

# → Prise de position sur le transport urbain lié à l'activité économique – créer de la valeur ajoutée avec des solutions solides !

LES CENTRES URBAINS ET LES AGGLOMÉRATIONS SONT PARTICULIÈREMENT TOUCHÉS PAR L'AUGMENTATION DU TRAFIC. LES TRANSPORTS LIÉS À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE EN SONT À LA FOIS CO-RESPONSABLES ET VICTIMES. POUR QUE LA QUALITÉ DE L'APPROVISIONNEMENT RESTE GARANTIE, IL FAUT DES SOLUTIONS BIEN CIBLÉES ET NUANCÉES.

---

## Résumé

- Le transport de marchandises dans les villes représente une part modeste mais néanmoins importante des transports liés à l'activité économique. En raison de problèmes de circulation croissants dans les villes, les milieux politiques et l'administration se focalisent sur lui de manière disproportionnée. Des solutions inadéquates mettent en péril la qualité de l'approvisionnement.
- Les milieux économiques demandent une analyse nuancée, s'appuyant sur des données solides. Les transports liés à l'activité économique et le transport de marchandises doivent apporter leur contribution à la résolution des problèmes de circulation, mais avec des mesures ciblées et fondées.
- Des incitations entrepreneuriales et l'expertise des entreprises dans le domaine du fret représentent un levier puissant pour aller vers davantage de durabilité. Au lieu d'élaborer des concepts logistiques censés être efficaces, les milieux politiques devraient plutôt créer le meilleur environnement possible pour l'innovation, dans l'intérêt de la collectivité.

## De quoi s'agit-il ?

Les villes et les grandes agglomérations sont les centres économiques de la Suisse. Le gros de la production économique nationale provient des cantons les plus peuplés et des principaux centres urbains<sup>1</sup>, lesquels se caractérisent par une densité de population croissante et doivent être approvisionnés efficacement. Le trafic augmente en conséquence – **dans les espaces de vie et de travail, les individus souhaitent aller du point A au point B de manière sûre, fiable et rapide, ce qui vaut aussi pour le transport de marchandises.**

Le transport de marchandises, en particulier, est vital pour les entreprises suisses. Il est le lien indispensable entre nos entreprises, leurs partenaires commerciaux et les clients finaux. À l'échelle nationale, les déplacements liés à celui-ci se concentrent sur l'axe est-ouest et dans les centres urbains, précisément là où on trouve la plupart des entreprises et des personnes<sup>2</sup>.

Les transports liés à l'activité économique ne se limitent toutefois pas à la logistique des marchandises. Outre la livraison de matériel sur des chantiers, le commerce de détail, la restauration, l'e-commerce et autres transports de marchandises, les déplacements liés à une activité de service (ouvriers, par exemple) et le transport professionnel de voyageurs (transports publics, par exemple) en font également partie. Les transports liés à l'activité économique concernent donc presque tous les aspects de la vie quotidienne<sup>3</sup>.

Transports liés à l'activité économique			
Transport de marchandises à but commercial (acheminement de colis, livraison de repas, logistique liée au commerce de détail, etc.)	Déplacements liés à un service et à des marchandises (plombier, menuisier, élimination de déchets, etc.)	Déplacements liés à un service sans marchandises (soins à domicile, services de nettoyage, etc.)	Transport professionnel de voyageurs (transports publics, cars, taxis, etc.)

À l'instar de nombreux autres domaines, le transport lié à l'activité économique subit des changements structurels rapides : grâce à la numérisation, les offres de transport flexibles et individualisées se multiplient. En ce qui concerne les marchandises, on observe notamment un nombre croissant de petites livraisons ou en urgence. Face à ces changements et à l'intensification du trafic, il est légitime que l'économie, la société et les pouvoirs publics envisagent un ajustement des conditions-cadre.

### Améliorer les données de base et les soumettre à une analyse différenciée

Les poids lourds et les utilitaires sont souvent mis en avant pour illustrer les problèmes de circulation dans les centres. Le monde politique pointe volontiers du doigt ces acteurs du transport et promet des solutions a priori simples, qui se résument généralement à des interdictions ou tendent vers le groupement de chaînes de valeur au sein d'un monopole. Au vu de la diversité et de la complexité du transport lié à l'activité économique dans les villes, analyser le problème relève déjà du défi. Il faut considérer de manière diffé-

1 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/economie-nationale/comptes-nationaux/produit-interieur-brut-canton.html>

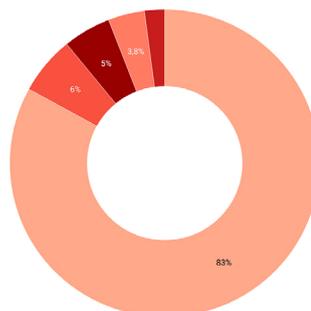
2 <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-marchandises/route/vehicules-lourds.assetdetail.19544316.html>

3 <https://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/bericht-wive-01-01-2021.pdf.download.pdf/bericht-wive-01-01-2021.pdf>

renciée le rôle dudit transport et ses leviers pour contribuer à résoudre les problèmes de circulation et bien comprendre les forces en présence avant de prendre des mesures. Les données disponibles devraient s'améliorer ces prochaines années grâce aux enquêtes en cours de l'Office fédéral de la statistique. Quatre aspects importants du transport lié à l'activité économique n'ont jusqu'ici pas été suffisamment pris en compte dans les discussions :

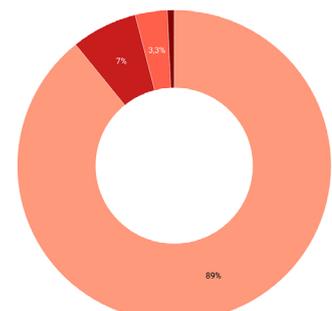
- 1. Faible part au trafic :** En Suisse, la part des transports liés à l'activité économique à l'ensemble du trafic routier est de 16,5 % seulement. Dans les villes, elle devrait être encore plus basse, même si des données fiables font défaut. Sur cette part, quelque 6 % reviennent au transport de marchandises et à la livraison de colis aux clients finaux<sup>4</sup>. Des estimations relatives au volume de ces livraisons dans les villes vont de 3 % (ville de Berne<sup>5</sup>) à 0,8 % (ville de Vienne<sup>6</sup>).
- 2. Efficacité élevée :** Le transport routier de marchandises est l'un des modes de transport les plus efficaces. Il prend en charge des volumes énormes (tonnes-kilomètres) par rapport aux distances parcourues (véhicules-kilomètres). Seuls 20 à 25 % environ des kilomètres parcourus sont réalisés à vide<sup>7</sup>. Un tel trajet représente en effet une perte pour une entreprise. De même, les trajets à vide ont logiquement une limite inférieure « naturelle ». Selon l'étude réalisée à Vienne, les transports sur le dernier kilomètre se distinguent aussi par des arrêts très courts (moins de 10 minutes)<sup>8</sup>.
- 3. Trafic anticyclique :** Selon les observations, les pics journaliers, le matin et en début de soirée, représentent chacun un tiers du trafic total environ. C'est aussi le cas dans les villes. En ce qui concerne le transport lié à l'activité économique, les véhicules de livraison circulent principalement en dehors des heures de pointe. Les colis sont livrés tout au long de la journée, les magasins et les restaurants aux heures creuses. Le transport de marchandises dans les villes échappe ainsi aux embouteillages des heures de pointe, tout en contribuant à lisser le trafic. Des connaisseurs de la branche partent du principe que quelque 80 % des fourgonnettes en Suisse circulent en dehors des heures de pointe.

Performance (véhicules-kilomètres) par segment, pour l'ensemble du trafic routier



■ Trafic individuel (83%)  
■ Transport commercial de marchandises (6%)  
■ Services sans marchandises (5%)  
■ Services avec marchandises (3,8%)  
■ Transport commercial de voyageurs (2,1%)

Performance (véhicules-kilomètres) selon le type de véhicule



■ Voitures de tourisme (89%)  
■ Véhicules utilitaires légers (7%)  
■ Véhicules utilitaires lourds (3,3%)  
■ Cars (0,7%)

Source : Office fédéral de la statistique 2022 (<https://www.bfs.admin.ch/asset/Ude/23404718>)

<sup>4</sup> Rapport de l'ARE, op. cit.

<sup>5</sup> <https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umwelt-schutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-und-berichte>

<sup>6</sup> Rapport de l'ARE, op. cit.

<sup>7</sup> Données les plus récentes : pour le transport de marchandises par véhicules lourds 2021, par véhicules légers 2013 : <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/transport-marchandises/route/recueil-tableaux.html>

<sup>8</sup> Rapport de l'ARE, op. cit.

4. **Écologique(s)** : Les capacités sont exploitées au maximum, les itinéraires optimisés en permanence – c'est ainsi que le transport de marchandises génère moins d'émissions et de nuisances environnementales que la plupart des solutions alternatives. La livraison de marchandises à domicile, par exemple, n'est pas moins écologique que les achats en magasin. Il importe de considérer la chaîne de valeur dans sa globalité<sup>9</sup>.

#### **L'innovation, source d'améliorations durables**

Afin de pouvoir mettre au point des conditions-cadre durables, il faut pouvoir s'appuyer sur des données de meilleure qualité. Les perspectives mentionnées montrent toutefois qu'une grande part du potentiel est déjà exploitée et que les grands leviers pour résoudre les problèmes de transport urbain sont probablement à chercher ailleurs que dans le transport de marchandises. Cela dit, le transport lié à l'activité économique dans son ensemble garde la responsabilité de réduire son impact sur l'homme et l'environnement. Des optimisations sont dans l'intérêt des entreprises elles-mêmes. Aucune ne souhaite des trajets à vide, des temps d'arrêt, des accidents, etc. Le meilleur poids lourd ou la meilleure fourgonnette est celui ou celle qui roule le moins possible, chargé au mieux et en s'adaptant le plus possible aux besoins du destinataire. La concurrence est un moteur important de ces améliorations continues. Réduire les coûts et innover ne sont pas une fin en soi, cela permet aux entreprises de s'affirmer face à la concurrence et aux clients. Le transport de marchandises dans les villes, en particulier, poursuivra sur cette voie, avec trois priorités :

- **Décarboner** : S'il reste beaucoup à faire pour la transition vers des véhicules sans carburant fossile, le marché évolue dans le bon sens. Pour ce qui concerne les fourgonnettes, la part des nouvelles immatriculations sans énergie fossile devrait passer à plus de 25 % d'ici à 2025, contre 10 % actuellement. Du côté des camions, on prévoit une part de marché de plus de 50 % d'ici à 2030<sup>10</sup>. Le prix des véhicules utilitaires électriques devrait s'aligner sur celui des véhicules traditionnels d'ici à 2025, ce qui accélérera encore leur pénétration du marché<sup>11</sup>. Une décarbonation rigoureuse suppose un approvisionnement électrique fiable, propre et avantageux.
- **Numériser** : Planifier des itinéraires d'une manière intelligente et dynamique réduit le nombre de trajets et les temps d'arrêts. L'interaction numérique avec les clients permet d'optimiser les itinéraires à court terme et d'accroître la probabilité d'une remise au premier essai. La numérisation offre un grand potentiel de création de valeur. Une entreprise qui investit dans des technologies modernes peut se distinguer de ses concurrents. Mais pour ce faire, encore faut-il qu'il y ait de la concurrence – cette dernière est un facteur de motivation décisif.
- **Regrouper** : Les prestataires de services logistiques regroupent déjà des marchandises et évitent ainsi des trajets, sans aucune intervention étatique. Des concepts logistiques innovants comme Cargo sous terrain (CST) ainsi que d'autres favorisent cette évolution « naturellement ». Des solutions de transport combiné, où des marchandises sont acheminées de manière groupée par camion ou par train jusqu'à la périphérie des villes puis préparées pour la distribution fine, sont désormais la norme chez les grands prestataires de services. En collaboration avec la haute école zurichoise ZHAW, CST a réalisé une étude qui atteste que ce

---

<sup>9</sup> [https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projektdetail/projektid/5175/ et https://iscm.unisg.ch/-/media/dateien/instituteundcenters/iscm/2-forschung/abgeschlossene-forschungsprojekte/studie\\_co2\\_management-summary.pdf](https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projektdetail/projektid/5175/ethttps://iscm.unisg.ch/-/media/dateien/instituteundcenters/iscm/2-forschung/abgeschlossene-forschungsprojekte/studie_co2_management-summary.pdf)

<sup>10</sup> <https://www.auto.swiss/aktuell/artikel/schweiz-droht-anschluss-bei-elektromobilitaet-zu-verlieren/>

<sup>11</sup> <https://www.strategyand.pwc.com/at/de/presse/2022/electrified-trucking.html>

regroupement peut réduire les trajets de poids lourds en ville de 20 % à 25 %<sup>12</sup>. Les entreprises concernées sont mues par la logique entrepreneuriale ; pas besoin de réglementation pour cela.

### Privilégier des solutions pragmatiques et entrepreneuriales

Chaque ville et chaque agglomération est unique, géographiquement, économiquement et démographiquement. Aussi faut-il des solutions réalistes et spécifiques pour réduire le volume du trafic. Il s'agit également de tirer profit des compétences et de la capacité d'innovation des entreprises. Celles dont l'activité requiert des déplacements, et notamment du transport de marchandises en ville, sont celles qui connaissent le mieux leur environnement et le marché. Leur intérêt pour des transports fiables et peu coûteux coïncide avec l'intérêt de la société pour moins de bruit, d'émissions et de risques sécuritaires. Ces entreprises sont à même d'apporter les améliorations les plus importantes et les plus utiles. Or, pour cela, il faut poser les bons jalons :

- **La concurrence** fait que les entreprises ne se reposent pas sur leurs lauriers. La comparaison permanente avec leurs concurrents favorise l'innovation et, de ce fait, des solutions durables et efficaces.  
*Exemple : La société Quickpac a été le premier service de livraison de colis en Europe à miser sur des voitures électriques à grande échelle et possède la plus grande flotte de voitures 100 % électriques de Suisse. Ce faisant, elle a mis ses concurrents sous pression pour aller dans la même direction.*
- **Coopération** : Le secteur privé peut se coordonner et regrouper des prestations. C'est le marché qui incite à aller dans ce sens et c'est avantageux pour l'entreprise. Inutile pour cela de créer un monopole étatique.  
*Exemple : Utilisation commune de surfaces de transbordement et d'entrepôts, comme cela se pratique dans l'ancienne gare marchande de Bâle-Wolf. Cela se concrétise pour certains produits et dans certaines branches, là où les synergies sont les plus nombreuses.*
- **Incitations** pour les clients : Dans les livraisons sur le dernier kilomètre, les milieux économiques peuvent faire davantage pour maximiser la remise au premier essai, réduire les livraisons partielles, les retours et les fastidieuses livraisons le jour même, en mettant en place les bonnes incitations pour les clients.  
*Exemples : Des rabais pour renoncer à une livraison aussi rapide que possible ou à une livraison partielle, des retours payants, éviter les colis contenant beaucoup d'« air », promouvoir des casiers à colis ouverts à tous les prestataires, pour la livraison, l'expédition, l'échange [Salübox à Zurich mis en place par la ville, VBZ, CST, Huber].*
- Les **infrastructures** sont une condition sine qua non à toute forme de transport urbain. Elles doivent tenir compte de l'approvisionnement et de l'élimination des déchets, qui sont à inclure dans la planification.  
*Exemple : Dans le développement territorial, garantir à un stade précoce des surfaces de transbordement proches des centres, prévoir des possibilités d'accès et de déchargement également dans les centres à circulation réduite.*

### POUR TOUTE QUESTION :

#### LUKAS FEDERER

Responsable suppléant du département  
Infrastructures, Énergie et environnement  
[lukas.federer@economiesuisse.ch](mailto:lukas.federer@economiesuisse.ch)

#### DOMINIQUE ROCHAT

Responsable de projets Senior Infrastructures,  
Énergie et environnement  
[dominique.rochat@economiesuisse.ch](mailto:dominique.rochat@economiesuisse.ch)

---

<sup>12</sup> <https://www.zhaw.ch/de/forschung/forschungsdatenbank/projektdetail/projektid/5436/>