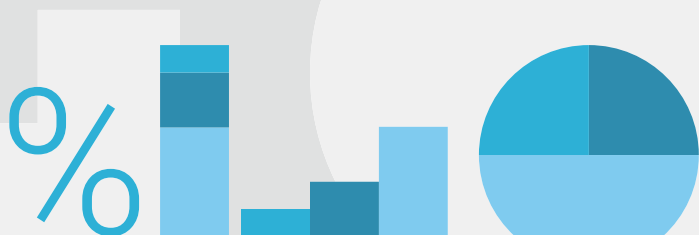


Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2022

Le transport de marchandises en Suisse en 2021

Évolution du transport de marchandises dans son ensemble

Hausse de 4% des prestations de transport par rapport à 2020

En 2021, les prestations de transport sur route se sont montées en Suisse à 17,4 milliards de tonnes-kilomètres¹ et celles du transport sur rail à 10,4 milliards de tonnes-kilomètres². Les prestations de transport se sont ainsi accrues de 4,0% entre 2020 et 2021, pour atteindre un total de 27,8 milliards de tonnes-kilomètres, la hausse étant plus marquée dans le transport de marchandises sur le rail (+6,2%) que sur la route (+2,7%). Les prestations de transport étaient également plus élevées qu'en 2019, année précédant le début de la pandémie de COVID-19, tant pour le rail (+3,0%) que pour la route (+1,7%).

La part du transport de marchandises par rail dans la prestation de transport totale, la répartition dite modale, représentait 37% en 2021. 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 2021.

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 2021, les véhicules lourds du transport de marchandises ont ainsi fourni 66% de leurs prestations de transport pour le trafic intérieur et 34% seulement pour le trafic international (importations, exportations, transit), alors que le trafic international dominait dans les transports ferroviaires de marchandises avec une part de 77%. Les distances moyennes parcourues dans le transport de marchandises sont aussi nettement plus longues sur le rail que sur la route: en 2021, la distance moyenne des marchandises transportées sur le réseau ferroviaire suisse était de 174 kilomètres, contre 50 kilomètres pour le transport sur route.

L'un des objectifs de la politique suisse des transports est de transférer de la route au rail le trafic de marchandises à travers les Alpes. En 2021, 75% des marchandises transportées à travers les Alpes suisses ont été véhiculées par le rail et 25% par la route.

Prestations du transport de marchandises sur route et sur rail

En milliards de tonnes-kilomètres

Prestation de transport			Variation
	2020	2021	2020-2021
Total	26,78	27,85	+4,0%
Route	16,99	17,45	+2,7%
Rail	9,79	10,40	+6,2%

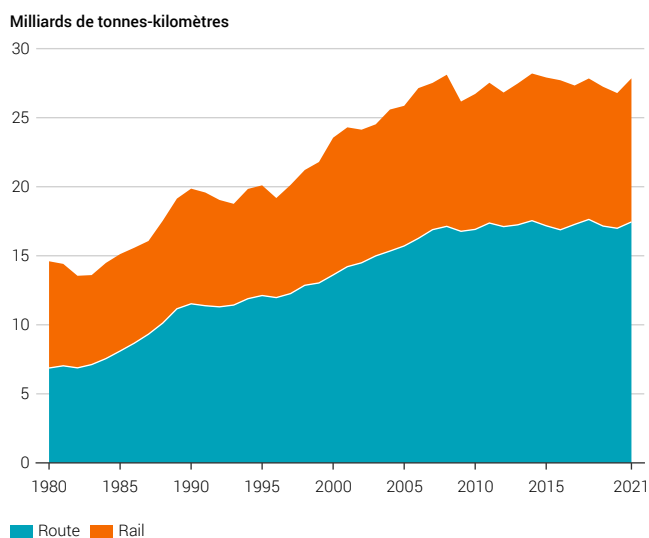
Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises

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

¹ 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)

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

© OFS 2022

En Autriche, où les volumes de marchandises transitant à travers les Alpes sont également importants, 27% sont passés par le rail et 73% par la route³.

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 2021, 5,4 millions de tonnes de marchandises ont franchi la frontière suisse sur des bateaux naviguant sur le Rhin. C'est 5% de plus qu'en 2020 (5,1 millions de tonnes). Quelque 2,9 millions de tonnes ont été acheminées en Suisse ou depuis la Suisse via les oléoducs en 2021 (2020: 3,4 millions). À titre de comparaison, 50,6 millions de tonnes de marchandises ont été importées ou exportées à l'aide de véhicules routiers lourds (2020: 49,2) et 11,4 millions de tonnes l'ont été par voie ferroviaire (2020: 11,8). La contribution de l'aviation au trafic d'importation et d'exportation était faible en matière de volume en 2021, avec 0,3 million de tonnes.

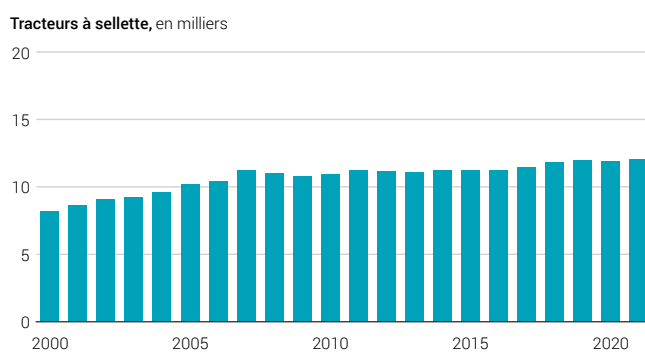
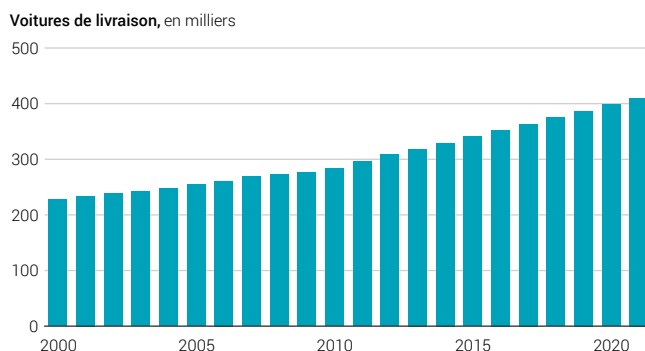
Parc de véhicules

Augmentation continue du nombre de véhicules légers de transport de marchandises

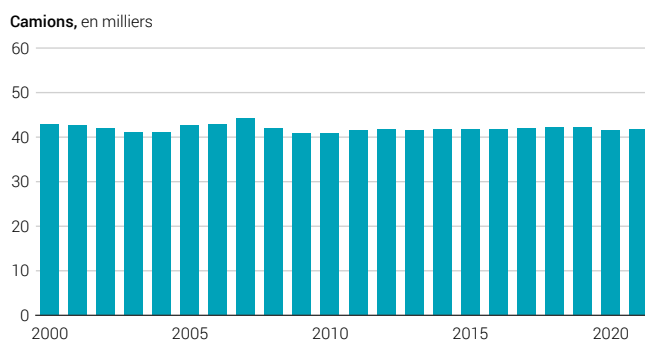
En 2021, 6,3 millions de véhicules routiers motorisés étaient immatriculés en Suisse, dont près de 4,7 millions de voitures de tourisme (jour de référence: le 30 septembre). Les véhicules qui sont mis en circulation avant tout pour le transport de marchandises sont nettement moins nombreux: en 2021, 464 150 étaient

³ Col de Resia et Brenner. Sur l'ensemble du transport de marchandises transalpin en Autriche, la part du rail se situait à 26% (route: 74%).

Parc des véhicules de transport de marchandises en Suisse G2



légers et lourds, véhicules articulés inclus



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

© OFS 2022

enregistrés, dont 410 402 voitures de livraison⁴, 41 694 camions et 12 054 tracteurs à sellette. Le parc de voitures de livraison s'est accru de 81% entre 2000 et 2021, alors que celui des camions s'est réduit de 3%. Le parc des tracteurs à sellette a augmenté sur la même période de 47%, bien qu'il soit resté relativement stable depuis 2007. L'évolution a été très différente selon le poids des véhicules: si le parc de tracteurs à sellette légers (poids total maximum de 3,5 tonnes) a diminué de 40% à 12 450, celui des tracteurs à sellette lourds (plus de 3,5 tonnes) s'est accru de 76% à 10 809.

⁴ Véhicule à moteur pour le transport de marchandises avec cabine de conduite intégrée à la carrosserie; poids total de 3,5 tonnes au maximum.

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.

Nouveau record de prestations kilométriques

Les véhicules routiers lourds de transport de marchandises (poids total supérieur à 3,5 tonnes) ont parcouru au total 2273 millions de kilomètres sur les routes suisses en 2021. Il s'agit d'un nouveau record depuis l'introduction de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) en 2001.

Sur la somme des kilomètres parcourus par les véhicules lourds en 2021, quelque 1776 millions (78%) étaient le fait de véhicules suisses et 497 millions (22%) de véhicules étrangers. Les véhicules immatriculés en Suisse ont donc également enregistré un nouveau record, alors que les véhicules étrangers avaient déjà parcouru des distances plus importantes par le passé (entre 470 et 509 millions de kilomètres depuis 2001).

Aux kilomètres parcourus par les véhicules lourds se sont ajoutés en 2021 environ 4947 millions de kilomètres parcourus par des véhicules légers de transport de marchandises immatriculés en Suisse (poids total maximum de 3,5 tonnes; des voitures de livraison avant tout). De même que le parc de ces véhicules ne cesse de croître, leur kilométrage ne cesse d'augmenter : en 2021, il dépassait de quelque 67% celui de l'année 2000.

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 sévères⁵. 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.

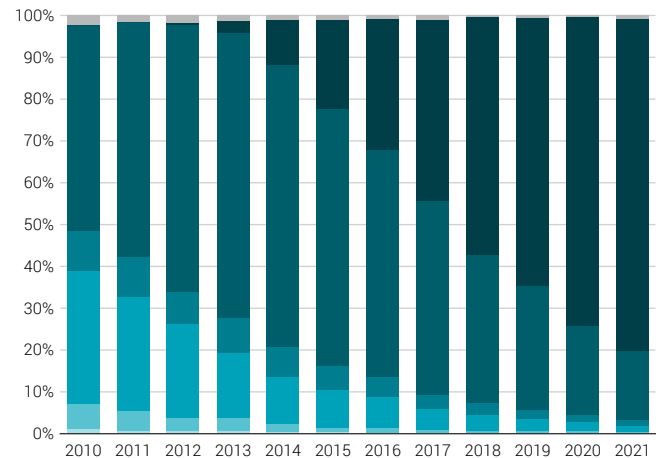
Sur l'ensemble des prestations de circulation des poids lourds suisses, 80% étaient imputables à des véhicules de la classe Euro 6 en 2021. La part des véhicules de la classe Euro 5 a enregistré sa valeur la plus élevée en 2013 avant de diminuer au profit des véhicules de la classe Euro 6 et d'atteindre 17% en 2021. La part des véhicules des classes Euro plus anciennes (1 à 4) dans les prestations kilométriques est passée de 50% en 2010 à 3% en 2021.

⁵ Les véhicules de la classe Euro 6 ont été mis en circulation pour la première fois en 2011. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la norme est contraignante du point de vue juridique pour toutes les premières immatriculations.

Prestations kilométriques des véhicules lourds selon la classe d'émission

G3

Part de la prestation kilométrique (véh-km)



— Euro 1 — Euro 2 — Euro 3 — Euro 4 — Euro 5 — Euro 6 — non défini¹

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

Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises

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

© OFS 2022

Prestations de transport et quantités transportées

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

Les véhicules indigènes lourds de transport de marchandises sur route transportent majoritairement des matériaux de construction et des produits alimentaires: en termes de prestations de transport, la catégorie «pierres et terres» et les denrées alimentaires prédominaient en 2021, avec une part respective d'environ 17%. 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 pour le trafic intérieur, la catégorie «pierres et terres» arrive seule en tête (91 millions de tonnes). Cependant, dans cette catégorie, 75% 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 métallurgiques, 70% des tonnages sont transportés sur plus de 25 kilomètres. La part correspondante atteint même 76% pour les marchandises groupées.

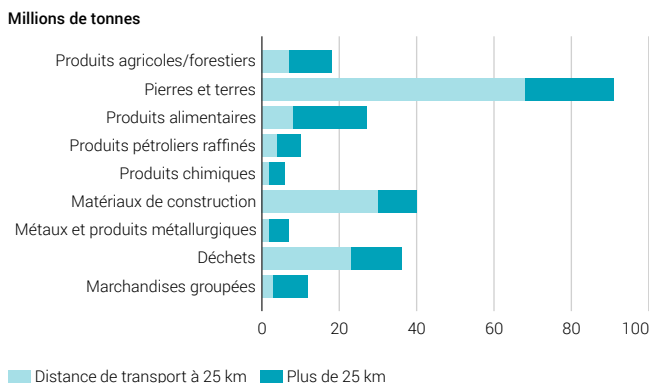
Le transport combiné de marchandises a toujours le vent en poupe

Le transport combiné comprend plusieurs modes de transport (route, rail, voie navigable). Ce ne sont pas les marchandises à proprement parler qui sont transbordées, mais les unités de transport intermodales (conteneurs, p. ex.). Le principe consiste à couvrir la majeure partie de la distance par le rail ou par voie navigable (parcours principal) et de réduire autant que possible les parcours initiaux et finaux par la route.

Tonnes transportées d'une sélection de groupes de marchandises selon la distance de transport, en 2021

Véhicules routiers lourds indigènes, trafic intérieur

G4



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

© OFS 2022

En 2021, 79 214 conteneurs (32 386 conteneurs de 20 pieds et 46 828 conteneurs de 40 pieds) ou 126 042 EVP (équivalents vingt pieds)⁶ ont été transbordés dans les ports rhénans suisses à Bâle. Cela représente une augmentation de 10,5% par rapport à l'année précédente et correspond au volume de transbordement le plus élevé à ce jour. Cette valeur record est particulièrement remarquable compte tenu du fait qu'en 2021, les bateaux du Rhin n'ont pu circuler que de manière limitée, tant en été (en raison des crues) qu'à la fin de l'automne (en raison des basses eaux). De plus, les chaînes d'approvisionnement mondiales ont continué d'être affectées: des suites de la pandémie de COVID-19 et en raison du porte-conteneurs «Ever Given», qui a bloqué le canal de Suez pendant six jours en mars 2021.

Le transport combiné de marchandises par rail a également connu une année record en 2021: quelque 1 365 000 conteneurs, caisses mobiles et semi-remorques ont été transportés par le rail, soit 9,7% de plus qu'en 2020. Le transport de camions et de semi-remorques entiers, appelé «autoroute roulante», a même augmenté de 20,4% par rapport à l'année précédente, pour atteindre 65 000 véhicules. À noter qu'en 2020, l'exploitation de l'autoroute roulante avait été fortement limitée (54 000 véhicules) en raison de la pandémie de COVID-19. À titre de comparaison, 86 000 véhicules routiers de marchandises avaient été transportés par le rail à travers la Suisse en 2019.

⁶ Équivalent vingt pieds (TEU pour Twenty-foot Equivalent Unit en anglais): mesure d'un container standard de 20 pieds de long. Un conteneur de 40 pieds correspond à 2 EVP.

Méthode de relevé des données

Délimitations

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 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 du transport combiné de marchandises de l'OFS pour le transport combiné par le rail, la route et la navigation intérieure,
- statistique de l'aviation civile (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 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 2021 de Avernery Suisse (auparavant: Union pétrolière),
- 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 2013, pour la première fois depuis 1998 (prochaine enquête: 2023). Les véhicules légers étrangers de transport de marchandises ne sont pas pris en considération, car leurs prestations en Suisse sont très faibles et donc négligeables.

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

Dans le cadre de la statistique des transports publics (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.

Autres informations sur Internet

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

Éditeur:	Office fédéral de la statistique (OFS)
Renseignements:	Philippe Marti, OFS, tél. +41 58 463 62 11 Philippe.Marti@bfs.admin.ch
Rédaction:	Philippe Marti, OFS
Série:	Statistique de la Suisse
Domaine:	11 Mobilité et transports
Langue du texte original:	allemand
Traduction:	Services linguistiques de l'OFS
Mise en page:	section PUB, Publications et design visuel
Graphiques:	section PUB, StatChart
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 2022 La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales, si la source est mentionnée.
Numéro OFS:	1190-2100

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



Système d'indicateurs MONET 2030

www.statistique.ch → Trouver des statistiques → Développement durable → Système d'indicateurs MONET 2030