



Actualités OFS

BFS Aktuell

Attualità UST



11 Mobilité et transport

Neuchâtel, 11.2009

Le transport de marchandises sur route et sur rail

La croissance économique et la concentration de la production sur des sites toujours moins nombreux ont pour effet d'accroître le trafic marchandises. Entre 1993 et 2008, la prestation de transport sur route a progressé de 42% et celle sur rail de 50%.

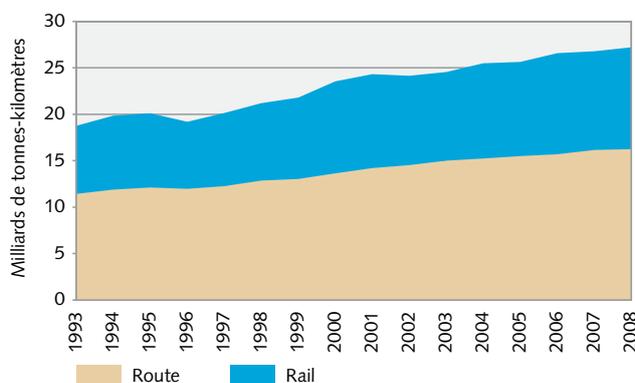
La politique suisse des transports vise à transférer le transport de marchandises de la route vers le rail lorsque cela est possible et judicieux. Malgré le relèvement progressif de la limite de poids des véhicules routiers de 28 à 40 tonnes, le rail a pu maintenir sa part dans la prestation totale de transport (répartition modale) à 40% environ. Dans les 27 pays de l'UE, la répartition modale est nettement moins équilibrée (route: 81%, rail: 19% en 2006).

Prestations totales dans le transport de marchandises

En 2008, les véhicules de transport de marchandises ont parcouru près de 5,7 milliards de kilomètres, un peu plus de 60% de cette distance ayant été couverte par des véhicules légers (voitures de livraison et tracteurs à sellette dont le poids total ne dépasse pas 3,5 tonnes). 410 millions de tonnes de marchandises au total ont été acheminées sur route et sur rail, ce qui représente 27,2 milliards de tonnes-kilomètres. Les poids lourds routiers occupent le premier rang devant le rail sur les plans de la marchandise transportée (quantité de tonnes transportées) et de la prestation de transport. La part des véhicules légers est marginale.

Evolution de la prestation de transport sur rail et sur route

G 1



Données de base route: véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises
Données de base rail: valeurs en tonnes-kilomètres nettes

T 1 Prestations dans le transport de marchandises sur route et sur rail de Suisse en 2008

Chiffre clé	Route		Rail
	Véhicules légers	Véhicules lourds	

Prestation de circulation (Mio. véh-km/trains-km) 3 528,5 2 137,7 31,1

Prestation de circulation (Mio. tonnes) 28,1 317,3 64,5

Prestation de circulation (Mio. tonnes-kilomètres) 1 044 15 182 10 980

Données de base route: Véhicules lourds indigènes et étrangers de transport de marchandises; véhicules légers indigènes de transport de marchandises; véh.km = véhicule-kilomètre

Données de base rail: valeurs en tonnes ou tonnes-kilomètres nettes

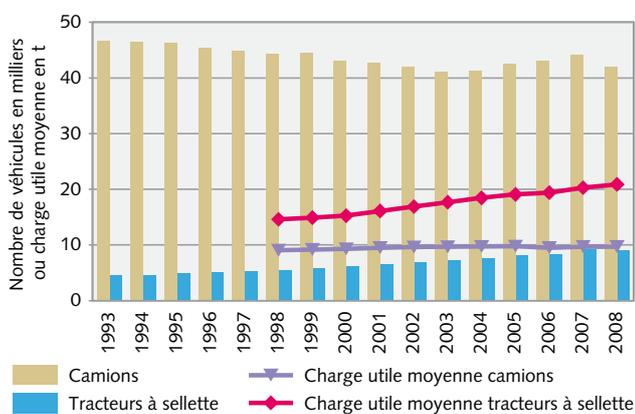
Parc de véhicules et prestations de circulation

Le trafic lourd plus efficient

Le nombre de camions circulant en Suisse tend à diminuer, alors que celui des tracteurs à sellette lourds augmente sensiblement. Ce dernier n'a reculé qu'en 2008, traduisant peut-être l'amorce de la crise économique actuelle.

Parallèlement, la charge utile moyenne (charge maximale légalement autorisée) des semi-remorques s'est accrue presque chaque année depuis 1998, autrement dit les trains semi-remorques lourds sont toujours plus nombreux à circuler sur nos routes. Pour les camions, la charge utile moyenne s'élève à environ 10 tonnes.

Evolution du parc de camions et de tracteurs à sellette ainsi que de la charge utile moyenne G 2



Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises

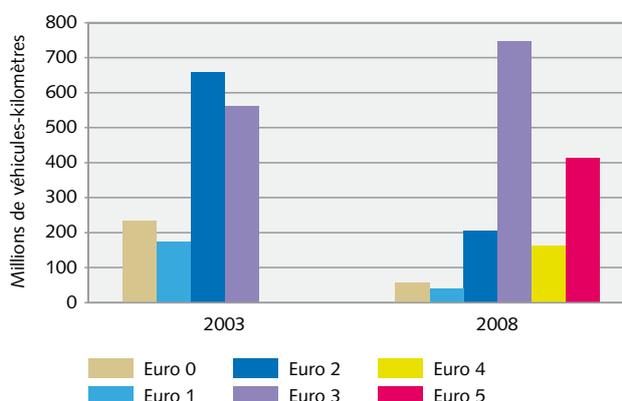
© Office fédéral de la statistique (OFS)

Ces changements intervenus dans le parc de véhicules ont permis de réduire le nombre de kilomètres à parcourir pour transporter un tonnage déterminé.

Des véhicules plus écologiques

Les véhicules de transport de marchandises lourds sont répartis en classes d'émissions (classes Euro) en fonction de leurs émissions de substances polluantes, la classe Euro 5 étant celle qui compte les véhicules produisant le moins d'émissions, autrement dit les moins polluants. En 2003, les véhicules des classes d'émissions Euro 0 à 2 ont parcouru un peu plus d'un milliard de kilomètres, ce qui correspond à quelque deux tiers de la prestation totale de circulation. A l'époque, la classe Euro 3 était la moins polluante. Les progrès technologiques réalisés depuis lors permettent de produire aujourd'hui des véhicules nettement plus propres, pour lesquels deux nouvelles classes d'émissions ont été créées (4 et 5). En 2008, le nombre de kilomètres parcourus par des véhicules des classes 0 à 2 ne totalisait ainsi plus que 300 millions de kilomètres (soit 18% de la prestation de circulation).

Répartition des véhicules-kilomètres selon les classes d'émissions G 3



Données de base: Véhicules lourds indigènes de transport de marchandises

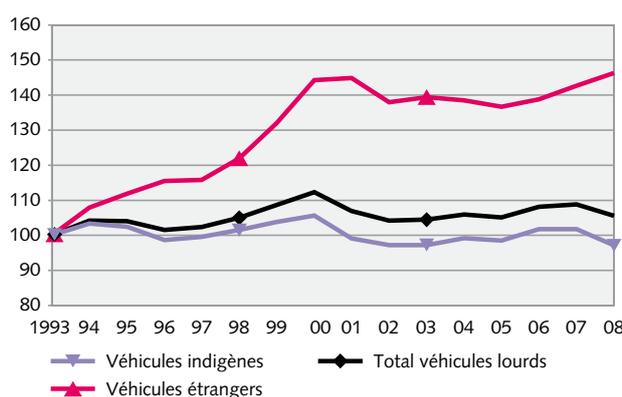
© Office fédéral de la statistique (OFS)

Le trafic lourd étranger gagne du terrain

Entre 1993 et 2008, la prestation de circulation des véhicules immatriculés en Suisse est restée relativement stable (-3%). Le nombre de kilomètres parcourus en Suisse par des véhicules étrangers a dans le même temps progressé de 46%. L'introduction de la RPLP en 2001 a permis de freiner la croissance du trafic lourd étranger.

En 2008, la part des véhicules suisses atteignait, avec 1,63 milliard de kilomètres parcourus, 76% de la prestation totale de circulation, celle des véhicules étrangers se montant à 24%.

Prestation de circulation des véhicules lourds de transport de marchandises selon l'immatriculation (indice 1993 = 100) G 4



© Office fédéral de la statistique (OFS)

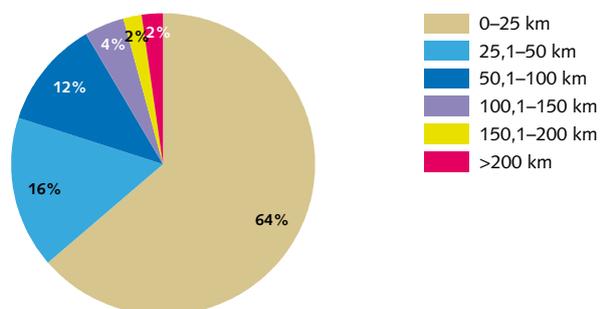
Prestations de transport

Trafic routier intérieur: avant tout des transports sur de courtes distances

Près de deux tiers des tonnes transportées dans le trafic routier le sont sur des distances de 25 kilomètres au plus. Il s'agit ici en premier lieu de transports dans la construction et

l'élimination des déchets. Les produits finis tels que les denrées alimentaires, les textiles, les produits chimiques, les véhicules, les meubles et les colis tendent à être transportés sur de plus longues distances.

Répartition des tonnes transportées sur route selon la distance de transport (année 2008) G 5



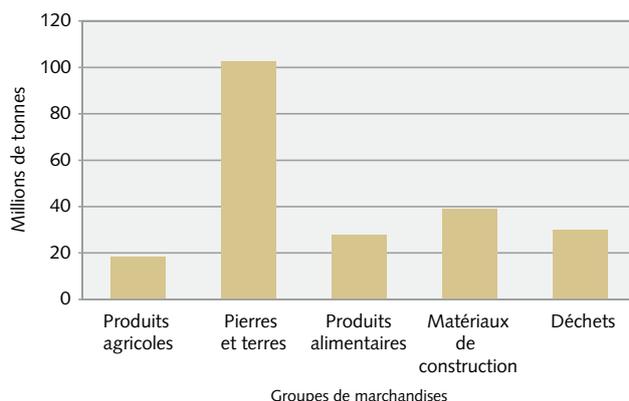
Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises

© Office fédéral de la statistique (OFS)

Plus de la moitié des marchandises transportées sur route sont des matériaux de construction

Les minéraux bruts forment le principal groupe de marchandises en termes de tonnes transportées, avec une part de 37%. On trouve au deuxième rang les matériaux de construction manufacturés (14%). Ainsi, plus de la moitié des tonnages acheminés par des véhicules indigènes lourds peuvent être attribués au secteur de la construction. En ce qui concerne la prestation de transport, c'est le groupe de marchandises «Produits alimentaires» qui vient en tête avec une part de 20%.

Marchandise transportée sur route des cinq principaux groupes de marchandises (année 2008) G 6



Données de base: véhicules indigènes de transport de marchandises lourds

© Office fédéral de la statistique (OFS)

Davantage de marchandises dangereuses transportées sur rail que sur route

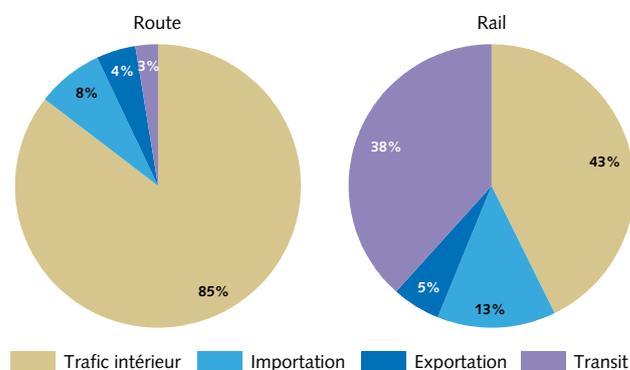
La part que représentent les marchandises dangereuses dans l'ensemble des marchandises transportées est nettement plus élevée sur rail (19%) que sur route (4%). En chiffres absolus,

le tonnage des marchandises dangereuses transportées en 2008 est aussi plus important sur rail (12,5 millions de tonnes) que sur route (11,8 millions de tonnes). Dans ces deux modes de transport, les marchandises dangereuses transportées sont avant tout des substances liquides inflammables (par ex. mazout et essence).

Les importations plus importantes que les exportations

Sur rail, le trafic intérieur a la plus grosse part (43%) de l'ensemble des tonnes transportées. Le trafic de transit atteint une part de 38% et le trafic d'importation une part de 13%. Le trafic d'exportation ne représente que 5%. Sur route, le trafic intérieur est encore plus dominant avec 85% des tonnes transportées. Viennent ensuite le trafic d'importation (8%), le trafic d'exportation (4%) et le trafic de transit (3%). En termes de tonnages, on observe que les importations sont plus importantes que les exportations. Cela tient à la structure économique de la Suisse. Les industries suisses d'exportation reposent sur des importations de matières premières et de produits semi-finis relativement lourds, qui sont ensuite traités ou mis en valeur avant d'être exportés comme produits finis plus légers mais plus précieux. De plus, la Suisse importe aussi de nombreux produits finis pour la consommation indigène.

Répartition des tonnes transportées selon le genre de trafic sur route et sur rail (année 2008) G 7



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

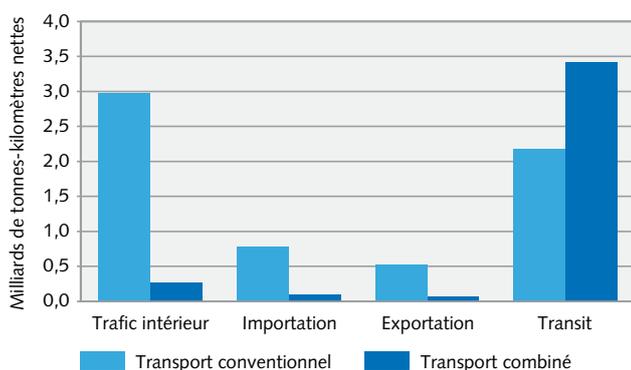
© Office fédéral de la statistique (OFS)

Transport combiné: une grande place dans le trafic de transit

Le transport combiné représente aujourd'hui une part de 37% de la prestation de circulation du transport de marchandises sur rail. En 2008, le transport conventionnel représente 6,4 milliards de tkm nets, le transport combiné 3,8 milliards de tkm nets. La situation diffère cependant beaucoup selon le genre de trafic. Dans le trafic de transit, le transport combiné fournit un nombre de tkm nets plus important que celui du transport conventionnel. Dans le trafic intérieur, le transport combiné est moins utilisé en raison des courtes distances à parcourir. Mais la part du transport combiné est aussi assez modeste dans le trafic d'importation et d'exportation, où les distances à parcourir peuvent être bien plus longues.

Prestation de transport dans le transport de marchandises sur rail (année 2008)

G 8



Données de base: entreprises de transport ferroviaire dont la prestation de transport est supérieure à 500 millions de tkm

© Office fédéral de la statistique (OFS)

Allemagne: principal partenaire de la Suisse dans les échanges de marchandises

En tête des échanges de marchandises entre la Suisse et d'autres Etats par rail, figure la relation Suisse-Allemagne: cette relation sollicite environ 42% de l'ensemble du trafic ferroviaire suisse d'importation et d'exportation.

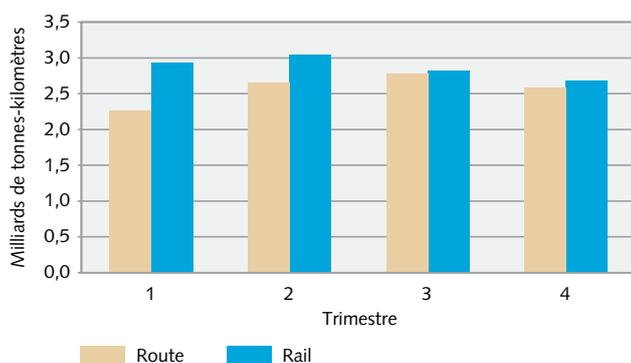
Dans le transport de marchandises sur route, la situation était semblable en 2003. Les principaux flux de marchandises dans le trafic routier d'importation et d'exportation étaient enregistrés entre la Suisse et l'Allemagne et représentaient une part de 36%.

Recul de la prestation de transport en 2008

La conjoncture économique a aussi des incidences sur le volume de transport. Si le produit intérieur brut réel a encore augmenté de 0,2% du 1^{er} au 2^e trimestre 2008, il a reculé de 0,4% du 2^e au 3^e trimestre 2008, et de 0,6% du 3^e au 4^e trimestre 2008. Parallèlement, les tonnes-kilomètres accomplis en train ont diminué et il en est allé de même, au 4^e trimestre, de la prestation de transport du trafic routier suisse de marchandises. La faible valeur observée pour ce dernier au

Evolution de la prestation de transport sur rail et sur route (année 2008)

G 9



Données de base route: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises
Données de base rail: entreprises de transport ferroviaire dont la prestation de transport est supérieure à 500 millions de tkm

© Office fédéral de la statistique (OFS)

premier trimestre est de nature saisonnière; l'activité de transport est plus faible durant cette période en particulier dans la construction.

Définitions

Transport combiné: Forme de transport dans laquelle la marchandise transportée est acheminée sur plusieurs modes de transport (par ex. le rail et la route). Le recours à des conteneurs intermodaux (conteneur ou superstructures interchangeables), ou le chargement de semi-remorques entières et autres poids lourds sur des wagons de chemins de fer visent à accélérer le transbordement.

Transport conventionnel: Trafic ferroviaire par wagons conventionnels (par ex. wagons ouverts/couverts ou wagons-citernes).

Tkm net: Tonnes-kilomètres nettes; le poids des marchandises (et non celui des conteneurs, des superstructures interchangeables, des semi-remorques ou des camions) et la distance parcourue sur territoire suisse sont pris en considération.

Train semi-remorque: tracteur à sellette auquel est accouplée une semi-remorque.

Aspects méthodologiques:

Les données se réfèrent toujours au réseau de transports suisse (principe de territorialité). La classification des marchandises a changé en 2008.

Remarques concernant le transport routier de marchandises:

Les indications se basent, d'une part, sur des enquêtes par échantillonnage sur le trafic lourd réalisées périodiquement (1993, 1998, 2003, 2008). Elles reposent, d'autre part, sur des estimations pour les années intermédiaires où il n'y a pas eu d'enquête. Les données de 2008 pour le trafic lourd étranger n'étaient pas encore disponibles au moment de la rédaction du présent document et elles ont donc été estimées à l'aide d'un modèle. La dernière enquête relative au trafic des voitures de livraison remonte à 1998; depuis lors, les données sont modélisées.

Autres informations sur Internet

Portail statistique de l'OFS, Mobilité et transports:

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11.html>

Transport routier de marchandises: <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/05/blank/dos/04.html>

Transport ferroviaire de marchandises:

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/07/02.html>

Impressum

Editeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Conception, rédaction: Philippe Marti

Série: Actualités OFS

Domaine: 11 Mobilité et transports

Layout: OFS, Section DIAM, Prépresse/Print

Traduction: Services linguistiques OFS, langues: disponible sous forme électronique (format PDF) en français et en allemand

Renseignements: Office fédéral de la statistique, section Mobilité, Steve Genoud, tél. 032 713 66 79, e-mail: Verkehr@bfs.admin.ch

Commandes: Numéro de commande: 1104-0800 gratuit.

Tel.: 032 713 60 60. E-Mail: order@bfs.admin.ch, Fax: 032 713 60 61