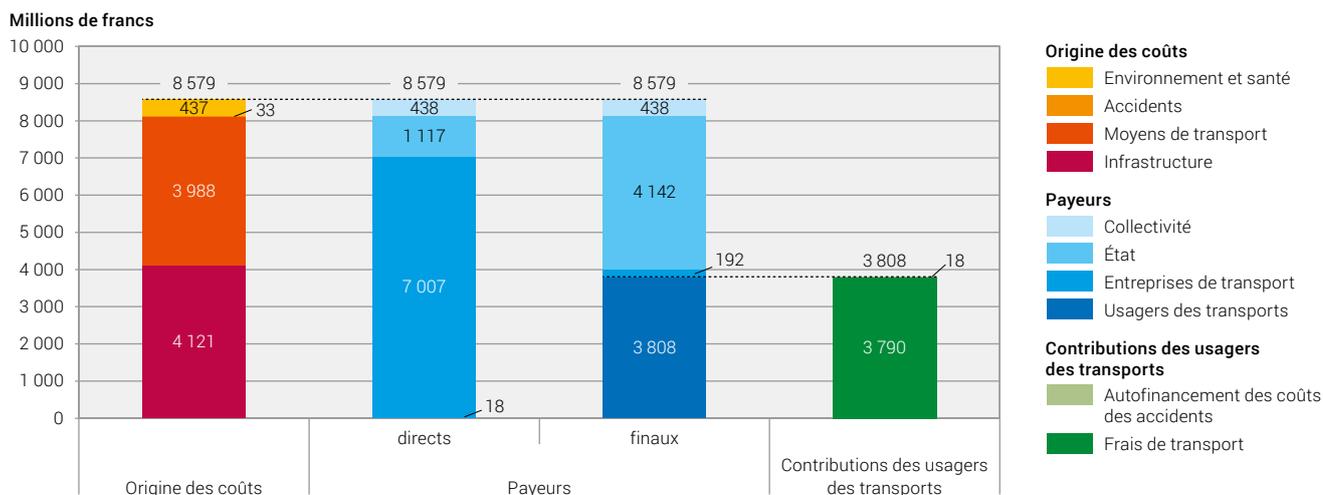
Coûts et financement du transport public routier, en 2014

G 3



Coûts et financement du trafic voyageurs ferroviaire, en 2014

G 4



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

© OFS 2017

De ce total, 7,0 milliards de francs ont été supportés par les entreprises de transport, et 1,1 milliard par les pouvoirs publics. Après prise en compte de tous les transferts, les voyageurs et les pouvoirs publics se sont répartis les coûts finaux à raison de 3,8 milliards de francs pour les premiers et de 4,1 milliards de francs pour les seconds. Quant aux entreprises de transport, elles ont compensé des pertes de 192 millions de francs de leurs activités de transport par des bénéfices issus de leurs activités annexes comme par exemple la location de l'immobilier.

2.4 Coûts kilométriques du trafic voyageurs

Les coûts des différentes formes de transport peuvent aussi être exprimés en coûts kilométriques, c'est-à-dire par rapport au nombre de personnes-kilomètres parcourus. Lors de l'interprétation des coûts kilométriques, il faut cependant tenir

compte du fait qu'il s'agit de valeurs moyennes et que les comparaisons ne peuvent porter que sur les formes de transport substituables.

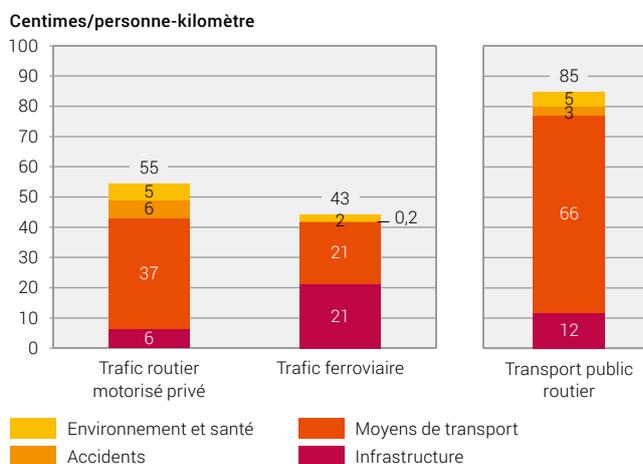
En 2014, le nombre de personnes-kilomètres (pkm) parcourus a atteint 95,0 milliards dans le trafic voyageurs motorisé privé routier, 4,3 milliards dans le transport public routier et 19,4 milliards dans le trafic ferroviaire. Les coûts kilométriques en résultant se sont ainsi élevés à 55 ct/pkm dans le trafic routier motorisé privé, à 85 ct/pkm dans le transport public routier et à 44 ct/pkm dans le trafic voyageur ferroviaire. Il convient toutefois de noter que le transport public routier entretient une relation complémentaire avec le rail: ce dernier, relativement peu cher, est dépendant des trams, trolleybus et autobus pour la desserte fine des régions. Si l'on réunit le transport public routier et le trafic ferroviaire, les coûts kilométriques ont atteint, en 2014, 52 centimes par personne-kilomètre.

À propos de l'interprétation des coûts kilométriques

Les données relatives aux coûts kilométriques pour les différentes formes de transport sont des valeurs statistiques moyennes. Les coûts kilométriques réels peuvent diverger sensiblement des valeurs moyennes en fonction du moyen de transport utilisé, du taux d'occupation ou du taux de remplissage, de l'infrastructure utilisée, de la topographie des lignes, du flux de trafic, etc.

Dans les comparaisons de coûts entre les différentes formes de transport, il faut également se souvenir que la substituabilité des formes de transport est souvent limitée. En outre, de nombreuses formes de transport sont complémentaires. Le rail, par exemple, a besoin d'autres moyens de transport pour la desserte fine. **Comparer les formes de transport sur la base des coûts kilométriques n'est donc possible que dans un cadre restreint.**

Coûts kilométriques du trafic voyageurs, en 2014 G 5



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

© OFS 2017

3 Trafic marchandises

3.1 Trafic routier lourd de marchandises

En 2014, les coûts du trafic routier lourd de marchandises (d'un poids total de plus de 3,5 tonnes) ont totalisé 8,9 milliards de francs (2010: 8,8 milliards de francs). Deux tiers de ce montant (6,0 milliards) ont été consacrés à l'acquisition et à l'exploitation des *moyens de transport*. La part des *coûts d'accidents, d'environnement et de santé*, de 15%, était relativement élevée (1,3 milliard de francs).

Les usagers des transports ont pris en charge dans un premier temps 6,2 milliards de francs de ces coûts. Les pouvoirs publics en ont supporté 1,5 milliard, et la collectivité, 1,2 milliard. Après imputation des impôts et des taxes versés par le trafic

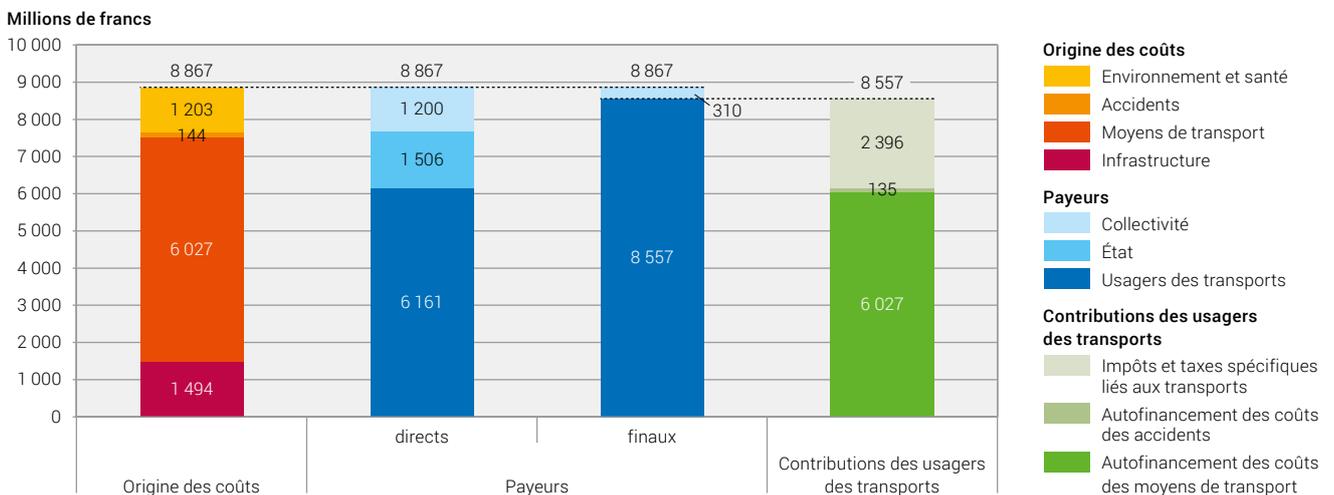
lourd, les usagers des transports ont supporté 97% des coûts finaux. Un montant de 0,3 milliard de francs n'a pas été couvert, ce qui signifie qu'il a été reporté sur la collectivité.

3.2 Trafic routier léger de marchandises

Le trafic routier léger de marchandises (d'un poids total inférieur à 3,5 tonnes) a occasionné 10,7 milliards de francs de coûts en 2014, soit une hausse de 16% depuis 2010. Dans le trafic lourd, en revanche, les coûts ont pratiquement stagné dans le même temps. Plus de quatre francs sur cinq ont servi à l'acquisition, à l'exploitation et à l'entretien des *moyens de transport* (9,3 milliards de francs). La part des autres catégories de coûts est restée comparativement faible.

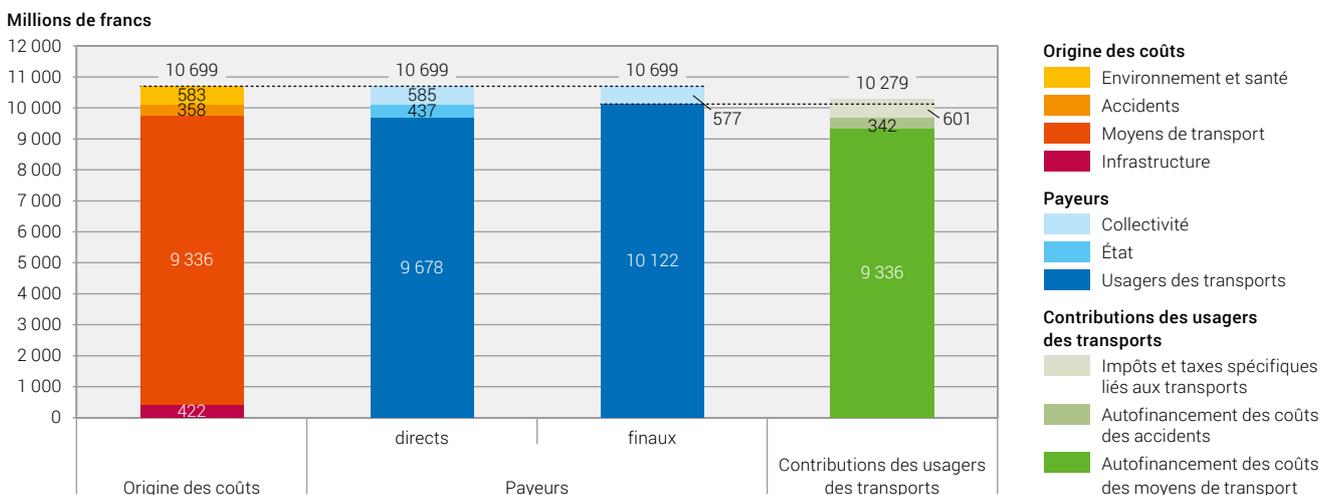
Coûts et financement du trafic marchandises effectué par les véhicules lourds, en 2014

G 6



Coûts et financement du trafic marchandises effectué par les véhicules légers, en 2014

G 7



Les usagers des véhicules légers de transport de marchandises ont pris en charge au final 10,1 milliards de francs des coûts. Le solde de 0,6 milliard a été reporté sur la collectivité.

3.3 Trafic marchandises ferroviaire

Dans le trafic marchandises ferroviaire, les coûts se sont élevés à 1,9 milliards de francs en 2014 (2010: 1,9 milliards de francs). Les *moyens de transport* et la construction et l'entretien de l'*infrastructure* ferroviaire en ont absorbé chacun près de la moitié (0,8 milliard de francs). Les *coûts d'environnement et de santé* ont atteint 0,3 milliard de francs. Les *coûts d'accidents* n'ont quant à eux guère pesé dans la balance (23 millions de francs).

De ces coûts, 1,4 milliard de francs ont été financés directement par les entreprises de transport, et 0,2 milliard par les pouvoirs publics. Au final, la facture s'est élevée à 1,0 milliard de francs pour les usagers des transports, et à 0,6 milliard de francs pour les pouvoirs publics. Les coûts externes reportés sur la collectivité se sont inscrits à 0,3 milliard de francs.

3.4 Coûts kilométriques du trafic marchandises

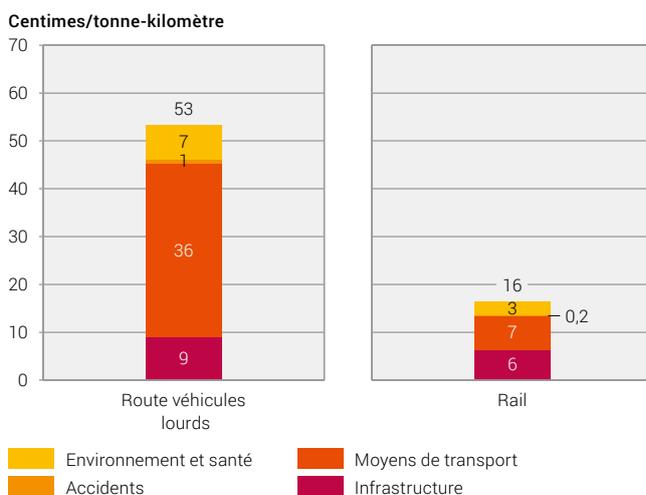
Le trafic marchandises peut s'effectuer sur de longues distances mais aussi sur de courtes distances pour la distribution fine. La nature du bien à transporter et les exigences particulières de vitesse, de sécurité, de conditionnement ou autres à respecter ont aussi une influence sur le moyen de transport à utiliser. Lors de l'interprétation des coûts kilométriques, il faut tenir compte du fait qu'il s'agit de valeurs moyennes et que les moyens de transport ne sont souvent pas substituables.

En 2014, les prestations de transport des véhicules routiers lourds de transport de marchandises ont atteint 16,6 milliards de tonnes-kilomètres, ce qui correspond à un coût moyen de

53 centimes par tonne-kilomètres. Étant donné que les véhicules routiers légers de transport de marchandises sont souvent utilisés à des fins autres que le transport de marchandises (par exemple pour les prestations de service des artisans), les coûts par tonne-kilomètre ne sont pas chiffrables pour ces véhicules.

Dans le trafic marchandises ferroviaire, les prestations de transport se sont montées à 11,8 milliards de tonnes-kilomètres. Les coûts kilométriques moyens générés par le trafic marchandises ferroviaire étaient donc de seulement 16 centimes par tonne-kilomètre.

Coûts kilométriques du trafic marchandises, en 2014 G 9



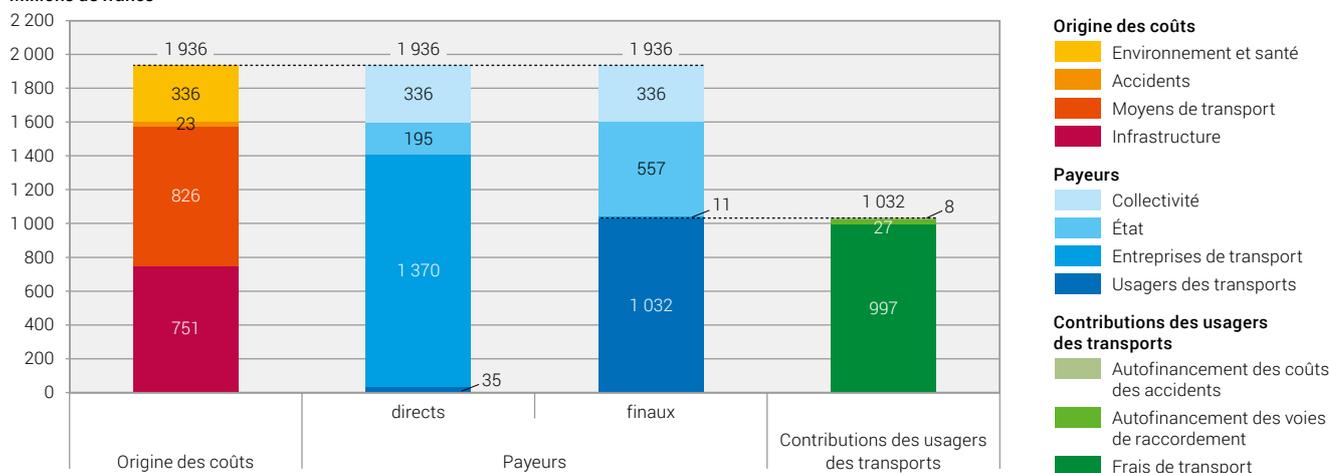
Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS 2017

Coûts et financement du trafic marchandises ferroviaire, en 2014

G 8

Millions de francs



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

© OFS 2017

4 Comparaisons du financement de différentes formes de transport

Aucune des catégories d'usagers n'a supporté entièrement les coûts qu'elle a engendrés, ni dans le trafic voyageurs, ni dans le trafic marchandises. Les usagers des transports ont couvert 84% des coûts qu'ils ont générés. Les coûts non couverts des transports se sont montés à 13,4 milliards de francs. Ces derniers ont été pris en charge par l'État (6,2 milliards) et par la collectivité (7,1 milliards).

Les usagers du trafic routier motorisé privé couvrent 90% de leurs coûts, alors que le transport public routier et le trafic voyageurs ferroviaire ne sont financés par leurs usagers qu'à hauteur de respectivement 43% et 44%. Le degré élevé de couverture des coûts dans le trafic routier motorisé privé s'explique avant tout par la part conséquente qui sert à l'acquisition et à l'entretien des véhicules privés. Les coûts totaux du trafic routier motorisé privé sont toutefois six fois plus élevés que ceux du trafic voyageurs ferroviaire et quatorze fois plus élevés que ceux du transport public routier. Malgré ce haut degré de couverture, les coûts non couverts du trafic routier motorisé privé (5,4 milliards de francs) dépassent ceux du trafic voyageurs ferroviaire (4,6 milliards de francs) ou ceux du transport public routier (2,1 milliards de francs).

Dans le trafic routier de marchandises, les usagers ont couvert la plus grande partie de leurs coûts, et ce à hauteur de 97% dans le cas des véhicules lourds et de 95% dans celui des véhicules légers. Dans le trafic marchandises ferroviaire, la part supportée par les usagers était beaucoup plus faible (53%), en raison de la part conséquente prise en charge par les pouvoirs publics (29%). La Confédération, les cantons et les communes ont assumé volontairement ces coûts: les financements d'infrastructures et de moyens de transport sont le fait de décisions politiques, souvent légitimées par des votations populaires. À l'inverse, la collectivité ne supporte pas de son propre chef les coûts qui sont

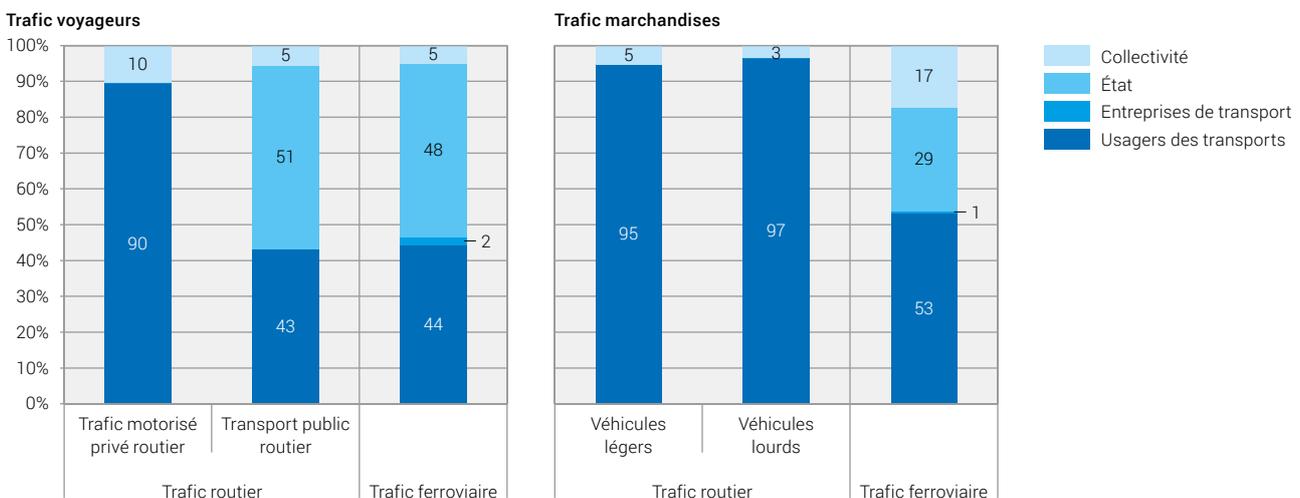
reportés sur elle. La part la plus importante qu'elle a eu à supporter concernait le trafic marchandises ferroviaire (17%), suivi par le trafic marchandises effectué par les véhicules routiers légers (5%) et par le trafic marchandises effectué par les véhicules routiers lourds (3%). En chiffres absolus, les coûts de 0,6 milliard de francs reportés sur la collectivité par les véhicules légers de transport de marchandises sont plus élevés que ceux du trafic marchandises ferroviaire ou – en tenant compte de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) – ceux du trafic routier lourd (0,3 milliard chacun).

5 Coûts d'accidents, d'environnement et de santé

Le trafic occasionne des *coûts d'accidents* sous la forme de dégâts matériels et de dommages corporels. Il a également une incidence négative sur l'environnement et sur la santé humaine, en raison du bruit, de la pollution atmosphérique et des changements climatiques qu'il provoque. Les *coûts d'accidents, d'environnement et de santé* ne sont supportés qu'en partie par leurs auteurs. Le plus souvent, ils sont reportés sur des tiers non concernés, en règle générale la collectivité. On parle alors de coûts externes. Dans ce cas, les auteurs peuvent compenser une partie de ces coûts externes au moyen de contributions d'internalisation. On peut citer à ce titre la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP). En outre, seuls les coûts externes qui se forment en dehors du mode de transport correspondant sont pris en compte. Par exemple, les *coûts d'accidents* occasionnés par le conducteur d'un véhicule routier à un autre véhicule routier sont considérés comme des coûts internes au mode de transport et donc comme couverts. L'Office fédéral du développement territorial fournit des informations détaillées sur les *coûts externes du trafic liés aux accidents, à l'environnement et à la santé* (ARE 2014).

Payeurs finaux du transport, en 2014

G 10



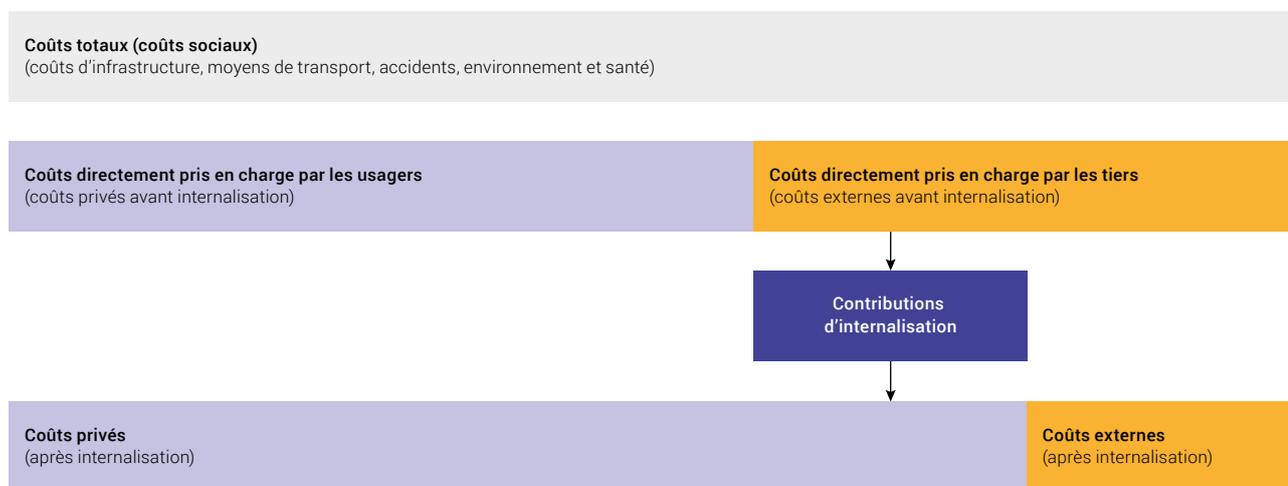
Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS 2017

Avec 10,9 milliards de francs en 2014, le trafic voyageurs motorisé privé routier a généré les *coûts d'accidents, d'environnement et de santé* les plus élevés du trafic routier et du trafic ferroviaire. Environ la moitié de ce montant (5,7 milliards de francs) a été supportée par la collectivité et entre donc dans la catégorie des coûts externes. Les *coûts d'accidents, d'environnement et de santé* dans le trafic routier de marchandises ont aussi été élevés, puisqu'ils ont atteint 2,3 milliards de francs. Après imputation de la redevance poids lourds liée aux prestations, les coûts externes se montent encore à 0,9 milliard de francs.

Relations entre les coûts privés, les coûts externes et les coûts sociaux

G 11



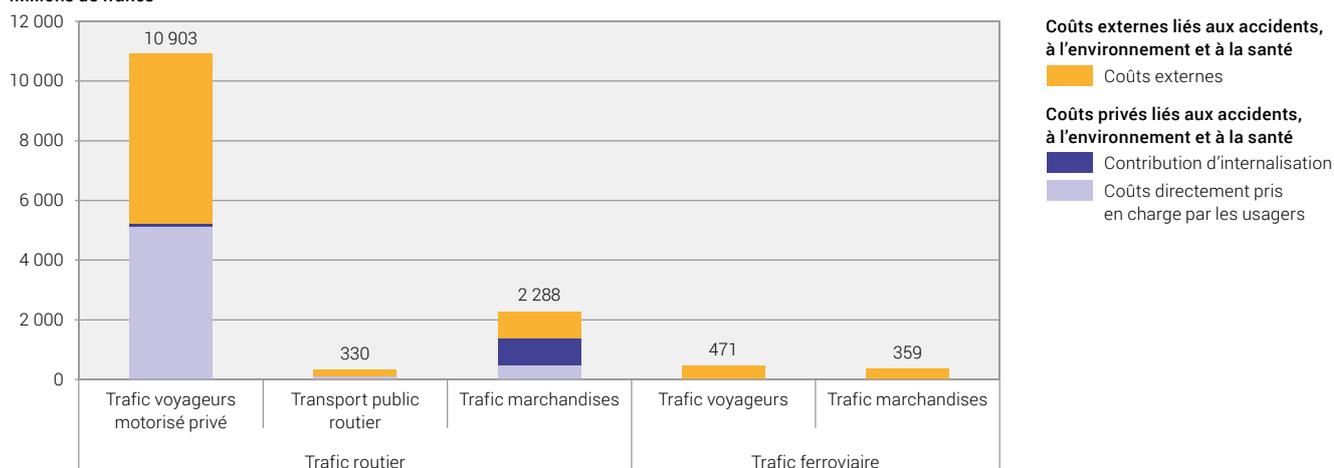
Source: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT)

© OFS 2017

Coûts privés et coûts externes liés aux accidents, à l'environnement et à la santé, en 2014

G 12

Millions de francs



Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); ARE – Effets externes des transports

© OFS 2017

6 Compte de flux financiers pour la Confédération, les cantons et les communes

Le compte de flux financiers renseigne sur les moyens financiers utilisés pour le financement de l'infrastructure de transport et de l'offre de transport public. Il distingue les recettes et les dépenses liées au transport des trois échelons de l'État, soit la Confédération, les cantons et les communes. En ce qui concerne le financement de l'infrastructure routière, le compte fait état d'un excédent de recettes de 2,2 milliards de francs en faveur du budget général de la Confédération et d'un déficit de 2,5 milliards de francs à la charge des communes. Ce déficit a été financé par le budget général des communes. Dans un examen global de tous les échelons (Confédération, cantons et communes), les recettes et les dépenses des pouvoirs publics sont presque équilibrées.

Flux financiers de l'infrastructure routière, en 2014 T1

	Mio de francs
Échelon fédéral	
Recettes: impôt sur les huiles minérales (incl. surtaxe), redevance sur les routes nationales (vignette), redevance poids lourds, impôt sur les automobiles	7 079
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; contributions aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	4 887
Solde	+2 192
Échelon cantonal	
Recettes: contributions de la Confédération, impôt cantonal sur les véhicules à moteur	4 157
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes nationales; contributions versées aux cantons pour leurs dépenses d'infrastructure routière	3 582
Solde	+575
Échelon communal	
Recettes: contribution des cantons, taxes (par ex. parkings)	628
Dépenses de construction, d'entretien et d'exploitation des routes communales	3 162
Solde	-2 534

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); AFF – Comptes d'État © OFS 2017

Les transports publics routiers et ferroviaires ont été soutenus à hauteur de 4,4 milliards de francs (nets) par la Confédération et à hauteur de respectivement 1,2 milliard et 1,0 milliard de francs par les cantons et les communes. Une partie des infrastructures de transport est financée à l'aide de fonds spéciaux (p. ex. fonds FTP), qui à son tour est alimenté par le produit de différents impôts sur les transports. S'y ajoutent des contributions destinées à indemniser des entreprises de transport public pour les prestations qu'elles fournissent dans le trafic régional sur mandat des pouvoirs publics.

Flux financiers du trafic ferroviaire et du transport public routier, en 2014 T2

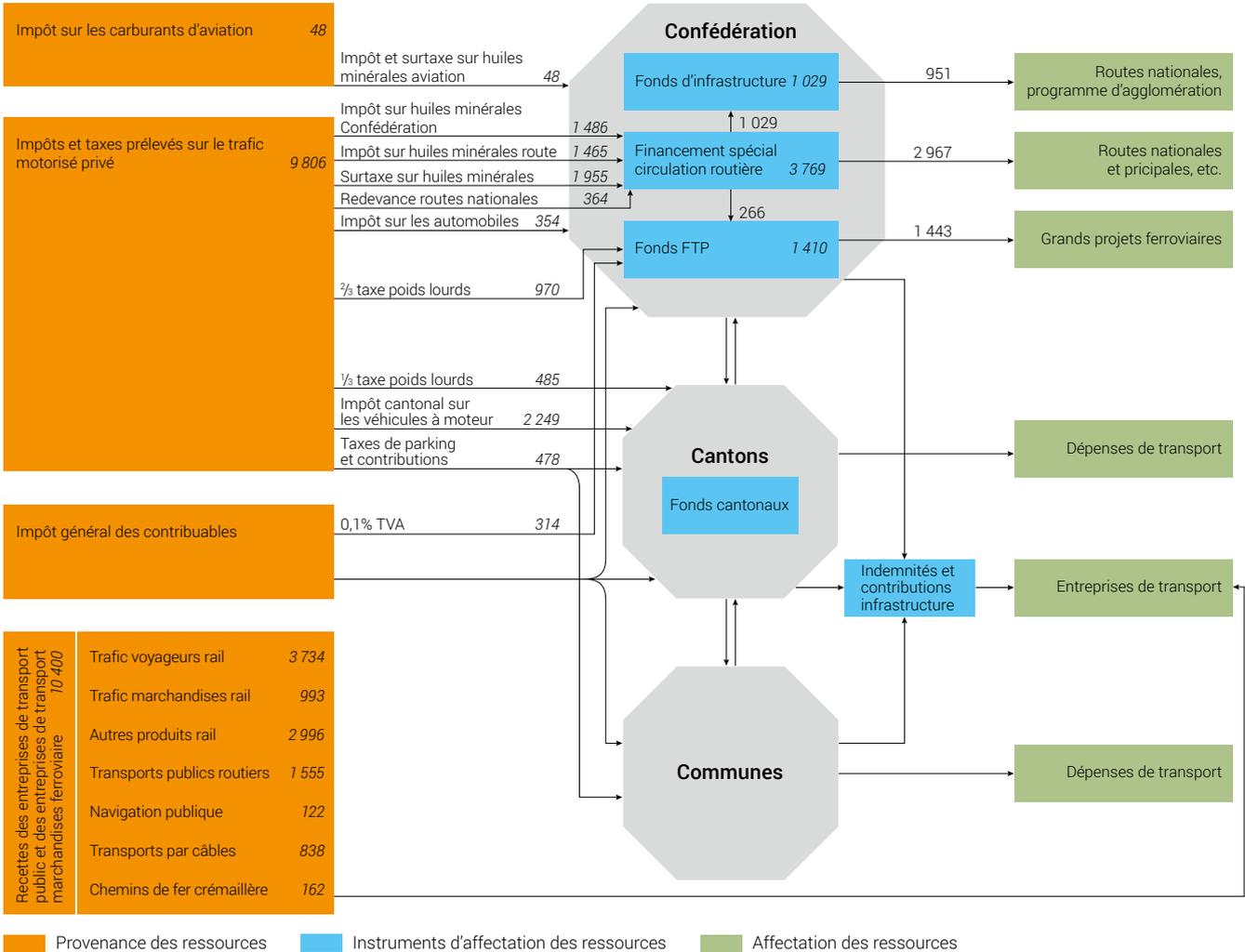
	Mio de francs
Échelon fédéral	
Recettes du fonds FTP (RPLP, TVA, impôt sur les huiles minérales)	1 470
Dépenses: contributions aux entreprises de transport, dépenses du fonds FTP	5 876
Solde	-4 406
Échelon cantonal	
Recettes: contributions de la Confédération et des communes	703
Dépenses: contributions aux entreprises de transport et aux communes	1 929
Solde	-1 226
Échelon communal	
Recettes: contributions des cantons	6
Dépenses pour l'exploitation des transports, contributions aux entreprises de transports et aux cantons pour le trafic régional	1 025
Solde	-1 019

Sources: OFS – Statistique des coûts et financement des transports (CFT); AFF – Comptes d'État © OFS 2017

Représentation schématique des flux financiers dans le domaine des transports, en 2014

G13

Millions de francs



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

7 Méthodes d'enquête

La statistique CFT utilise un modèle de calcul qui repose sur divers recensements et collectes par échantillonnage, sur des données de registres, ainsi que sur d'autres statistiques et études empiriques. En raison de la multitude des sources de données, des corrections ne sont pas exclues. Le rapport de méthode publié séparément en livre une description plus approfondie (OFS 2015).

Principales sources de données de la statistique CFT

G 14

	Trafic routier		Trafic ferroviaire
	Transport motorisé privé et transport marchandises	Transport public routier	
Coûts d'infrastructure	Recensement des coûts d'infrastructure routière auprès de la Confédération, des cantons et des communes; répartition des coûts sur les catégories de véhicules sur la base d'études empiriques régulièrement actualisées		Recensement auprès des entreprises de transport
Coûts des moyens de transport	Extrapolation sur la base des prestations kilométriques	Recensement auprès des entreprises de transport	
Coûts des accidents	Modèle de calcul de l'Office fédéral du développement territorial ARE		
Coûts liés à l'environnement et à la santé			

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

© OFS 2017

8 Bibliographie

ARE 2014: *Coûts et bénéfices externes des transports en Suisse. Transports par la route et le rail, par avion et par bateau en 2010 et évolutions depuis 2005*, Office fédéral du développement territorial, Berne.

OFS 2015: *Statistique des coûts et du financement des transports. Rapport de méthode*, Neuchâtel.

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	Section Mobilité, OFS, tél. 058 463 64 68
Rédaction:	Alexandra Quandt, OFS; Christian Gigon, OFS
Contenu:	Christian Gigon, OFS; Alexandra Quandt, 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
Page de titre:	OFS; concept: Netthoewel & Gaberthüel, Bienne; photo: © Auke Holwerda – istockphoto.com
Impression:	en Suisse
Copyright:	OFS, Neuchâtel 2017 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Commandes d'imprimés:	Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel, tél. 058 463 60 60, fax 058 463 60 61, order@bfs.admin.ch
Prix:	gratuit
Téléchargement:	www.statistique.ch (gratuit)
Numéro OFS:	812-1400