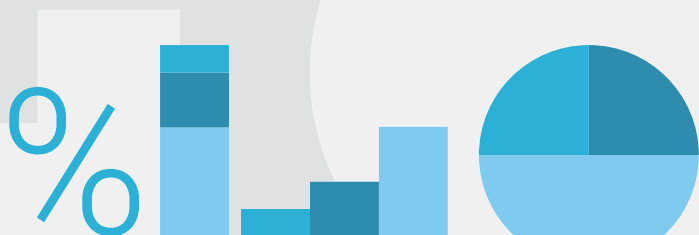


Actualités OFS



11 Mobilité et transports

Neuchâtel, novembre 2019

Le transport de marchandises en Suisse en 2018

Vue d'ensemble des modes de transport

2% de prestations de transport en plus qu'en 2017

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 2018, les prestations de transport sur la route se sont montées à 17,7 milliards de tonnes-kilomètres¹. Les prestations de transport sur rail se sont quant à elles élevées à 10,2 milliards de tonnes-kilomètres. Par rapport à 2017, les prestations de transport ont augmenté en 2018 de 2,1% à 27,9 milliards de tonnes-kilomètres. Le transport de marchandises s'est accru plus fortement sur la route (+2,5%) que sur le rail (+1,4%).

La part du transport de marchandises sur rail dans la prestation de transport totale – la répartition dite modale – représentait 37% en 2018. 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 18% en 2017 dans la moyenne des 28 pays membres de l'UE.

La politique suisse des transports a entre autres pour objectif de transférer le transport de marchandises transalpin de la route vers le rail. En 2018, 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 volumes importants de marchandises transitent aussi à travers les Alpes, les parts correspondantes étaient de 26% pour le rail et de 74% pour la route².

Prestations du transport de marchandises sur route et sur rail

T1

	Prestation de transport milliards de tonnes-kilomètres		Variation
	2017	2018	2017 – 2018
Total	27,36¹	27,93	+2,1%
Route	17,29 ¹	17,72	+2,5%
Rail	10,07	10,21	+1,4%

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 révisé

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

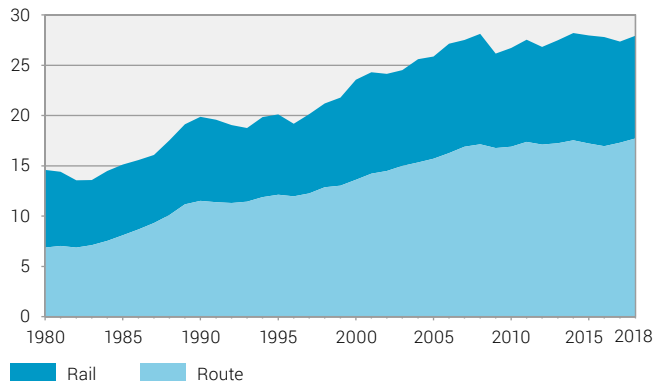
© OFS 2019

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

² Col de Resia et Brenner. Pour l'ensemble du transport de marchandises transalpin en Autriche, la part du rail se situait à 28% (route: 72%).

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), © OFS 2019
 Statistique des transports publics (TP)

Hormis la route et le rail, la navigation sur le Rhin et les oléoducs prennent une part non négligeable aux importations et exportations: en 2018, 4,7 millions de tonnes de marchandises ont franchi la frontière suisse sur des bateaux naviguant sur le Rhin. Cela représente une baisse de 19% par rapport à 2017 (5,8 millions de tonnes). Ce recul important est dû à la sécheresse persistante qui a sévi au cours du deuxième semestre 2018: en raison du bas niveau des eaux, il a fallu limiter le trafic marchandises sur le Rhin. Quelque 3,9 millions de tonnes ont été acheminées en Suisse via les oléoducs (2017: 3,7). En comparaison: 50,6 millions de tonnes de marchandises ont été importées ou exportées à l'aide de véhicules routiers lourds (2017: 51,0) et 11,8 millions de tonnes l'ont été par voie ferroviaire (2017: 11,1). Le fret aérien représentait des volumes comparativement modestes (0,5 million de tonnes).

Parc de véhicules

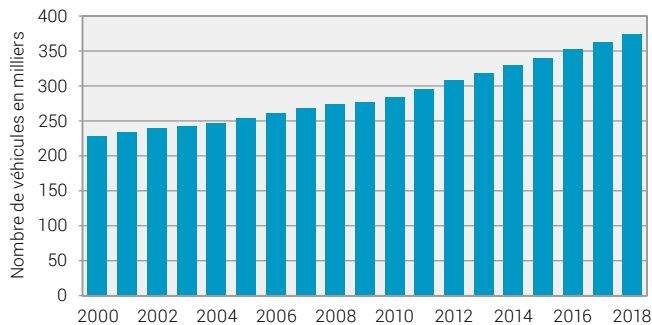
Hausse du nombre de véhicules de livraison

En 2018, 6,1 millions de véhicules routiers à moteur étaient immatriculés en Suisse, dont 4,6 millions de voitures de tourisme (jour de référence: 30 septembre). Les véhicules qui sont mis en circulation avant tout pour le transport de marchandises sont nettement moins nombreux: 428 808 étaient enregistrés en 2018, dont 374 819 voitures de livraison³, 42 174 camions et 11 815 tracteurs à sellette. Le parc de voitures de livraison s'est accru de 65% entre 2000 et 2018, alors que celui des camions a reculé de 2%. Le parc de tracteurs à sellette a augmenté de 44% sur la même période, mais l'évolution a été très variable selon le poids du véhicule: si le parc de tracteurs à sellette légers (poids

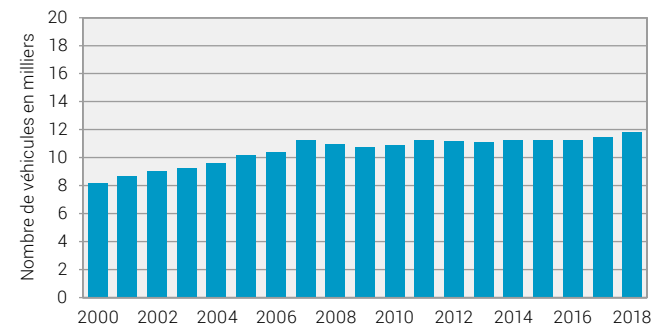
³ Véhicule à moteur pour le transport de marchandises avec une cabine intégrée dans la superstructure; poids total autorisé: 3,5 tonnes au maximum.

Parc des véhicules de transport de marchandises en Suisse G2

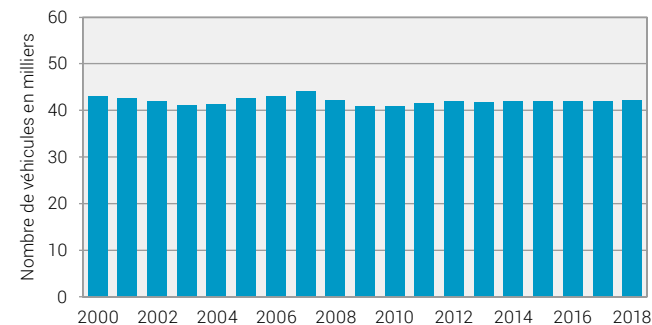
Voitures de livraison



Tracteurs à sellette



Camions



Tracteurs à sellette: légers et lourds, véhicules articulés inclus

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

© OFS 2019

total maximum de 3,5 tonnes) a diminué de 31%, celui des tracteurs à sellette lourds (plus de 3,5 tonnes) a progressé de 70%. Le nombre de tracteurs à sellette lourds a progressé de 4,4% par rapport à 2017, soit la hausse la plus forte depuis 10 ans.

Prestations de circulation

Les prestations de circulation 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.

Les véhicules routiers 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 2018. Sur ce total, 1,7 milliard de kilomètres (78%) étaient imputables à des véhicules

indigènes et 0,5 milliard de kilomètres (22%) à des véhicules étrangers. S'y ajoutaient 4,5 milliards de kilomètres parcourus par des véhicules légers de transport de marchandises (poids total inférieur à 3,5 tonnes; surtout des voitures de livraison). Le trafic de marchandises a ainsi représenté quelque 11% des prestations de circulation de l'ensemble du trafic routier motorisé.

Moins d'émissions de polluants grâce au progrès technique

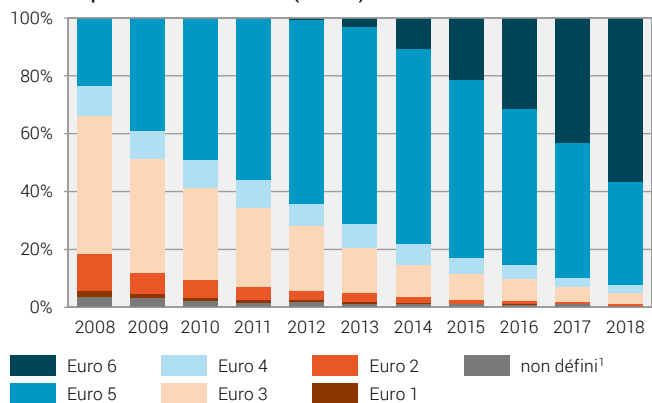
Les véhicules lourds de transport de marchandises sont répartis en classes d'émissions (classes Euro, de 1 à 6) en fonction de leurs émissions de substances polluantes, la classe Euro 6 étant celle qui impose les valeurs limites les plus sévères⁴. Par suite des progrès techniques et du renouvellement 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 57% en 2018. Ainsi, cinq ans après l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 juridiquement obligatoire pour tous les nouveaux véhicules, plus de la moitié de tous les kilomètres parcourus par des poids lourds indigènes l'ont été par des véhicules de la classe d'émissions la plus moderne. Les véhicules de la classe Euro 5 ont atteint leur part la plus élevée en 2013; cette part a ensuite reculé au profit de celle des véhicules de la classe Euro 6 et se situait à 36% en 2018. La part des véhicules des classes Euro plus anciennes (1 à 4) dans les prestations de circulation est passée de 73% en 2008 à 7% en 2018.

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

G3

Part de la prestation de circulation (véh-km)



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 2019

⁴ Les véhicules de la classe Euro 6 ont été mis en circulation pour la première fois en 2011; la norme est juridiquement contraignante pour toutes les premières immatriculations depuis le 1^{er} janvier 2014.

Suite au renforcement continu des prescriptions en matière de gaz d'échappement, les émissions de polluants atmosphériques par des poids lourds ont fortement baissé ces dernières décennies. Ainsi, les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) du trafic poids lourds ont diminué de 77% entre 1990 et 2017, celles des poussières fines (PM10, uniquement gaz d'échappement) affichant même un recul de 92% durant cette période. La situation est tout autre pour le gaz à effet de serre CO₂: ce dernier n'est pas pris en compte dans les normes de gaz d'échappement applicables aux véhicules lourds de transport de marchandises. Les émissions de CO₂ de ces véhicules ont alors augmenté de 7% entre 1990 et 2017.

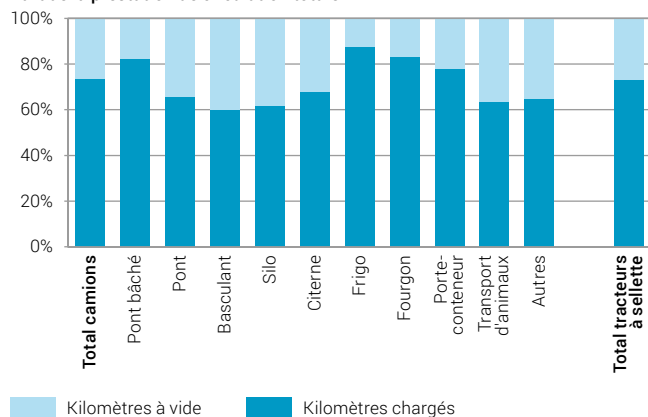
Un quart de tous les kilomètres parcourus sont imputables aux trajets à vide

En 2018, les véhicules lourds indigènes de transport de marchandises ont parcouru 26% des kilomètres sans chargement. Cette part est stable depuis des années. Les entreprises de transport essaient d'éviter les trajets à vide pour des raisons de rentabilité et la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) représente ici une incitation supplémentaire dans ce sens, car l'élément déterminant pour le calcul de la redevance est le poids total autorisé du véhicule et non le poids de charge effectif. Dans certains cas, les trajets à vide sont cependant inévitables. Le transport de matériaux d'excavation dans des véhicules basculants en représente un exemple typique. Les trajets de retour se font obligatoirement à vide. La part des kilomètres effectués à vide dépend donc aussi fortement du type de transport et, partant, de la forme de carrosserie du véhicule. En 2018, elle variait entre 12% pour les fourgons frigorifiques et 40% pour les véhicules basculants.

Kilomètres parcourus à vide dans le trafic lourd selon la forme de carrosserie, 2018

G4

Part de la prestation de circulation totale



Données de base: véhicules lourds indigènes de transport de marchandises
Kilomètres chargés = kilomètres parcourus par des véhicules chargés

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

© OFS 2019

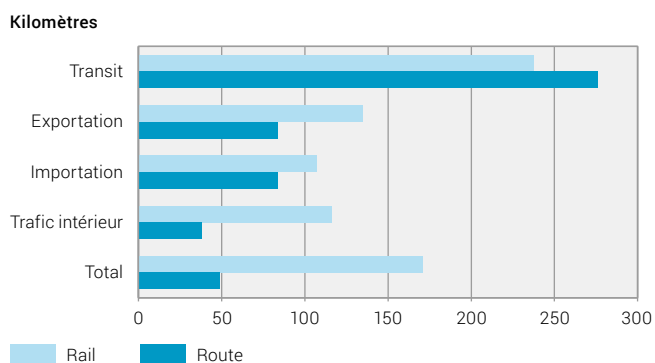
Prestations de transport

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.

Prédominance de la route dans le trafic intérieur et du rail sur les longues distances

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. On le voit dans le fait qu'en 2018, les camions et tracteurs à sellette lourds ont fourni 64% des prestations de transport dans le trafic intérieur et seulement 36% dans le trafic international (importations, exportations, transit), alors que le trafic international dominait dans les transports ferroviaires de marchandises avec une part de 75%. Les distances de transport moyennes sont généralement aussi nettement plus importantes dans ces derniers que sur la route: en 2018, les marchandises transportées sur le réseau ferroviaire suisse l'ont été sur une distance moyenne de 171 kilomètres, alors que la valeur correspondante pour la route atteignait 49 kilomètres. L'écart entre ces deux modes de transport est le plus important dans le trafic intérieur (rail: 116 km, route: 38 km), un peu plus faible dans les exportations (rail: 135 km, route: 84 km) et les importations (rail: 107 km, route: 84 km). Le trafic de transit fait ici exception: la distance moyenne sur la route se monte à 276 km, soit un peu plus que celle sur le rail (238 km). Cela tient au fait que les axes de transit les plus souvent utilisés à travers la Suisse sur le rail sont un peu plus courts que ceux sur la route. L'ouverture du tunnel de base du Gothard à fin 2016 a encore raccourci les distances moyennes dans le trafic de transit ferroviaire: auparavant, celles-ci représentaient encore 260 kilomètres environ.

Distances moyennes de transport sur route et rail selon le trafic intérieur et international, en 2018 G5



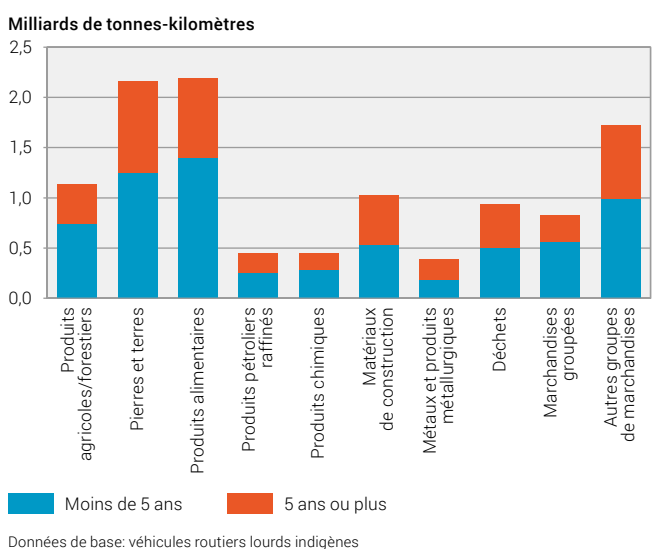
Sources: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM), Statistique des transports publics (TP) © OFS 2019

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 2018 (19,4%), suivis d'assez près par les pierres et terres (19,1%). 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.

L'âge moyen des véhicules utilisés dépend aussi du type de marchandises transportées. En 2018, les marchandises groupées⁵ ont été généralement transportées avec les véhicules les plus modernes: 69% des prestations de transport fournies pour ce type de marchandises l'ont été par des camions et tracteurs à sellette de moins de 5 ans. Les marchandises groupées sont le plus souvent acheminées par des entreprises spécialisées dans la logistique, dont le parc de véhicules est fortement sollicité est donc relativement souvent renouvelé. Les métaux et les matériaux de construction ne sont en revanche transportés que pour moitié environ par des véhicules de moins de 5 ans. Ils sont souvent acheminés par des entreprises dont l'activité principale ne relève pas du transport, mais de la production ou de l'installation des marchandises correspondantes. Un renouvellement fréquent du parc de véhicules vaut moins la peine pour de telles entreprises.

Prestation de transport selon les groupes de marchandises et l'âge du véhicule, 2018 G6



Source: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM) © OFS 2019

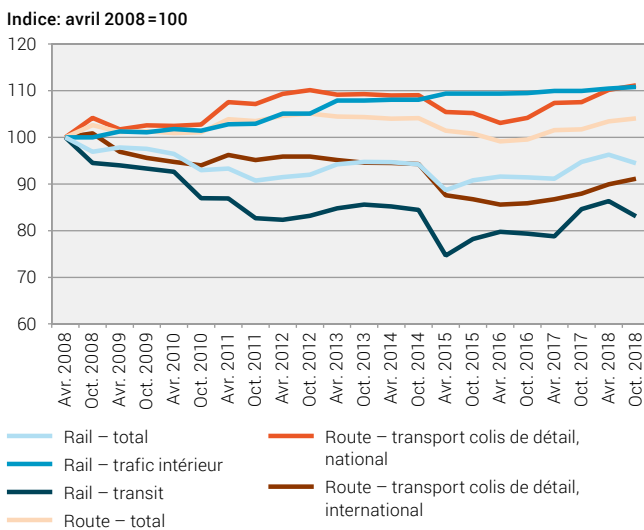
⁵ Les marchandises groupées (ou colis de détail) désignent en logistique tout ce qui peut être transporté dans un contenant d'une seule pièce, par exemple caisses, palettes, etc. Pour accroître l'efficacité, les envois groupés de marchandises de différents expéditeurs et destinataires sont acheminés à l'aide d'un seul véhicule (transports de groupages).

Les prix dans le trafic international de marchandises sont nettement plus bas qu'il y a 10 ans

L'évolution des prestations de transport en général ainsi que les parts de marché de la route et du rail (répartition modale) dépendent notamment du niveau des prix des transports. Dans le trafic intérieur ferroviaire et dans le transport routier indigène de marchandises groupées, les prix ont progressé de quelque 11% depuis 2008. Il n'en va pas de même dans les transports internationaux. Le niveau des prix en 2018 était inférieur de 17% à celui de 2008 dans le trafic de transit ferroviaire fortement exposé à la concurrence; durant la même période, il a reculé de 9% dans les transports routiers internationaux de marchandises groupées. Les prix ont baissé très fortement au début de 2015, lorsque la Banque nationale a supprimé le taux plancher liant franc et euro et que la valeur de ce dernier s'est effondrée. Comme l'euro est souvent utilisé dans la facturation des transports internationaux, sa dépréciation a eu une incidence directe sur les prix en francs. En outre, la force du franc suisse affaiblit la compétitivité de la branche suisse des transports par rapport aux sociétés de transport étrangers, ce qui exerce également une pression sur les prix.

Évolution des prix dans le transport de marchandises

G7



Source: OFS – Indice des prix à la production (IPP)

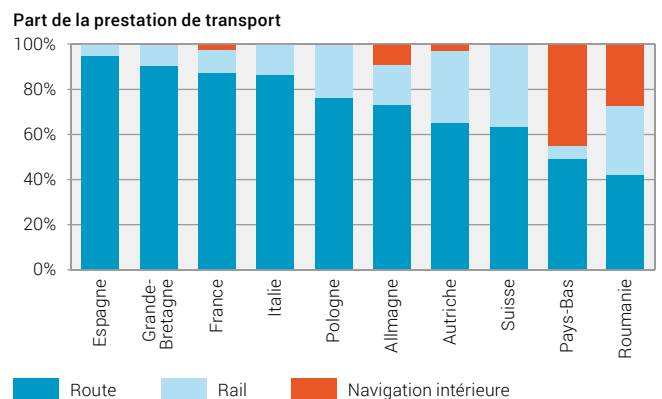
© OFS 2019

Le transport de marchandises en Espagne se fait presque exclusivement par la route

Les modes de transport terrestres (route, rail et navigation intérieure) présentent selon les pays des parts très variables dans les prestations de transport de marchandises. En Espagne par exemple, le trafic routier est particulièrement dominant, représentant en 2017 une part de quelque 95% des tonnes-kilomètres parcourus. La part de la route est presque aussi élevée en Grande-Bretagne (90%), en France (87%) et en Italie (86%). La navigation intérieure joue un rôle important aux Pays-Bas et en Roumanie (respectivement 45% et 27%). Cela n'a rien d'étonnant du fait que ces deux pays disposent, avec le Rhin et le Danube, de voies navigables larges et fiables. La Suisse et l'Autriche présentent quant à elles une part relativement grande du rail dans le trafic marchandises (respectivement 37% et 32%). Cela tient entre autres à ce que ces deux pays alpins présentent par leur situation des axes de transit importants entre le nord et le sud de l'Europe, sur lesquels le train peut faire valoir ses avantages concurrentiels. La «politique de transfert» pratiquée par notre pays, visant à encourager le rail dans le trafic de transit de marchandises à travers les Alpes, contribue elle aussi à une part élevée du rail dans le transport de marchandises.

Répartition modale du transport de marchandises dans une sélection de pays, en 2017

G8



Données de base: Prestations de transport des véhicules routiers indigènes et étrangers, chemins de fer et navigation intérieure dans les pays respectifs (principe de territorialité)

Sources: Pays de l'UE: Eurostat; Suisse: OFS – Statistique du transport de marchandises (STM)

© OFS 2019

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 (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;
- 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;
- indice des prix à la production (IPP) de l'OFS pour les prix dans le transport de marchandises;
- 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 2018 de Avenir Suisse (auparavant: Union pétrolière);
- base de données de l'office statistique de l'Union européenne (Eurostat, <http://ec.europa/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 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 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. 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 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 → Trouver des statistiques → 11 – Mobilité et transports

Éditeur: Office fédéral de la statistique (OFS)

Renseignements: Philippe Marti, OFS, Section Mobilité
tél. +41 58 463 62 11, Philippe.Marti@bfs.admin.ch

Série: Statistique de la Suisse

Domaine: 11 Mobilité et transports

Langue du texte original: allemand

Traduction: Services linguistiques de l'OFS

Mise en page: section DIAM, Prepress/Print

Graphiques: section DIAM, Prepress/Print

En ligne: www.statistique.ch

Imprimés: www.statistique.ch
Office fédéral de la statistique, CH-2010 Neuchâtel,
order@bfs.admin.ch, tél. 058 463 60 60
Impression réalisée en Suisse

Copyright: OFS, Neuchâtel 2019
La reproduction est autorisée, sauf à des fins commerciales,
si la source est mentionnée.

Numéro OFS: 1190-1800