Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Actualités OFS

11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2026

Le transport de marchandises en Suisse, en 2025

Évolution du transport de marchandises dans son ensemble

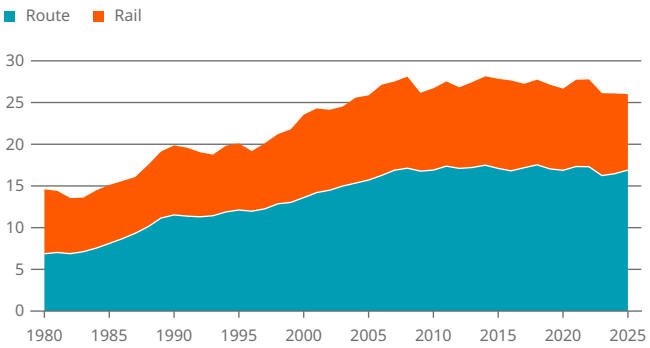
Baisse du transport ferroviaire, hausse du transport routier

En 2025, les prestations du transport routier en Suisse se sont montées à 16,9 milliards de tonnes-kilomètres[1] et celles du transport ferroviaire à 9,1 milliards de tonnes-kilomètres[2]. Par rapport à l'année précédente, la somme des prestations de transport a donc diminué de 0,4%, atteignant 26,0 milliards de tonnes-kilomètres. Cette baisse s'explique par le fait que le transport de marchandises sur rail a fortement reculé (–5,5%), tandis que celui sur route a augmenté (+2,7%).

La baisse significative du trafic ferroviaire de marchandises en 2025 s'explique principalement par un recul de 8,7% dans le segment du trafic de transit, particulièrement important pour les chemins de fer. Ce recul est dû notamment aux nombreux chantiers en cours, en particulier sur la ligne de la vallée du Rhin en Allemagne. Ces chantiers ont entraîné des retards et des annulations de trains et, comme la croissance économique inférieure à la moyenne en Allemagne et en Italie, ont eu un impact négatif sur la demande dans le domaine du transport ferroviaire transalpin de marchandises transitant par la Suisse. Même les hausses, modestes ou plus importantes, enregistrées dans le trafic intérieur (+0,3%), le trafic d'importation (+1,0%) et le trafic d'exportation (+7,9%) n'ont pas suffi à inverser la tendance à la baisse de la prestation de transport totale du rail, le volume de ces types de trafic étant trop faible pour pouvoir compenser le recul observé dans le secteur du transit.

Prestations de transport sur route et sur rail

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)

État des données: 26.11.2026
Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM),
Statistique des transports publics (TP)

gr-f-11.05.01.02-je
© OFS 2026

Part du rail plus basse que jamais

Le recul du transport ferroviaire a fait tomber la part de ce segment dans le volume total des transports terrestres (soit dans la répartition modale) à 35,0% en 2025. Il s'agit de la valeur la plus basse jamais enregistrée. 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

[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)

2005 (à 40 tonnes). En 2025, la part du rail est passée pour la première fois en dessous de la barre des 36%. Reste que le rail continue de jouer un rôle important dans le transport de marchandises en Suisse par rapport aux autres pays européens: en effet, la part du rail se montait à 18% en moyenne pour les 27 pays membres de l'UE en 2024.

Il faut garder à l'esprit, en analysant l'évolution de la répartition modale, que si la route et le rail sont certes en concurrence, ils se complètent également: 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 2025, 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 2025, la distance moyenne des marchandises transportées sur le réseau ferroviaire suisse était de 160 kilomètres, contre 49 kilomètres pour le transport sur route.

Trafic transalpin: la part du rail reste supérieure à celle de 2010

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 2025, 68,6% des marchandises ont été acheminées à travers les Alpes par le rail, contre 31,4% par la route. La part du rail a donc baissé de 1,7 point de pourcentage par rapport à 2024 (70,3%), mais a augmenté de 5,9 points de pourcentage par rapport à 2010 (62,7%). 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 exactement inversé: la part du rail était d'environ 25% et celle de la route de 75% en 2025.[3]

Prestations du transport de marchandises sur route et sur rail **T1.1**

	Prestation de transport, en milliards de tonnes-kilomètres		Variation
	2024	2025	2024–2025
Total	**26,09**	**26,00**	**–0,4%**
Route	16,47	16,91	+2,7%
Rail	9,62	9,09	–5,5%

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)

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

© OFS 2026

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

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 2025, 4,8 millions de tonnes de marchandises ont ainsi franchi la frontière suisse sur des bateaux naviguant sur le Rhin (importations et exportations), soit 11% de moins que l'année précédente (5,4 millions de tonnes). Quant aux oléoducs, ils ont contribué pour environ 3,8 millions de tonnes au transport transfrontalier de marchandises en 2025 (2024: 3,3). Les importations et les exportations par avion ont été nettement moins importantes par contre, puisqu'elles ont totalisé 0,4 million de tonnes (2024: 0,4). À titre de comparaison, les véhicules routiers lourds ont contribué à hauteur de 46,7 millions de tonnes environ aux importations et aux exportations en 2025 (2024: 46,9), alors que la quantité transportée par rail a été de 11,3 millions de tonnes (2024: 11,0).

Parc de véhicules

Toujours plus de véhicules électriques

Quelque 43 348 camions[4] et 13 054 tracteurs à sellette étaient immatriculés en Suisse en 2025 (jour de référence: le 30 septembre). À l'exception de quelques cas particuliers, ces véhicules ont servi principalement au transport de marchandises. En outre, on dénombrait 448 613 voitures de livraison[5] immatriculées. Celles-ci n'ont toutefois pas uniquement été utilisées pour le transport de marchandises, mais souvent aussi pour des déplacements professionnels, notamment par des artisans.

En 2025, 96% des camions et des tracteurs à sellette roulaient au diesel. Il existe par ailleurs depuis longtemps des moteurs à gaz. Le nombre de véhicules fonctionnant au gaz a augmenté lentement mais régulièrement jusqu'en 2024, avant de se stabiliser. En 2025, 207 camions et 92 tracteurs à sellette circulaient dans toute la Suisse en utilisant ce carburant. Le nombre de camions et de tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène a bondi de 4 à 48 unités entre 2020 et 2021. Il stagne depuis, et s'élevait à 56 véhicules en 2025.

Depuis quelques années, le type de motorisation alternative le plus répandu est celui des véhicules électriques à batterie (BEV): en 2025, on comptait 1413 camions et 400 tracteurs à sellette de ce type. Cela représentait une hausse de respectivement 67% et 134% par rapport à 2024. En 2025, les véhicules électriques constituaient environ 3,3% du parc de camions et 3,1% de celui des tracteurs à sellette. Parmi les différents types de camions, les fourgons (13,1%), mais aussi les camions porte-conteneurs (5,6%) comptaient une forte proportion de véhicules électriques. La part de ces derniers était certes encore nettement inférieure (1,3%) dans le segment des camions à benne basculante, mais elle a fortement augmenté dans cette catégorie entre 2024 et 2025, passant de 62 à 130 unités (+110%).

La progression a été encore plus marquée pour les tracteurs à sellette, dont la part de véhicules électriques est passée de 171 en 2024 à 400 en 2025 (+134%).

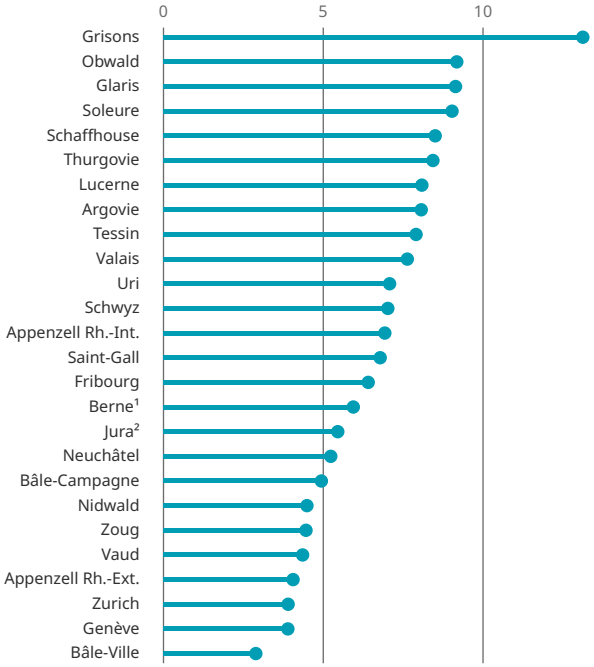
[4] Y compris les voitures de livraison à zéro émission dont le poids total est supérieur à 3,5 tonnes mais inférieur ou égal à 4,25 tonnes: ils sont enregistrés parmi les camions dans les registres des véhicules.

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

Plus forte densité de poids lourds dans les Grisons

Tous les camions et la plupart des tracteurs à sellette ont un poids total autorisé supérieur à 3,5 tonnes et sont donc considérés comme des poids lourds. En 2025, environ 55 000 véhicules de ce type étaient immatriculés en Suisse. C'est dans les cantons les plus peuplés, à savoir Berne (6390), Zurich (6367) et Argovie (5998), que leur nombre était le plus important. La situation apparaît sous un autre jour lorsque l'on met en relation le nombre de véhicules et la population résidante permanente : comptant 13,1 véhicules pour 1000 habitants, le canton des Grisons affichait en 2025 la plus forte densité de poids lourds. À l'autre extrémité se trouvait le canton de Bâle-Ville, qui enregistrait une proportion de 2,9 poids lourds immatriculés pour 1000 habitants, contre 6,1 à l'échelle de la Suisse. Cette valeur est très basse en comparaison internationale : en 2025, la part de ces véhicules de transport atteignait environ 13 pour 1000 habitants en moyenne dans les 27 pays de l'UE, et même près de 37 en Lituanie.

Nombre de véhicules lourds de transport de marchandises pour 1000 habitants par canton, en 2025



[1] y compris la commune de Moutier
[2] sans la commune de Moutier
Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises, population résidente permanente

État des données: 26.11.2026 gr-f-11.03.02.01-04
Source: OFS, OFROU – Parc des véhicules routiers (MFZ); OFS – Statistique de la population et des ménages (STATPOP)
© OFS 2026

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 2025, les véhicules routiers lourds de transport de marchandises (poids total supérieur à 3,5 tonnes) ont parcouru en tout 2170 millions de kilomètres en Suisse. Sur cette distance, 1713 millions de kilomètres (79%) sont à mettre sur le compte des véhicules nationaux et 456 millions (21%) sur celui des véhicules étrangers. Aux prestations kilométriques des véhicules lourds se sont ajoutés, en 2025, environ 5328 millions de kilomètres parcourus par des véhicules légers de transport de marchandises immatriculés en Suisse (3,5 tonnes de poids total au maximum[6]; des voitures de livraison avant tout).

Moins d'émissions de polluants grâce au progrès technique

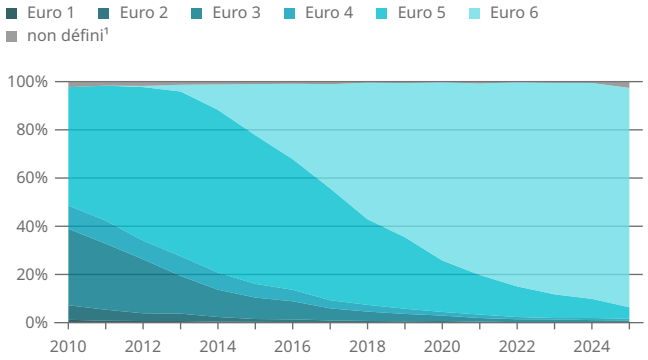
Les véhicules lourds de transport de marchandises sont répartis en classes d'émissions (classes Euro, de 1 à 6) en fonction de leurs émissions de substances polluantes, la classe Euro 6 étant celle qui impose les valeurs limites les plus sévères. Grâce aux progrès techniques et au renouvellement continu 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.

Sur l'ensemble des prestations kilométriques des poids lourds suisses, 91% étaient imputables à des véhicules de la classe Euro 6 en 2025. 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 5% en 2025. La part des véhicules des classes Euro plus anciennes (de 1 à 4) dans les prestations kilométriques est passée de 50% en 2010 à 2% en 2025. De plus, en 2025, 3% des prestations kilométriques ont été parcourues par des véhicules dont la classe d'émissions était «non définie». Cette catégorie comprend des véhicules très âgés, mis en circulation avant l'introduction des classes Euro, et des véhicules munis d'un moteur électrique. Ces derniers n'ayant cessé de gagner du terrain, les prestations kilométriques des véhicules ne relevant d'aucune classe d'émissions définie ont augmenté ces dernières années.

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

Prestations kilométriques des véhicules lourds selon la classe d'émission

Part de la prestation kilométrique (véhicules-kilomètres)



[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: 26.11.2026
Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

gr-f-11.05-GTS-B03-su
© OFS 2026

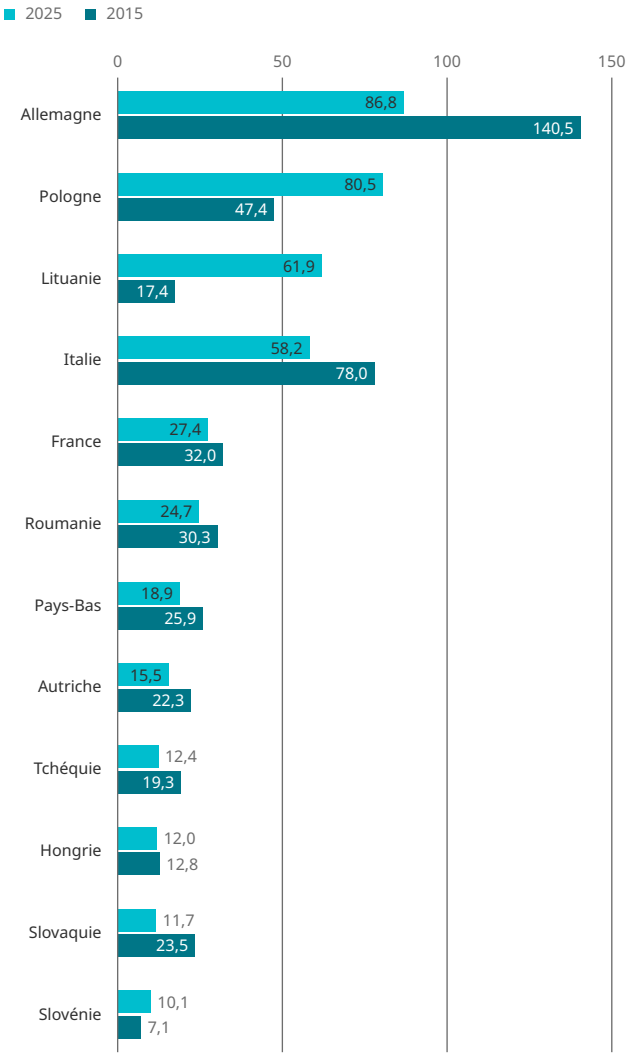
Forte hausse du nombre de véhicules lituaniens sur les routes suisses

Parmi les poids lourds étrangers, ce sont ceux immatriculés en Allemagne qui ont parcouru le plus de kilomètres en Suisse en 2025 (87 millions), suivis des véhicules polonais (81 millions), lituaniens (62 millions) et italiens (58 millions). Des véhicules provenant de huit autres pays ont par ailleurs parcouru plus de 10 millions de kilomètres en Suisse.

C'est le kilométrage des véhicules lituaniens qui a connu la plus forte augmentation (+255%) au cours des dix dernières années (de 2015 à 2025). Au cours de la même période, les véhicules polonais ont parcouru 70% de kilomètres en plus, contre 42% de plus pour les véhicules slovènes. Les véhicules provenant d'autres pays pris en compte ont enregistré un recul, le plus marqué étant celui des véhicules slovaques, en baisse de 50%. Au total, les prestations kilométriques des poids lourds étrangers sur les routes de Suisse ont diminué de 10% entre 2015 et 2025, tandis que la distance totale parcourue par les véhicules suisses n'a pratiquement pas changé (–1%).

Prestations kilométriques des véhicules lourds étrangers en Suisse, selon le pays d'immatriculation

Millions de véhicules-kilomètres



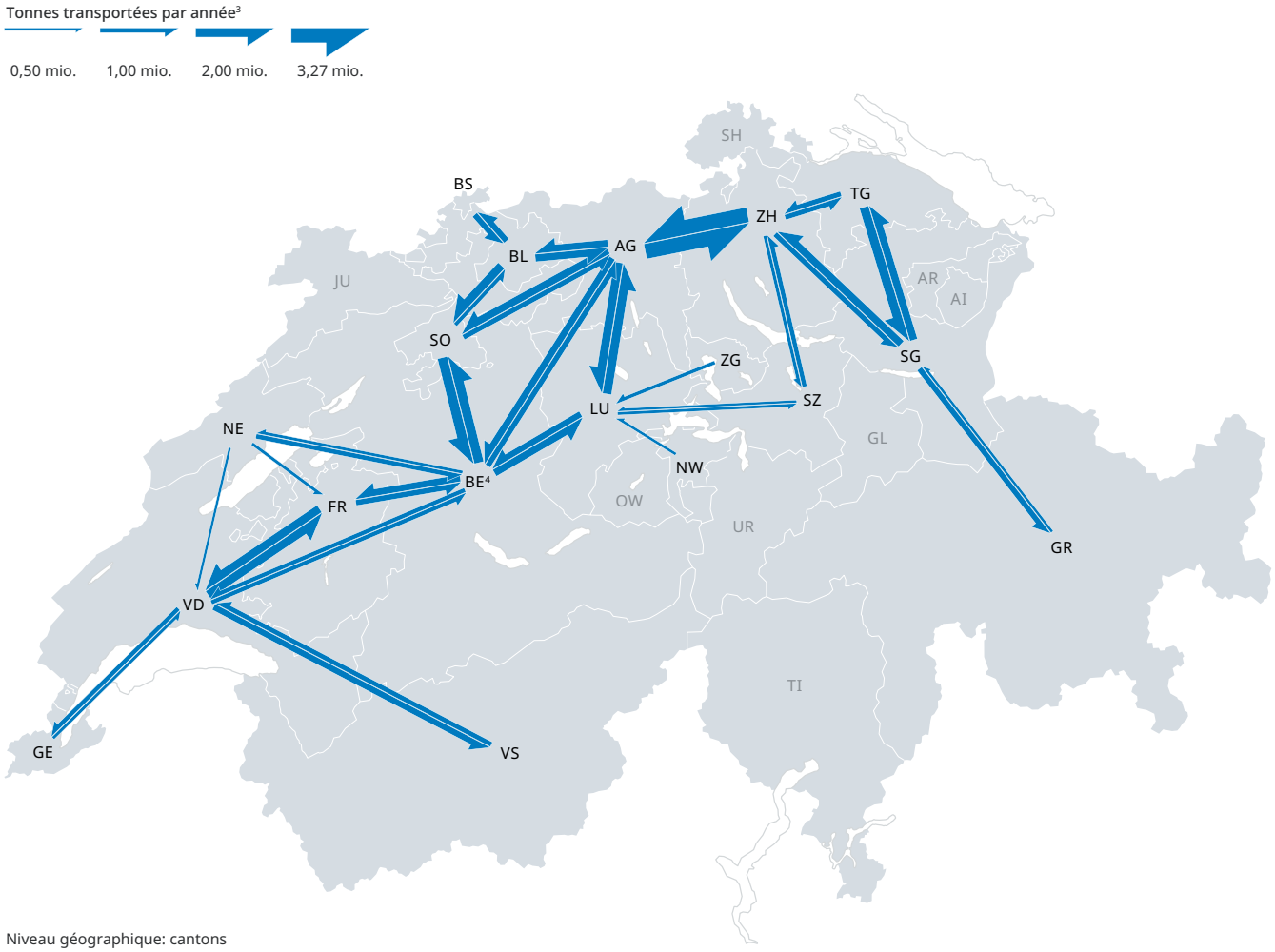
Données de base: véhicules lourds étrangers de transport de marchandises. Seuls les pays dont le kilométrage parcouru en Suisse dépasse 10 millions de km en 2025 sont représentés.

État des données: 26.11.2026
Source: OFDF – Statistique RPLP

gr-f-11.05.02.01.02
© OFS 2026

Trafic marchandises routier entre les cantons: principaux flux de marchandises, de 2021 à 2025[1]

Trafic d'origine et de destination avec véhicules lourds indigènes de transport de marchandises[2]



Niveau géographique: cantons

[1] Valeurs moyennes pour la période de relevé 2021 à 2025.
[2] Les véhicules étrangers n'ont pas le droit d'effectuer des transports intérieurs en Suisse (interdiction de cabotage).
[3] Le trafic de marchandises entre cantons voisins est indiqué à partir d'un volume de 500 000 tonnes.
[4] Berne: y compris la commune de Moutier

État des données: 26.11.2026
Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

ma-f-11.05-GTS-P18-2025
© OFS 2026

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.

Échanges routiers intenses entre les cantons d'Argovie et de Zurich

Le plus grand volume d'échanges intercantonaux de marchandises par des véhicules routiers lourds pendant la période de 2021 à 2025 s'est élevé à 6,5 millions de tonnes par an et concerne des transports entre les cantons d'Argovie et de Zurich. Suivaient les marchandises échangées entre les cantons de Soleure et de Berne (4,1 millions de tonnes). Ces résultats s'expliquent notamment par la présence dans les cantons d'Argovie et de Soleure de grands centres logistiques, qui favorisent les échanges avec leurs grands voisins que sont Zurich et Berne. Par rapport à la période de 2011 à 2015, le volume de transport entre les cantons d'Argovie et de Zurich a augmenté de 17%, tandis qu'il a diminué de 15% entre ceux de Soleure et de Berne. L'augmentation des flux de marchandises entre les cantons d'Argovie et de Zurich a sans doute été favorisée également par la croissance démographique supérieure à la moyenne enregistrée dans ces deux cantons entre 2015 et 2025 (AG: +13,8%, ZH: +11,4%, CH: +9,6%).

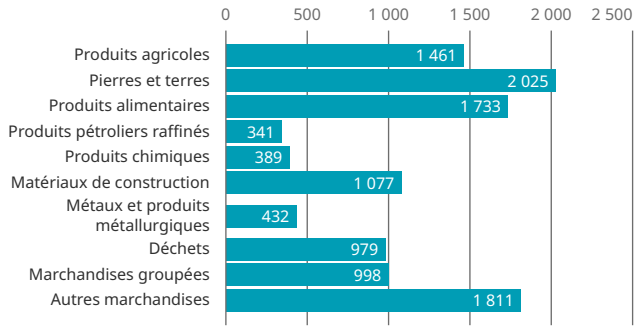
Prédominance de produits alimentaires et de matériaux de construction dans le transport routier

Les poids lourds suisses transportent beaucoup de marchandises importantes pour le secteur de la construction et l'approvisionnement de la population en produits alimentaires: En termes de prestation de transport, la catégorie «pierres et terres» représentait la part la plus importante en 2025 (18%), suivie des denrées alimentaires (15%), des produits agricoles (13%) et des matériaux de construction transformés (10%). Ces types de biens se prêtent particulièrement au transport routier, car ils doivent être distribués à une échelle locale.

Si l'on considère non pas les prestations de transport mais les quantités transportées pour le trafic intérieur, la catégorie «pierres et terres» arrive seule en tête (91 millions de tonnes). Cependant, dans cette catégorie, 73% des tonnages sont transportés sur des trajets ne dépassant pas 25 km. Les matériaux de construction transformés et les déchets sont aussi transportés essentiellement sur de courtes distances. En revanche, dans le cas des produits alimentaires et des produits agricoles, respectivement 73% et 72% des tonnages sont transportés sur plus de 25 kilomètres. La part correspondante atteint même 82% pour les marchandises groupées.

Prestations de transport des véhicules lourds selon le groupe de marchandises, en 2025

Millions de tonnes-kilomètres



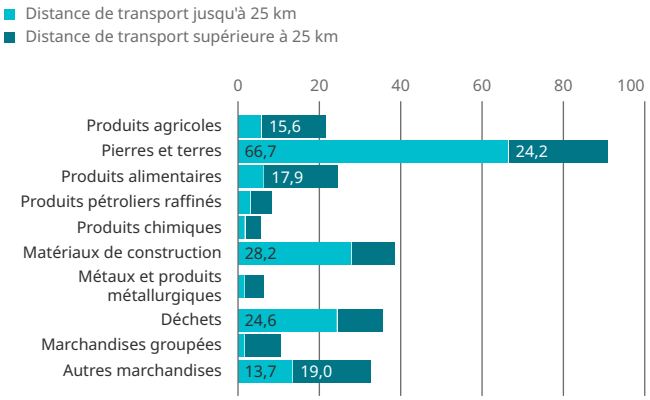
Données de base: véhicules routiers lourds indigènes de transport de marchandises

État des données: 26.11.2026
Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

gr-f-11.05-GTS-B09-su
© OFS 2026

Tonnes transportées par la route selon le groupe de marchandises et la distance de transport, en 2025

Millions de tonnes



Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises, trafic intérieur

État des données: 26.11.2026
Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

gr-f-11.05-GTS-B22-su
© OFS 2026

Forte volatilité des prix dans le transport de marchandises par voie aérienne et par bateau sur le Rhin

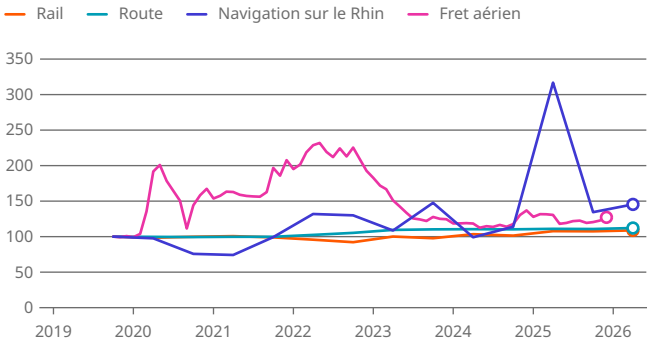
Ces dernières années, les prix du transport de marchandises ont évolué de manière parfois très différente selon le mode de transport. C'est ce que montrent les résultats de l'indice des prix à la production pour le transport de marchandises, qui ne prend en compte que les prix des prestations de transport, mais pas ceux des marchandises transportées. L'indice indique la variation par rapport au mois de référence (octobre 2019).

- Les prix du transport **ferroviaire** de marchandises sont restés plus ou moins stables jusqu'en octobre 2021, avant de baisser jusqu'en octobre 2022 pour atteindre un indice de 92. Depuis lors, ils ont progressivement augmenté pour atteindre 109 en avril 2026.
- Les prix du **transport routier** sont d'abord restés stables, avant d'augmenter d'environ 10% en 2022. Par la suite, ils sont restés à nouveau relativement stables. Ces hausses de prix sont vraisemblablement liées à l'augmentation des coûts d'exploitation (carburant, entretien des véhicules, charges salariales, assurances, taxes, etc.). L'année 2022 a été marquée par des taux d'inflation élevés, provoqués par la guerre en Ukraine et le choc des prix de l'énergie qui en a résulté.
- Les prix du transport de marchandises sur le **Rhin** réagissent beaucoup plus fortement aux changements de contexte que ceux des transports terrestres: en avril 2021, ils ont atteint leur point le plus bas, 74 points, avant de remonter à 132 points en avril 2022, puis d'atteindre un pic temporaire à 317 points en avril 2025. Ce pic s'explique principalement par le bas niveau des eaux au printemps 2025, qui a fortement limité la capacité de chargement des bateaux, entraînant une hausse des coûts de transport. En 2022 également, le Rhin a connu de longues périodes de faible débit, ce qui a fait grimper les prix. De plus,

la guerre en Ukraine a entraîné une hausse des prix de l'énergie et des perturbations dans les chaînes logistiques, faisant encore augmenter les coûts.
- Les tarifs du **fret aérien** ont fortement réagi à la pénurie de capacités de transport qui s'est manifestée dès le début de la pandémie de COVID-19 et ont atteint 201 points en mai 2020. Le maximum absolu de la série chronologique considérée a été atteint en mai 2022 (232 points), ce qui s'explique en grande partie par la guerre en Ukraine et la hausse des prix des carburants qui en a résulté. De mi 2023 à fin 2025, les prix se sont stabilisés à un niveau nettement inférieur, soit à 122 points en moyenne.

Évolution des prix dans le transport de marchandises

Indice: octobre 2019 = 100



État des données: 26.11.2026 gr-f-11.05.04.05
Source: OFS – Indice des prix à la production (IPP) © OFS 2026

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,
- indice des prix à la production (IPP) de l'OFS pour les prix à la production dans le transport de marchandises,
- statistique de la population et des ménages (STATPOP) de l'OFS pour l'évolution démographique,
- 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 2025 de Avenergy Suisse (association des importateurs de combustibles et carburants liquides ; auparavant: Union pétrolière) pour le transport par oléoducs,
- base de données de l'office statistique de l'Union européenne (Eurostat, https://ec.europa.eu/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.admin.ch → Découvrir des thèmes → 11 – Mobilité et transports

Éditeur	Office fédéral de la statistique (OFS) www.bfs.admin.ch/fr
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, cartes	Publishing et diffusion PUB, OFS Vous trouverez également les graphiques en version interactive dans notre catalogue en ligne.
En ligne	www.statistique.admin.ch/asset/1190-2500
Numéro OFS	1190-2500
Distribution	www.publicationsfederales.admin.ch No d'art. 317.104.25F
Copyright	OFS, Neuchâtel 2026 La reproduction est autorisée si la source est mentionnée.

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

Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.admin.ch → Découvrir des thèmes → Développement durable → Le système d'indicateurs MONET 2030