

## Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2018

# Le transport de marchandises en Suisse en 2017

## Vue d'ensemble des modes de transport

### 2% de prestations de transport en moins qu'en 2016

Le fonctionnement de notre économie reposant sur la division du travail, le transport de marchandises joue un rôle important. Il assure l'approvisionnement des entreprises en matières premières et de la population en biens de consommation et il permet au commerce de marchandises de se faire à l'échelle mondiale. En 2017, les prestations de transport sur la route se sont montées à 17,2 milliards de tonnes-kilomètres<sup>1</sup>. Les prestations de transport sur rail se sont quant à elles élevées à 10,1 milliards de tonnes-kilomètres. Par rapport à 2016, les prestations de transport ont diminué en 2017 de 1,8%, à 27,3 milliards de tonnes-kilomètres. Cette diminution est due à la baisse du transport de marchandises par rail (-7,0%), alors que celui sur route a légèrement progressé (+1,5%).

La part du transport de marchandises par rail dans la prestation de transport totale – la répartition dite modale – représentait 37% en 2017. Elle est nettement inférieure à la part observée en 1980, qui se situait encore à 53%. Mais le recul a surtout eu lieu dans les années 1980 et 1990. Depuis le début de ce millénaire, le rail a pu maintenir sa part dans une fourchette allant de 36% à 42%, cela malgré le relèvement du poids autorisé pour les véhicules routiers de transport de marchandises en 2001 (de 28 à 34 tonnes) et en 2005 (à 40 tonnes). En comparaison: cette part se montait à 19% en 2016 dans la moyenne des 28 pays membres de l'UE.

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

## Prestations du transport de marchandises sur route et sur rail

T1

|              | Prestation de transport<br>milliards de tonnes-kilomètres |              | Variation    |
|--------------|---|--------------|--------------|
|              | 2016  | 2017         | 2016-2017    |
| <b>Total</b> | <b>27,80</b>  | <b>27,29</b> | <b>-1,8%</b> |
| Route        | 16,96   | 17,22        | +1,5%        |
| Rail         | 10,83   | 10,07        | -7,0%        |

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 2018

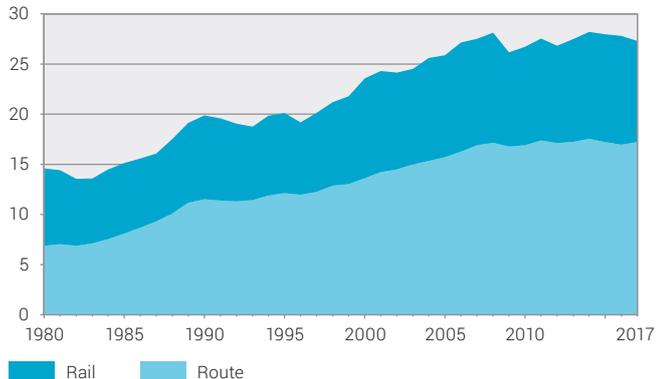
Hormis la route et le rail, la navigation sur le Rhin et les oléoducs prennent une part non négligeable aux importations et aux exportations: en 2017, 5,8 millions de tonnes ont franchi la frontière suisse sur des bateaux naviguant sur le Rhin (2016: 5,9) et 3,7 tonnes l'ont fait via des oléoducs (2016: 3,7<sup>2</sup>). En comparaison: 51,0 millions de tonnes de marchandises ont été importées ou exportées à l'aide de véhicules routiers lourds (2016: 49,3) et 11,1 millions de tonnes l'ont été par voie ferroviaire (2016: 10,6). Le fret aérien représente des volumes comparativement modestes (moins de 0,5 million de tonnes).

<sup>2</sup> révisé

## 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 2018

## Parc de véhicules

### Hausse du nombre des véhicules de livraison

Au 30 septembre 2017, près de 6,1 millions de véhicules routiers à moteur étaient immatriculés en Suisse, dont 4,6 millions de voitures de tourisme. Les véhicules qui sont mis en circulation avant tout pour le transport de marchandises sont nettement moins nombreux. 416 501 étaient enregistrés en 2017, donc 363 131 voitures de livraison, 41 946 camions et 11 424 tracteurs à sellette. Le parc de voitures de livraison s'est accru de 60% entre 2000 et 2017. Celui des tracteurs à sellette a augmenté sur la même période de 39%, mais il est stable depuis 2007. Le nombre de camions a baissé de 2% entre 2000 et 2017, mais l'évolution a été très variable selon le poids de véhicule: si le parc des camions de poids moyen (poids total de 7,5 tonnes à 18 tonnes) a reculé de 34%, ceux des camions légers (jusqu'à 7,5 tonnes) et des camions lourds (plus de 18 tonnes) ont progressé de respectivement 77% et 35%.

### Prestations de circulation

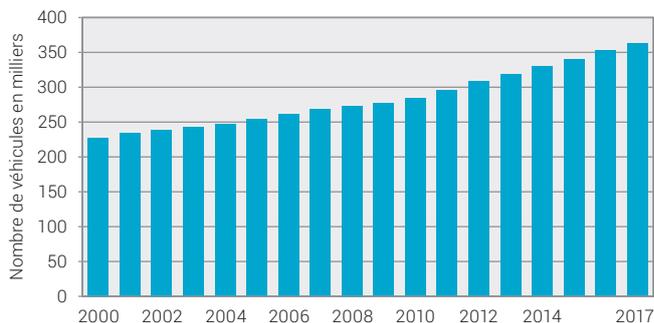
Les prestations de circulation correspondent aux distances parcourues par les véhicules. Elles sont exprimées en véhicules-kilomètres. Elles permettent d'apprécier l'utilisation des infrastructures et l'impact de la circulation sur l'environnement.

Les véhicules lourds de transport de marchandises (poids total supérieur à 3,5 tonnes) ont effectué au total 2,2 milliards de kilomètres sur les routes suisses en 2017. Sur ce total, 1,7 milliard de kilomètres (77%) étaient imputables à des véhicules indigènes et 0,5 milliard (23%) à des véhicules étrangers. S'y ajoutaient près de 4,4 milliards de kilomètres parcourus par des véhicules légers de transport de marchandises (poids total inférieur à 3,5 tonnes; avant tout voitures de livraison). Le trafic de marchandises a ainsi représenté quelque 11% des prestations de circulation de l'ensemble du trafic routier motorisé.

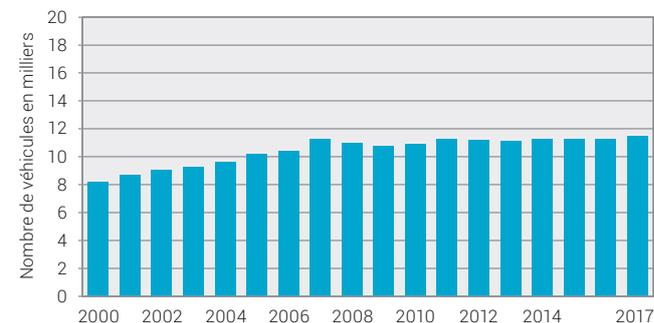
## Parc des véhicules de transport de marchandises en Suisse

G2

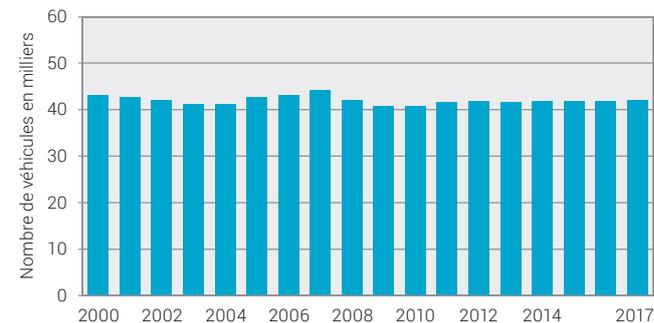
Voitures de livraison



Tracteurs à sellette



Camions



Tracteurs à sellette : légers et lourds, véhicules articulés inclus

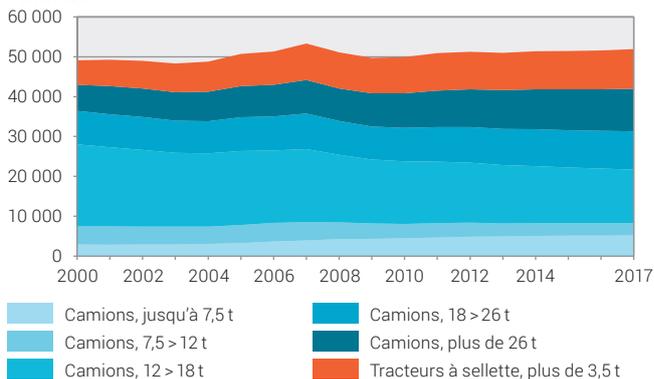
Sources: OFS, OFROU – Parc des véhicules routiers (MFZ)

© OFS 2018

## Parc des véhicules de transport de marchandises lourds selon le poids total

G3

Véhicules



Sources: OFS, OFROU - Parc des véhicules routiers (MFZ)

© OFS 2018

## Moins d'émissions de polluants grâce au progrès technique

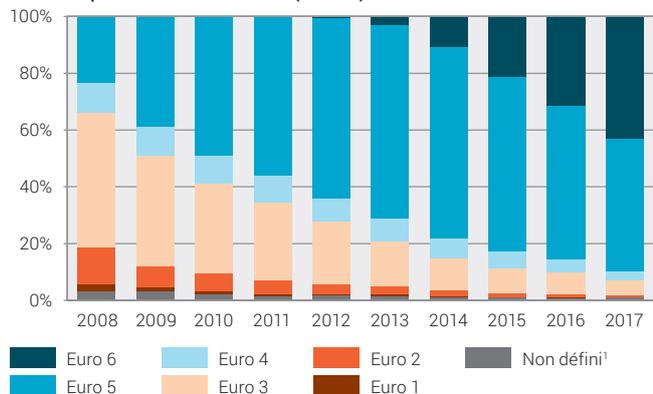
Les véhicules lourds de transport de marchandises sont répartis en classes d'émissions (classes Euro, de 1 à 6) en fonction de leurs émissions de substances polluantes, la classe Euro 6 étant celle qui impose les valeurs limites les plus sévères.<sup>3</sup> Par suite des progrès techniques et du renouvellement 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 de circulation des poids lourds suisses atteignait 43% en 2017, se situant ainsi pratiquement au même niveau que celle des véhicules de la classe Euro 5 (46%). Ces derniers ont atteint leur part la plus élevée en 2013, pour ensuite perdre du terrain au profit des véhicules de la classe Euro 6. La part des véhicules des classes euro plus anciennes (1 à 4) dans les prestations de circulation est passée de 73% en 2008 à 9% en 2017.

### Prestation de circulation des véhicules lourds selon la classe d'émission

G4

Part de la prestation de circulation (véh-km)



<sup>1</sup> 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 2018

### Allemagne: le parc de véhicules le plus moderne d'Europe

Le parc de véhicules lourds de transport de marchandises et les prestations de circulation qu'il fournit varient beaucoup d'un pays à l'autre en fonction de l'âge des véhicules<sup>4</sup>. En moyenne de tous les Etats membres de l'UE, 53% des kilomètres<sup>5</sup> parcourus en 2017 l'ont été par des véhicules de moins de 5 ans, 28% par des véhicules de 5 à 9 ans et 20% par des véhicules de 10 ans ou plus.

<sup>3</sup> Les véhicules de la classe Euro 6 ont été mis en circulation pour la première fois en 2011.

<sup>4</sup> Comme on ne dispose pas d'informations sur les classes Euro pour l'UE, c'est l'âge du véhicule qui est utilisé comme indicateur des émissions de polluants.

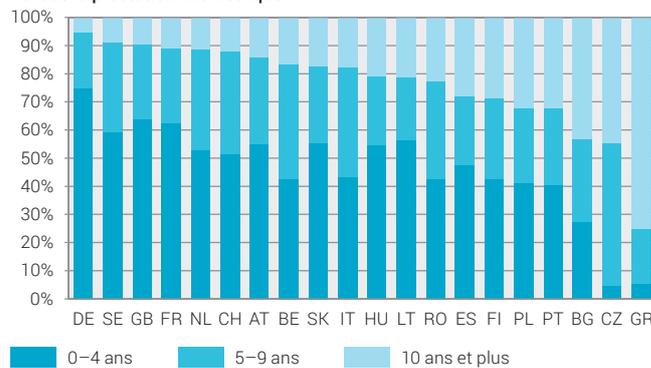
<sup>5</sup> Prestations dans le pays et à l'étranger.

S'agissant des véhicules suisses, 52% des kilomètres ont été couverts par des véhicules de la classe la plus jeune, 36% par ceux d'âge moyen et 12% par ceux de la classe d'âge la plus élevée. Les transporteurs allemands roulent avec la flotte la plus moderne d'Europe: les véhicules de la classe d'âge la plus jeune atteignent une part de 75% des prestations de circulation, ceux de la classe d'âge moyenne 20% et ceux de la classe la plus âgée seulement 5%. Les véhicules polonais étaient en moyenne nettement plus vieux: les véhicules de la classe 0 à 4 ans couvraient 41% des kilomètres effectués, contre 27% pour ceux de la classe 5 à 9 ans et 32% pour les véhicules encore plus âgés. La Grèce, touchée par une grave crise économique, est lanterne rouge: seuls 5% des kilomètres parcourus ont été accomplis par des véhicules de transport de marchandises de moins de 5 ans, tandis que 75% l'ont été par des véhicules de plus de 10 ans.

### Prestations kilométriques en Europe selon le pays d'immatriculation et l'âge du véhicule, en 2017

G5

Part de la prestation kilométrique



Données de base: véhicules routiers lourds, prestations dans le pays et à l'étranger

Source: Eurostat

© OFS 2018

### 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.

### Prestations en hausse sur la route, en baisse sur le rail

En 2017, 17,2 milliards de tonnes-kilomètres ont été acheminés sur la route, dont 95% avec des véhicules lourds de transport de marchandises. Les prestations de transport du trafic marchandises par rail ont atteint 10,1 milliards de tonnes-kilomètres nets<sup>6</sup>. Si les prestations de transport sur la route ont progressé de 1,5% par rapport à 2016, celles sur le rail ont parallèlement reculé de 7%. Cela tient, en partie du moins, à la fermeture de la ligne

<sup>6</sup> Sans le poids des conteneurs et des véhicules routiers de transport de marchandises en transport combiné.

ferroviaire de la vallée du Rhin en Allemagne entre le 12 août et le 1<sup>er</sup> octobre. Les voies de cette liaison Nord-Sud très fréquentée s'étaient affaissées à Rastatt après que de l'eau et des débris se soient infiltrés dans le tunnel en construction. Suite à cette fermeture momentanée, une partie du transport de conteneurs a été transféré à la navigation sur le Rhin: 137 529 EVP (équivalents vingt pieds)<sup>7</sup> ont été transbordés dans les ports rhénans suisses en 2017, ce qui représente une progression de 4% par rapport à 2016.

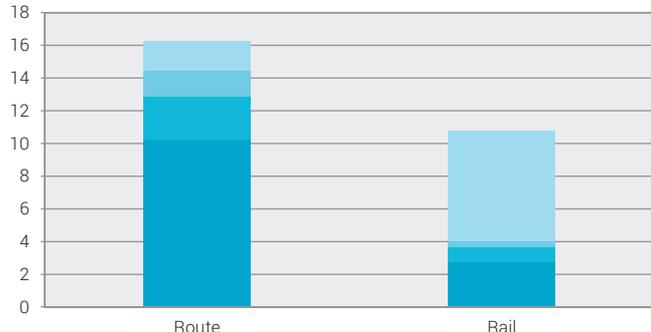
### Prédominance de la route dans le trafic intérieur et du rail dans le trafic de transit

Les deux modes de transport sont plus complémentaires que concurrents: 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. En 2017, les camions et les semi-remorques lourds fournissaient en conséquence 63% des prestations de transport dans le trafic intérieur et seulement 37% dans le trafic international. À l'inverse, le trafic de transit prédominait dans les transports ferroviaires, avec une part de 63% des prestations de transport.

### Prestations de transport selon le trafic intérieur et le trafic international, en 2017

G6

Milliards de tonnes-kilomètres



■ Transit  
■ Importation  
■ Exportation  
■ Trafic intérieur

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

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

© OFS 2018

### Les produits alimentaires et les matériaux de construction passent surtout par la route

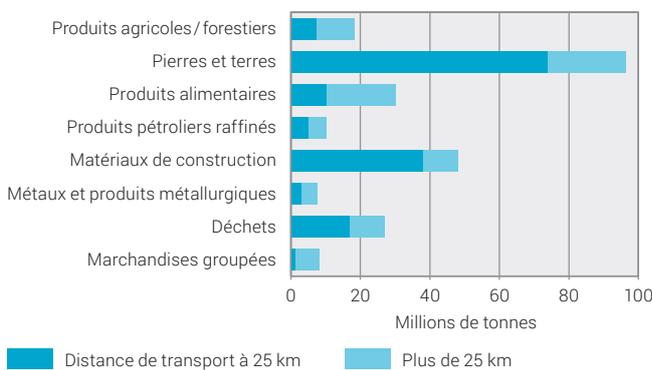
Les véhicules indigènes lourds transportent majoritairement des matériaux de construction et des produits alimentaires: ces derniers arrivaient en tête dans les prestations de transport en 2017 (19%), suivis d'assez près par les pierres et terres (18%). Il s'agit dans ces deux cas de biens qui se prêtent 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 dans le trafic intérieur, les pierres et terres arrivent seules en tête avec 96 millions de tonnes. Dans leur cas, 75% des tonnages sont cependant transportés sur des trajets ne dépassant pas 25 km. Les matériaux de construction transformés et les déchets sont aussi transportés sur de courtes distances. Par contre dans le cas des produits alimentaires, 67% des tonnages sont transportés sur plus de 25 kilomètres. La part correspondante atteint même 84% pour les marchandises groupées.

### Tonnes transportées d'une sélection de groupes de marchandises selon la distance de transport, en 2017

Véhicules routiers lourds indigènes, trafic intérieur

G7



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

© OFS 2018

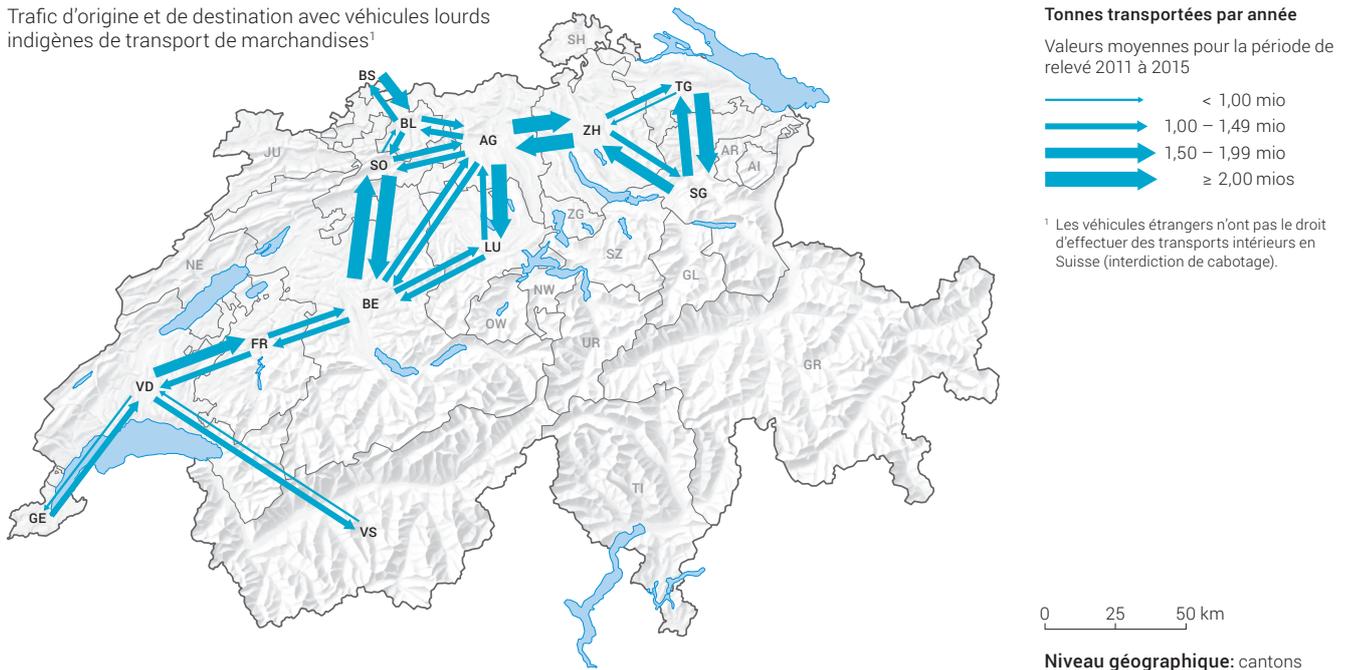
### Importants échanges de marchandises par la route entre les cantons d'Argovie et de Zurich

Le plus grand volume d'échanges intercantonaux de marchandises par des véhicules routiers lourds pendant la période 2011 à 2015 s'est élevé à 5,6 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 Berne et de Soleure (5,0 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 respectifs.

<sup>7</sup> Unité de mesure pour un conteneur standard de 20 pieds de long.

## Trafic marchandises routier entre les cantons: principaux flux de marchandises, de 2011 à 2015

Trafic d'origine et de destination avec véhicules lourds indigènes de transport de marchandises<sup>1</sup>



**Tonnes transportées par année**  
Valeurs moyennes pour la période de relevé 2011 à 2015



<sup>1</sup> Les véhicules étrangers n'ont pas le droit d'effectuer des transports intérieurs en Suisse (interdiction de cabotage).

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

© OFS 2018

### 70% du trafic marchandises transalpin à travers la Suisse passe par le rail

En raison de sa situation géographique, la Suisse est un important pays de transit pour le trafic marchandises entre le nord et le sud de l'Europe. L'article sur la protection des Alpes dans la constitution fédérale demande que les régions alpines soient protégées contre les effets négatifs du trafic de transit. La politique suisse des transports vise en conséquence à transférer le transport de marchandises transalpin de la route vers le rail. Quelques chiffres expriment cette volonté de transfert:

En 2017, 70% des marchandises transportées à travers les Alpes suisses l'ont été par le rail et 30% par la route. En Autriche occidentale, où des quantités importantes de biens sont transportés à travers les Alpes également, les parts correspondantes sont de 27% pour le rail et de 73% pour la route.<sup>8</sup>

Le nombre de véhicules lourds de transport de marchandises traversant les Alpes suisses s'est accru constamment pendant une longue période pour atteindre un niveau record de 1,4 million d'unités en l'an 2000. Il tend à diminuer depuis lors. En 2017, on dénombrait encore 954 000 véhicules.

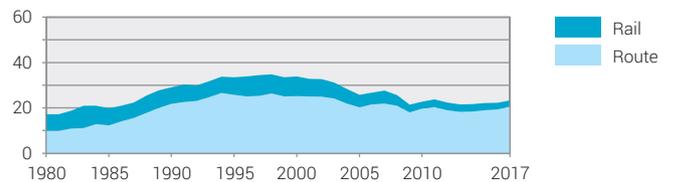
### Quantité de marchandises transportées à travers les Alpes

Segment alpin considéré: du Mont Cenis /Fréjus au Brenner

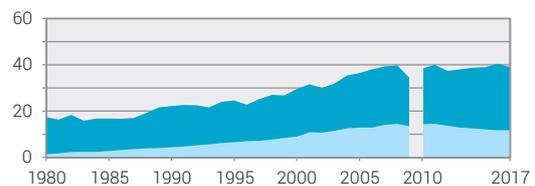
G9

Millions de tonnes nettes

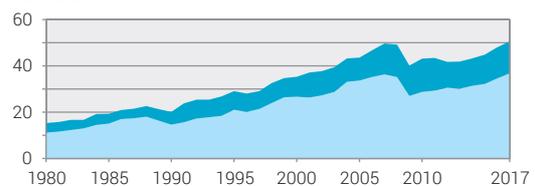
France



Suisse<sup>1</sup>



Autriche



<sup>1</sup> Rupture méthodologique dans le trafic routier de marchandises: à partir de 2010 sont considérées les données des stations de contrôle RPLP (jusqu'en 2009: données du comptage suisse automatique de la circulation routière).

Source: OFT, OFROU – Transport transalpin des marchandises

© OFS 2018

<sup>8</sup> Col de Resia et Brenner. Pour l'ensemble du transport de marchandises transalpin en Autriche, la part du rail se situait à 30% (route: 70%).

## Recul du trafic marchandises ferroviaire à travers le Gothard malgré l'ouverture du tunnel de base

En 2017, 11,7 millions de tonnes de biens ont été transportées à travers les Alpes suisses par la route, soit 0,2% de moins qu'en 2016. Sur le rail, les quantités correspondantes atteignaient 27,2 millions de tonnes, ce qui représente une baisse de 5,3% par rapport à 2016. Cette diminution importante après des années de croissance est due en premier lieu à l'interruption pendant presque deux mois de la ligne ferroviaire de la vallée du Rhin à Rastatt, qui forme la principale voie d'accès aux transversales alpines suisses depuis le Nord (voir page 3/4).

Le tunnel de base du Gothard a été ouvert au trafic en décembre 2016. Malgré cela, la part de la ligne du Gothard dans l'ensemble du trafic ferroviaire transalpin en Suisse est passée de 53% en 2016 à 50% en 2017. Cela tient, d'une part, au fait que le tunnel de base du Gothard ne pourra atteindre sa pleine capacité que lorsque le tunnel de base du Ceneri aura été ouvert et que les voies d'accès pour charger les semi-remorques de quatre mètres de hauteur aux angles auront été aménagées (vraisemblablement en 2020). D'autre part, il y a eu en 2017 des fermetures de tronçons sur l'axe du Gothard suite à des travaux de construction, ce qui a entraîné des détournements vers l'axe du Lötschberg-Simplon.

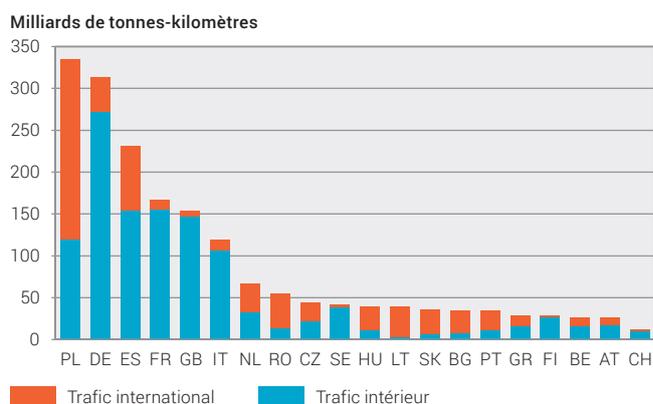
## Les véhicules polonais pour la première fois devant dans le trafic marchandises routier européen

En 2017, les véhicules lourds de transport de marchandises immatriculés dans les 28 pays membres de l'UE ont fourni des prestations de transport<sup>9</sup> totalisant 1 913 milliards de tonnes-kilomètres (tkm). Les véhicules immatriculés en Pologne (335 mrd tkm) ont pour la première fois délogé les véhicules allemands (313 mrd tkm) de la première place. Les prestations de transport des transporteurs polonais ont doublé au cours des dix dernières années. En comparaison : les véhicules de transport de marchandises immatriculés en Suisse ont couvert en 2017 quelque 12 milliards de tonnes-kilomètres.

La part du trafic intérieur est variable selon le pays d'immatriculation. En moyenne des pays de l'UE, les transports intérieurs occasionnaient 63% des prestations de transport, les transports internationaux 37%. La part du trafic intérieur se montait à quelque 90% pour les véhicules de transport de marchandises allemands, français et italiens, ce qui s'explique entre autres par la grande superficie de ces Etats. La situation est tout autre pour les véhicules polonais : ils n'ont fourni que 36% des prestations de transport dans le trafic intérieur, mais 64% dans le trafic international. Ces chiffres témoignent de la grande compétitivité des pays de l'Europe de l'Est dans les transports routiers internationaux. S'agissant des véhicules suisses, 86% des tonnes-kilomètres relevaient du trafic intérieur et seulement 14% du trafic d'importation et d'exportation. Principale raison de cette faible part du trafic international : la forte concurrence des transporteurs étrangers aux tarifs plus avantageux.

## Prestations de transport en Europe selon le pays d'immatriculation, en 2017

G10



Données de base: véhicules routiers lourds, prestations dans le pays et à l'étranger  
Uniquement pays avec plus de 25 milliards de tonnes-kilomètres et la Suisse

Source: Eurostat

© OFS 2018

<sup>9</sup> Prestations dans le pays et à l'étranger

## Méthode de relevé des données

### Délimitation

Les prestations de transport et de circulation 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 (tkm 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 immatriculés en Suisse
- enquête sur le trafic transfrontalier de marchandises par la route (GQGV) de l'OFS, réalisée auprès de véhicules lourds étrangers
- statistique des transports publics de l'OFS pour le transport de marchandises par le rail
- statistique de l'aviation civile (AVIA\_ZL) de l'OFS et de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) pour le fret aérien
- statistique du parc des véhicules routiers (MFZ) 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 2017 de l'Union pétrolière
- Base de données d'Eurostat (<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>)

Des enquêtes par échantillonnage sur le transport de marchandises par la route (ETM et GQGV) ont été réalisées parallèlement en 1993, 1998, 2003, 2008 et 2014. 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 régulière 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.

Pour analyser les flux de marchandises au niveau cantonal, on a regroupé les données collectées par échantillonnage («pooling» de données) au cours des cinq relevés sur les transports réalisés de 2011 à 2015. On dispose ainsi de jeux de données permettant des analyses statistiques plus détaillées et à plus petite échelle que les données des différentes années de relevé.

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 plus 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.

### Autres informations sur Internet

Portail statistique de l'OFS, Mobilité et transports:

[www.statistique.ch](http://www.statistique.ch) → Trouver des statistiques → 11 – Mobilité et transports

---

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>Éditeur:</b>                  | Office fédéral de la statistique (OFS)  |
| <b>Renseignements:</b>           | Philippe Marti, OFS,<br>section Mobilité, tél.: +41 58 463 62 11<br>Philippe.Marti@bfs.admin.ch                     |
| <b>Rédaction:</b>                | Philippe Marti, OFS   |
| <b>Série:</b>                    | Statistique de la Suisse  |
| <b>Domaine:</b>                  | 11 Mobilité et transports   |
| <b>Langue du texte original:</b> | allemand  |
| <b>Traduction:</b>               | Services linguistiques de l'OFS   |
| <b>Mise en page:</b>             | section DIAM, Prepress/Print  |
| <b>Graphiques:</b>               | section DIAM, Prepress/Print  |
| <b>Page de titre:</b>            | section DIAM, Prepress/Print  |
| <b>Cartes:</b>                   | section DIAM, ThemaKart   |
| <b>Copyright:</b>                | OFS, Neuchâtel 2018<br>La reproduction est autorisée, sauf à des fins<br>commerciales, si la source est mentionnée. |
| <b>Téléchargement:</b>           | <a href="http://www.statistique.ch">www.statistique.ch</a> (gratuit)  |
| <b>Numéro OFS:</b>               | 1190-1700-05  |