



Faits et chiffres sur les transports liés à l'activité économique

Contexte

Les transports liés à l'activité économique sont nécessaires au bon fonctionnement de l'économie et à une société prospère. Leurs prestations servent dans plusieurs secteurs: emploi, consommation et loisirs. La population suisse en profite chaque jour: les rayons des magasins sont bien achalandés, les déchets sont ramassés et les vêtements commandés en ligne sont livrés à domicile. Cependant, les transports liés à l'activité économique entraînent également des coûts d'infrastructure et ont un impact négatif sur l'environnement et la santé¹.

Les transports liés à l'activité économique ne sont pas seulement à l'origine de défis majeurs dans l'espace de transport; ils doivent également y faire face. Ils sont par exemple gênés par la rareté des surfaces disponibles en zone urbaine pour charger et décharger, ainsi que par les goulets d'étranglement sur l'infrastructure routière. La figure 1 illustre ces deux rôles antagonistes des transports liés à l'activité économique.

Ce n'est que depuis quelques années que l'on étudie de manière approfondie ce qui caractérise les transports liés à l'activité économique. La présente fiche d'information résume les principales conclusions d'études toutes récentes émanant du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC, notamment des trois études suivantes: l'étude de base «Wirtschaftsverkehr in urbanen Räumen» de 2021

(avec résumé en français [Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain]), le document «Vorstudie Referenzmodell Wirtschaftsverkehr» (Étude préliminaire du modèle de référence pour les transports liés à l'activité économique, uniquement en allemand) de 2024² ainsi que le projet de recherche «Heutige und künftige Bedeutung des leichten Nutzfahrzeugverkehrs (Lieferfahrzeuge)» (Importance actuelle et future du transport par véhicules utilitaires légers [véhicules de livraison]; avec résumé en français) de 2023³.

Selon les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération, le transport de marchandises augmentera de 31 % d'ici 2050 par rapport à 2017 et le transport des véhicules utilitaires légers de 58 %⁴. Les transports liés à l'activité économique doivent être considérés de manière plus nuancée dans le cadre des discussions portant sur l'impact de l'ensemble du trafic sur l'infrastructure et le territoire. Ce n'est que de cette manière qu'il est possible de trouver des solutions pour tous les acteurs. Le chapitre «Défis et options d'action» ci-après en mentionne quelques-unes.

1 Effets externes des transports 2020, ARE ([Lien](#)); Coûts et financement des transports 2020, Office fédéral de la statistique OFS ([Lien](#))

2 Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain 2021, ARE ([Lien](#))

3 RESEARCH+DATA-Shop – Mobilityplatform 2023, Office fédéral des routes OFROU ([Lien](#))

4 Perspectives d'évolution du transport 2050, 2021, ARE ([Lien](#))

Principaux défis posés par les transports liés à l'activité économique	Rôle des transports liés à l'activité économique	
	Responsable	Lésé
Surcharge des infrastructures de transport		●
Manque d'espace pour le chargement/déchargement et le stationnement		●
Conflits et mises en danger sur les trottoirs et les bandes cyclables	●	
Emissions de bruit, de CO ₂ et de polluants	●	
Perte d'attrait de l'espace public	●	
Faible disponibilité et imprécision des données		●

Figure 1: Différents rôles des transports liés à l'activité économique.
Source: Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain 2021, ARE

Définition et segmentation des transports liés à l'activité économique

Définition des transports liés à l'activité économique
On entend par transports liés à l'activité économique les déplacements de biens et de personnes dans un **but commercial ou professionnelle**. Les trajets effectués pour se rendre sur le lieu de travail (pendularité) sont explicitement exclus.⁵

Segmentation des transports liés à l'activité économique
Les transports liés à l'activité économique se décomposent en quatre sous-segments qui ne sont pas définis par les véhicules utilisés, mais plutôt par l'acteur pour le compte duquel le transport est réalisé (voir fig. 2).

Enquêtes portant sur les transports liés à l'activité économique
Il existe plusieurs enquêtes à l'échelle de la Suisse qui peuvent fournir des approches pour quantifier et délimiter les transports liés à l'activité économique. Pour classer par ordre de grandeur les segments de transport au niveau de l'ensemble du trafic, seuls les **kilomètres parcourus** représentent une valeur appropriée (voir fig. 3).
• Le **transports liés à l'activité économique**, avec les quatre sous-segments qui les composent, représentent environ **16,5 % des distances parcourues sur les routes suisses**.
• Les déplacements liés à une activité de service avec transport de marchandises (3,8 %) sont difficiles à distinguer du transport de

marchandises. Aucune enquête suisse ne différencie selon le motif du déplacement dans le cas de trajets avec des poids lourds de plus de 3,5 tonnes.
• Le transport de services sans marchandises est recensé dans le Microrecensement mobilité et transports⁶. Mais ici, ce ne sont pas les unités économiques et administratives responsables des transports qui sont au premier plan, mais le comportement de la population en matière de transports.
• Le rôle du transport professionnel de personnes (1,6 %), effectué notamment en voitures de tourisme, est mal différencié par rapport à celui des déplacements individuels. Dans le Microrecensement mobilité et transports, le transport professionnel de personnes fait partie des «autres motifs de déplacement». Les déplacements en autocar sont comptabilisés séparément de ceux effectués avec les transports publics. Sur ce point, les statistiques de l'OFS sur les distances parcourues constituent une source de données parfaitement adaptée.
• Compte tenu des sources disponibles, les **distances parcourues avec des véhicules utilitaires (ou véhicules utilitaires légers [VUL])** ne pouvaient jusqu'à présent pas être ventilées de manière fiable entre transports liés à l'activité économique et déplacements individuels. L'étude suivante se concentre sur cette lacune.

⁵ Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain 2021, ARE ([Lien](#))
⁶ Microrecensement mobilité et transports (MRMT) 2021, Office fédéral de la statistique OFS, ARE ([Lien](#))

Transports liés à l'activité économique			
Transport de marchandises	Déplacements liés à une activité de service avec marchandises	Déplacements liés à une activité de service sans marchandises	Transport professionnel de personnes
• Livraison au commerce de détail • Chantier de construction • Services de courrier, express et colis (CEP) • Élimination de déchets • ...	• Artisans et artisanes • Marchands ambulants • Déménagements • ...	• Artisans et artisanes • Services de soins • Voyages de service • ...	• Taxis • Autocars • ...

Figure 2: Segmentation des transports liés à l'activité économique.
Source: Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain 2021, ARE

Type de véhicule	Mio. de ve-km	Part totale	Transport de marchandises	Déplacements liés à activité de service avec marchandises	Déplacements liés à activité de service sans marchandises	Transport professionnel de personnes	TP	Déplacements individuels
Voitures de tourisme	59 344	89,1 %	593	593	2 967	593	–	54 597
Véhicules utilitaires légers	4 530	6,8 %	1 359	1 812	340	340	–	679
Camions	1 276	1,9 %	1 148	128	–	–	–	–
Poids-lourds	962	1,4 %	962	–	–	–	–	–
Bus	458	0,7 %	–	–	–	137	321	–
Total	66 570		4 063	2 533	3 307	1 071	321	55 276
Part			6,1 %	3,8 %	5,0 %	1,6 %	0,5 %	83 %
			16,5 %					

Figure 3: Kilométrage par type de véhicule et par segment de transport en millions de véhicules-kilomètres en 2018 (valeurs extrapolées).
Source: Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain 2021, ARE

Importance du transport par véhicules utilitaires légers (véhicules de livraison)

L’OFROU a publié en septembre 2023 un rapport intitulé **Importance actuelle et future du transport par véhicules utilitaires légers (véhicules de livraison)**. Grâce à la segmentation qui y est développée, on dispose pour la première fois d’une structure systématique pour profiler l’utilisation des camionnettes de livraison. L’étude montre que les trois sous-segments (ou catégories) examinés des transports liés à l’activité économique sont pertinents pour le transport par camionnettes de livraison (voir fig. 4).⁷

Les marchandises de détail et les CEP dominent le transport de marchandises au moyen de véhicules de livraison
Dans le transport au moyen de véhicules de livraison, les **marchandises de détail** ont une grande importance. Notamment chez les artisans, on peut partir du principe que ce sont presque uniquement ces marchandises qui sont transportées. Celles-ci consistent, dans cette étude, en marchandises en palettes, en vrac, rangées dans des étagères ou également placées dans des conteneurs roulants ou d’autres boîtes. Les **marchandises lourdes en vrac** de type bennes à déchets, silos ou citernes ne jouent qu’un rôle mineur.

7 L’étude ne s’est pas réellement penchée sur le sous-segment du transport professionnel de personnes (voir fig. 2).

La population est particulièrement sensible aux camionnettes de livraison qui livrent des colis et des boîtes/sacs de livraison, apparentés aux **CEP (courrier/express/colis)**. Mais contrairement à une opinion largement répandue, ce genre de transport n’englobe pas la majorité des prestations kilométriques des camionnettes de livraison, ne représentant qu’environ 6 % des kilomètres parcourus (transport et entreposage CEP) (voir fig. 5).
En ce qui concerne leur importance quantitative, le **secteur de la construction** domine dans le transport de marchandises de détail et dans celui de services avec ou sans marchandises et le secteur s’occupant de **transport et d’entreposage** se distingue dans le transport de marchandises CEP. En termes de prestations kilométriques, ils représentent ensemble environ 55 % du trafic des véhicules de livraison en Suisse. Les 45 % restants se répartissent sur d’autres segments, aucun n’ayant cependant une part supérieure à 5 %. Ces segments sont néanmoins pertinents, car ce sont spécifiquement des véhicules de livraison qui y interviennent, même si elles ne représentent qu’une faible part du trafic total. Le transport de services avec marchandises dans la branche «hébergement/restauration» représente tout de même 3 % du trafic total (voir fig. 6).

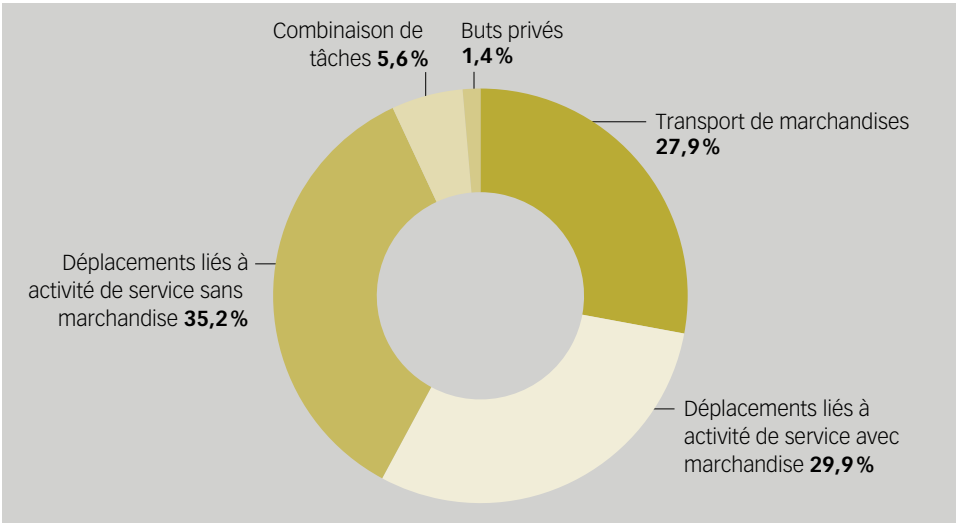


Figure 4: Parts des kilomètres parcourus par catégorie de transports liés à l’activité économique en 2022.
Source: Importance du transport par véhicules utilitaires légers 2023, Office fédéral des routes OFROU

Transport de marchandises CEP	Transport de marchandises de détail	Déplacements liés à activité de service avec marchandise	Déplacements liés à activité de service sans marchandise
Transports et entreposage: 6,1 %	Construction: 12,1 %	Construction: 20,6 %	Construction: 18,0 %
Construction: 2,2 %	Transports et entreposage: 1,7 %	Autres activités de services: 3,0 %	Autres activités de services: 7,1 %
Commerce; réparation d’automobiles et de motocycles: 1,8 %	Hébergement et restauration: 0,8 %	Hébergement et restauration: 3,0 %	Production et distribution d’électricité, de gaz, de vapeur et d’air conditionné: 2,2 %
Hébergement et restauration: 1,7 %	Industrie manufacturière: 0,6 %	Industrie manufacturière: 1,4 %	Commerce; réparation d’automobiles et de motocycles: 2,2 %
Autres activités de services: 0,6 %	Autres activités de services: 0,4 %	Transports et entreposage: 0,9 %	Industrie manufacturière: 1,9 %

Figure 5: Parts des kilomètres parcourus par segment et par secteur en 2022.
Source: Importance du transport par véhicules utilitaires légers 2023, Office fédéral des routes OFROU

Défis et options d'action

Intensifier le dialogue et la coordination entre les pouvoirs publics et l'économie

En zone urbaine, les transports liés à l'activité économique interagissent avec les infrastructures des trois niveaux étatiques. Ils empruntent les routes nationales, cantonales et communales et opèrent souvent par-delà les frontières communales et cantonales. C'est pourquoi la Confédération estime qu'il est judicieux pour tous les acteurs impliqués (autorités de tous les niveaux étatiques, villes, milieux économiques, associations, etc.) d'aborder les défis posés par ce type de transport de manière encore plus concertée. Pour y parvenir, il convient d'utiliser de manière plus proactive les instruments existants de la Confédération^{89 10}. La Confédération est également en train de mettre en place une plateforme nationale de dialogue favorisant les échanges.

Options d'action

Il est important de savoir, pour le débat politique, que le transport de marchandises pur ne représente qu'un tiers environ des kilomètres parcourus par les camionnettes de livraison. Environ 30 % du trafic des camionnettes de livraison relèvent du transport de services avec marchandises (p. ex. transports pour des artisans de la construction avec marchandises) et environ 35 % du transport de services sans marchandises (p. ex. transports d'artisans sans marchandises).

Les principaux défis identifiés dans le rapport de recherche peuvent être abordés à l'aide de nombreuses options d'action. Au total, le rapport présente une trentaine d'options d'action réparties sur sept axes¹¹, dont la plupart concernent le transport de marchandises.

8 Mobilité et territoire 2050: Plan sectoriel des transports, partie

Programme 2021, ARE ([Lien](#))

9 Conception relative au transport ferroviaire de marchandises 2017, Office fédéral des transports OFT ([Lien](#))

10 Programme en faveur du trafic d'agglomération 2023, ARE ([Lien](#))

11 RESEARCH+DATA-Shop – Mobilityplatform 2023, Office fédéral des routes OFROU ([Lien](#))

Aucune option n'a, à elle seule, le potentiel de réduire fortement le nombre de kilomètres parcourus ou d'arrêts. Il est donc important de faire en sorte que le transport par véhicules utilitaires légers se déroule de manière acceptable. Les options d'action visant à améliorer la disponibilité des possibilités d'arrêt et de stationnement, par exemple l'aménagement de zones de chargement pour le trafic de livraison ainsi qu'une meilleure information quant aux aires d'arrêt et de stationnement libres pour les transports liés à l'activité économique, servent notamment à atteindre cet objectif. Dans le domaine des transports d'artisans, la consolidation et l'optimisation des transports liés aux chantiers, surtout pour les chantiers de moyenne et grande envergure, sont prometteuses. La construction des tours Roche à Bâle est déjà un bon exemple de logistique de chantier efficace en Suisse.

Publication d'autres études et bases de données

- Projet de recherche COMO de l'Office fédéral de l'énergie OFEN «FE-LOG, Flächen- und Energieeffiziente Logistik» (FE-LOG; logistique efficace en matière de surfaces et d'énergie), 2024. [Lien](#)
- Données actuelles relevant de l'enquête sur les véhicules utilitaires menée par l'Office fédéral de la statistique OFS: publication prévue fin novembre 2024. [Lien](#)
- Modèles de transport du DETEC: «Méthode agrégée pour le transport de marchandises» et «Modèle pour le segment des véhicules utilitaires légers». [Lien](#)

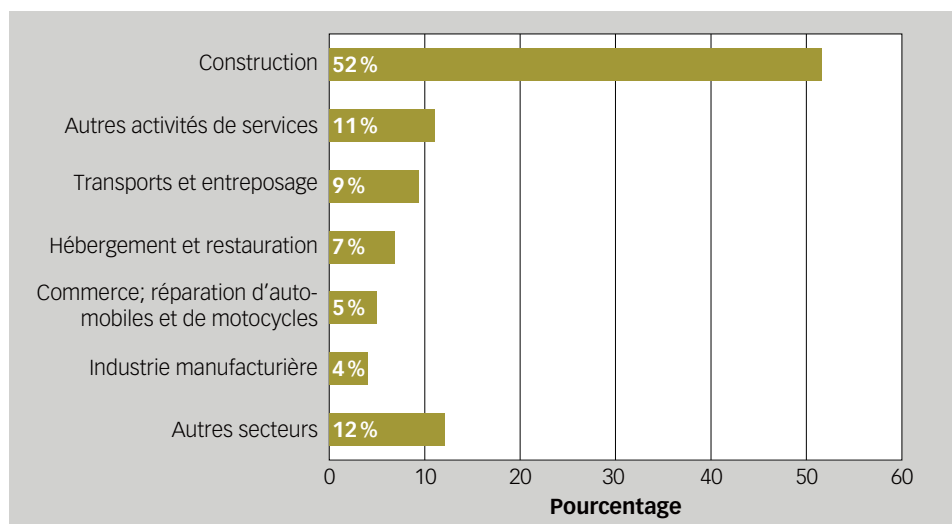


Figure 6: Trafic de voitures de livraison par secteur, part des kilomètres parcourus par les voitures de livraison en 2022 en pourcentage.

Source: Importance du transport par véhicules utilitaires légers 2023, Office fédéral des routes OFROU

Annexe

Variantes dans la segmentation des transports liés à l'activité économique¹²

Créée récemment dans l'étude de base du DETEC (2021), la segmentation des transports liés à l'activité économique fournit une articulation logique pour un débat orienté vers le dialogue et l'intégration concernant le développement et la gestion futurs de la mobilité dans son ensemble.

Les raisons invitant à affiner davantage le modèle de segmentation peuvent être les suivantes:

- la pertinence variable des sous-segments (p.ex. en ce qui concerne les parts de prestations kilométriques);
- les différents profils d'utilisation des véhicules;
- les différents besoins d'action;
- la sensibilité différente des sous-segments par rapport aux mesures.

Sur la base de ces critères, de premières variantes dans la segmentation ont été élaborées pour les quatre sous-segments des transports liés à l'activité économique (voir fig. 7). Selon l'acteur ou la problématique, une segmentation est plus pertinente que l'autre. Dans l'ensemble, l'affinement des modèles peut apporter différents avantages (voir fig. 8).

¹² Transport lié à l'activité économique dans l'espace urbain 2021, ARE
([Lien](#))

	Transport de marchandises	Déplacements liés à activité de service avec marchandise	Déplacements liés à activité de service sans marchandise	Transport professionnel des personnes
Marchés de la logistique	X			
Groupes de marchandises	X			
Types de cargaison	X			
Secteurs économiques	X	X	X	(X)

Figure 7: Variantes de différenciation pour les sous-segments des transports liés à l'activité économique.

Source: Étude préliminaire du modèle de référence 2024, ARE (uniquement en allemand)

Parties prenantes	Principaux avantages
Autorités au niveau national, cantonal, régional et municipal	• Éléments plus solides et meilleure compréhension des transports liés à l'activité économique • Meilleure focalisation sur les besoins réels • Meilleure prise en compte des différents besoins des utilisateurs • Planification de mesures plus efficace/meilleure réalisation des objectifs dans le cadre de concepts et de leur mise en œuvre (transports durables) • Applicabilité générale
Politique	• Meilleure compréhension des demandes des transports liés à l'activité économique • Politique des transports plus efficace en ce qui concerne ce type de transport (efficacité, efficience)
Entreprises	• Segmentation solide et éléments concernant les parts des transports liés à l'activité économique (transparence) • Meilleure prise en compte des besoins des parties prenantes dans la planification des transports et l'aménagement du territoire en lien avec les transports liés à l'activité économique
Associations professionnelles	• Meilleurs éléments pour se positionner par rapport aux transports liés à l'activité économique
Milieus scientifiques	• Gain de connaissances concernant les transports liés à l'activité économique • Articles consacrés au modèle de référence
Grand public	• Transports liés à l'activité économique plus durables avec moins d'impact sur l'environnement et plus d'efficacité, meilleure qualité des prestations dans ce type de transport • Informations factuelles sur les transports liés à l'activité économique

Figure 8: Différents avantages de la segmentation.

Source: Étude préliminaire du modèle de référence 2024, ARE (uniquement en allemand)