



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassennetze

«Forum fret ferroviaire»

Exposé d'entrée OFROU

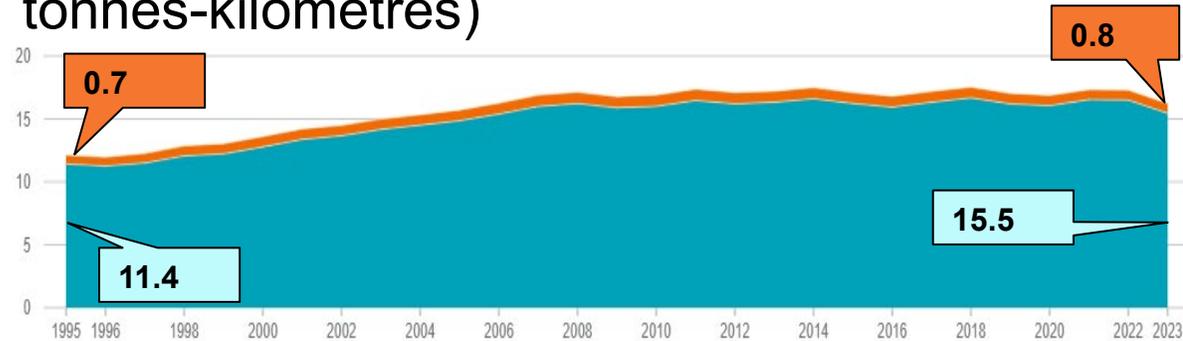
14 mai 2025

Erwin Wieland, stv. Directeur de l'Office fédéral des routes



Développement du transport routier de marchandises

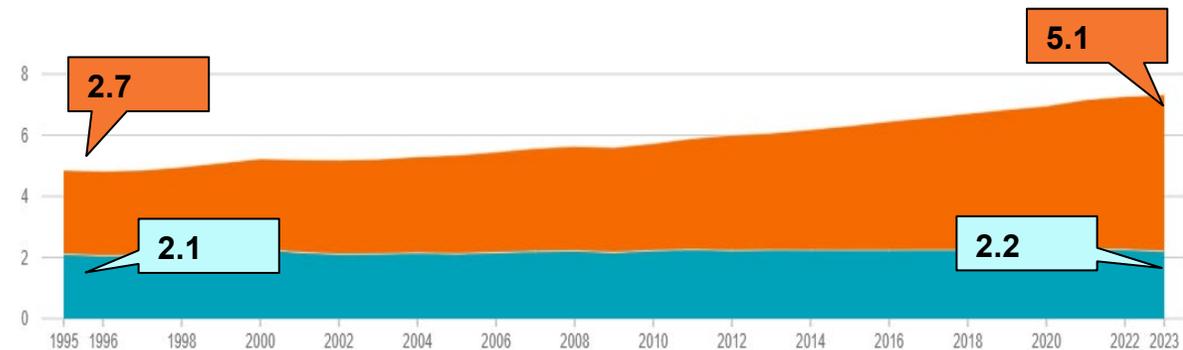
Performance de transport (milliards de tonnes-kilomètres)



+ 35 % Capacité de transport de véhicules lourds

Transport stable avec camionnette

Kilométrage (milliards de véhicules-kilomètres)



Doublement Kilométrage des camionnettes

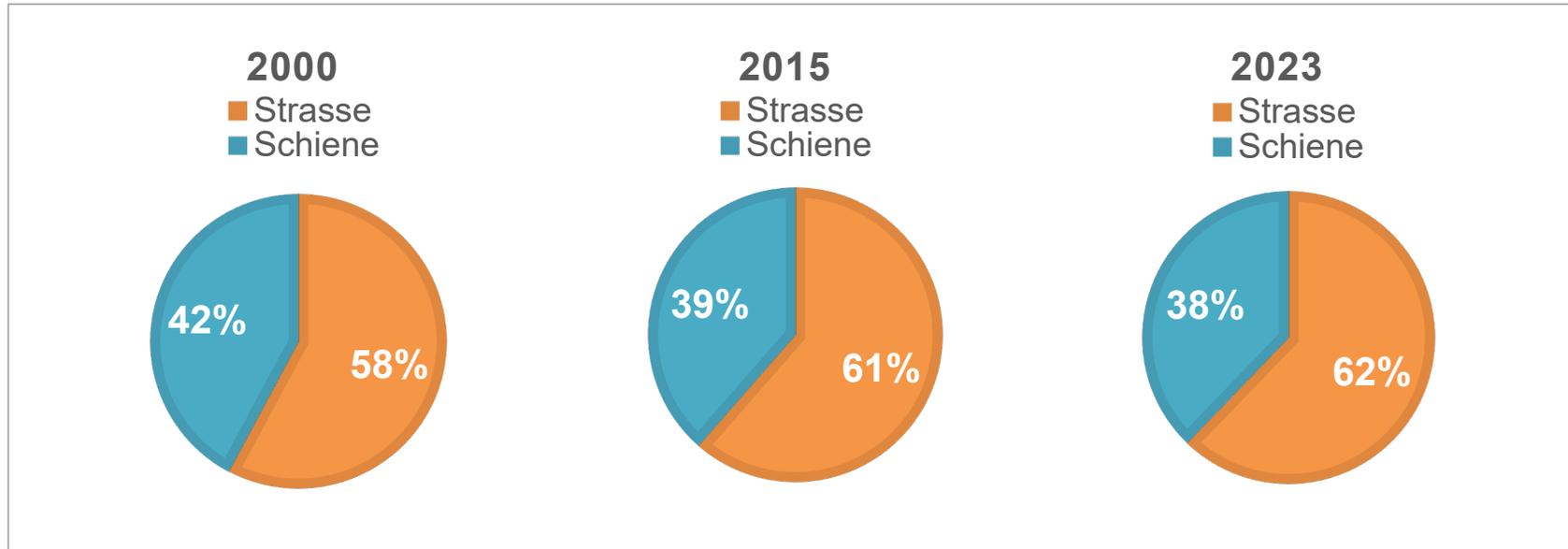
Performance de conduite stable des véhicules lourds

■ Véhicules légers : jusqu'à 3,5 t

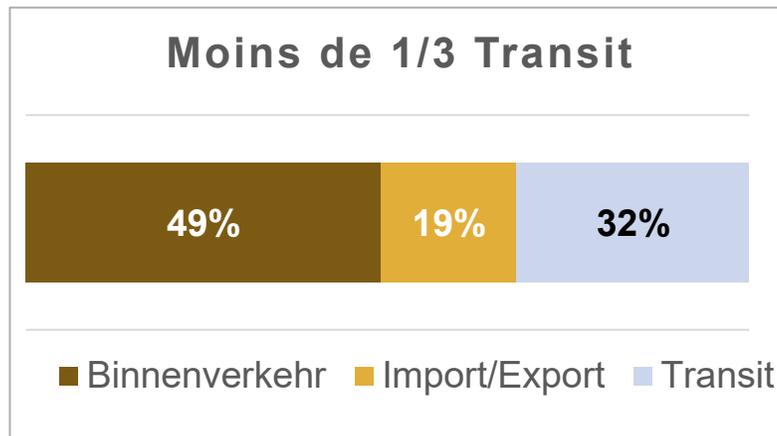
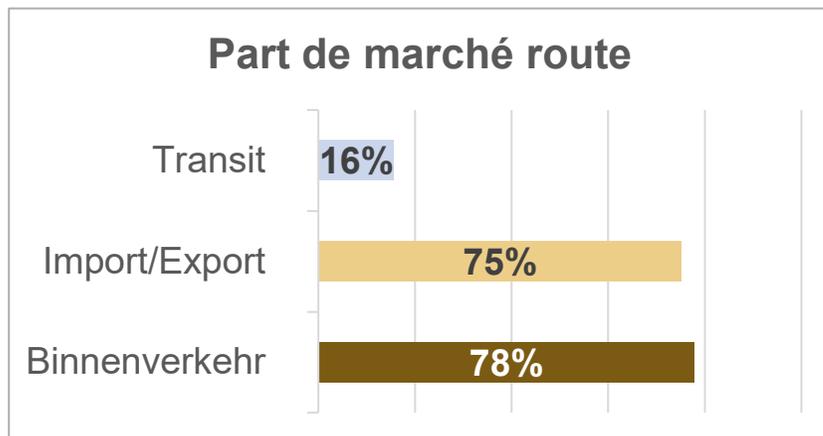
■ Véhicules lourds : plus de 3,5 t



Evolution de la répartition modale (performance de transport)



Pas de transfert sur le rail à l'échelle mondiale, malgré des efforts considérables



La route est essentielle à l'approvisionnement de la Suisse



Route nationale : une grande importance pour l'approvisionnement

Chiffres clés de la route nationale (2021)

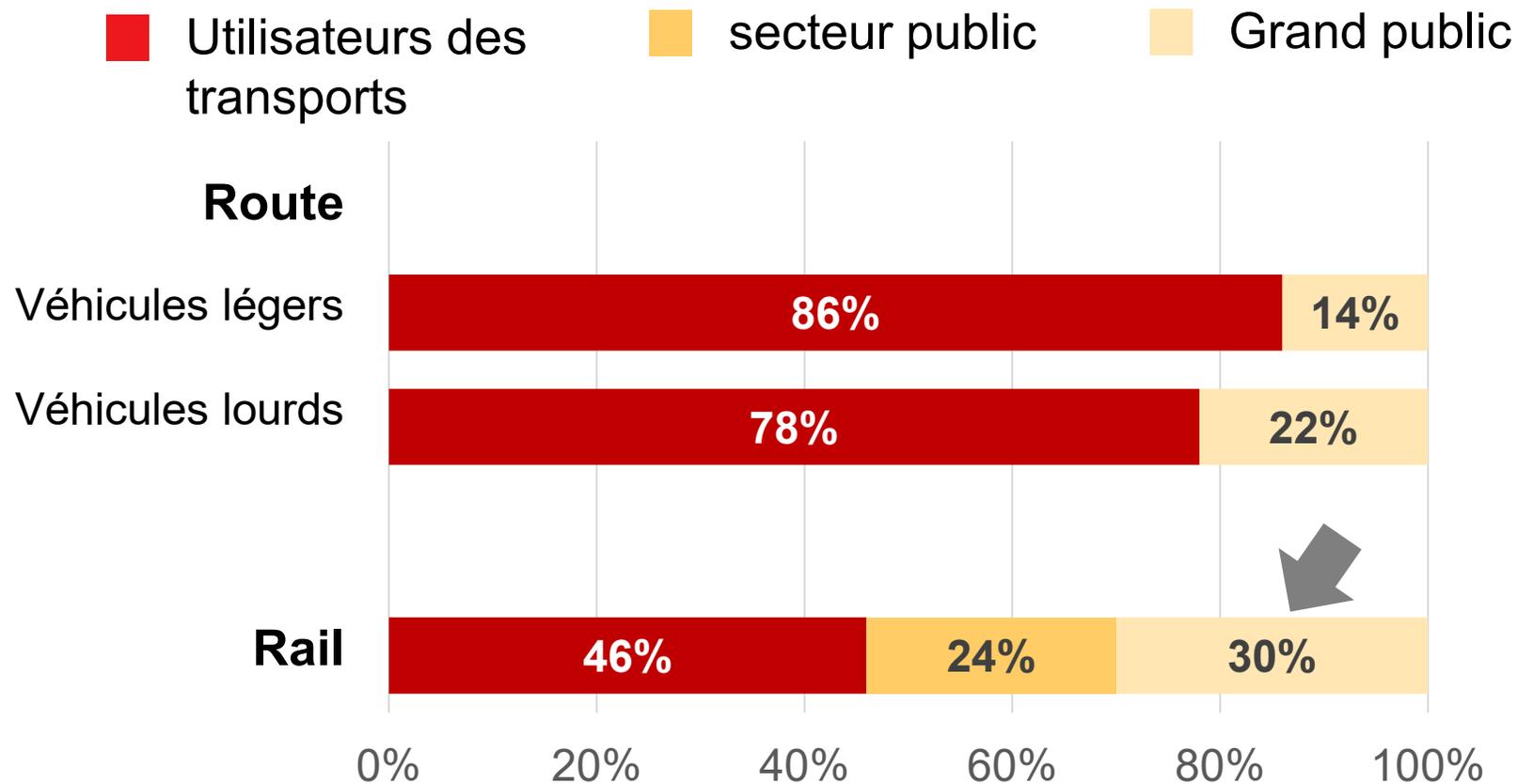
Longueur du filet	2'259 kilomètres
Valeur de remplacement*	ca. 107 milliards de francs
Part des kilomètres parcourus par le trafic routier privé	environ 40 %
Part des kilomètres parcourus par le transport de marchandises par la route	environ 70 %
Part de la longueur du réseau routier total	environ 3 %



* Situation en 2021, y compris les lignes NEB



Kostenträger Güterverkehr



Haut degré d'autofinancement
Transport routier de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises est financé à 54 % par des fonds étrangers

Près de 20 % des fonds du FIF proviennent de la RPLP en 2021

Stand der Daten: 16.12.2024

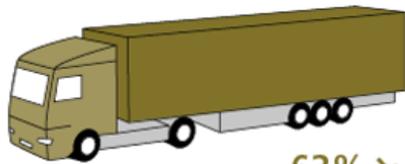
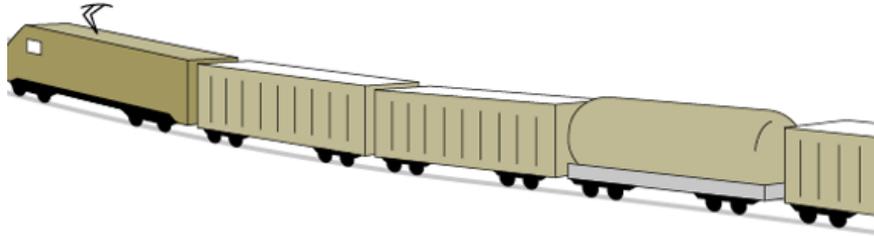
Quelle: BFS – Statistik der Kosten und der Finanzierung des Verkehrs (KFV)



Perspectives DETEC : forte croissance du trafic marchandises

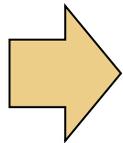
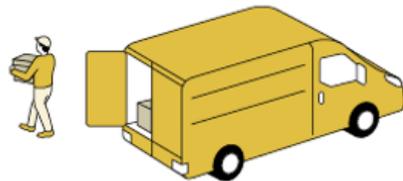
+31%

Transport marchandises (tonnes-kilomètres)



37% ↗ 39%
Part du rail

63% ↘ 61%
Part de la route



+58%

Véhicules utilitaires légers (véhicules-kilomètres)

Plus de 30 % de croissance pour le transport de marchandises d'ici 2050

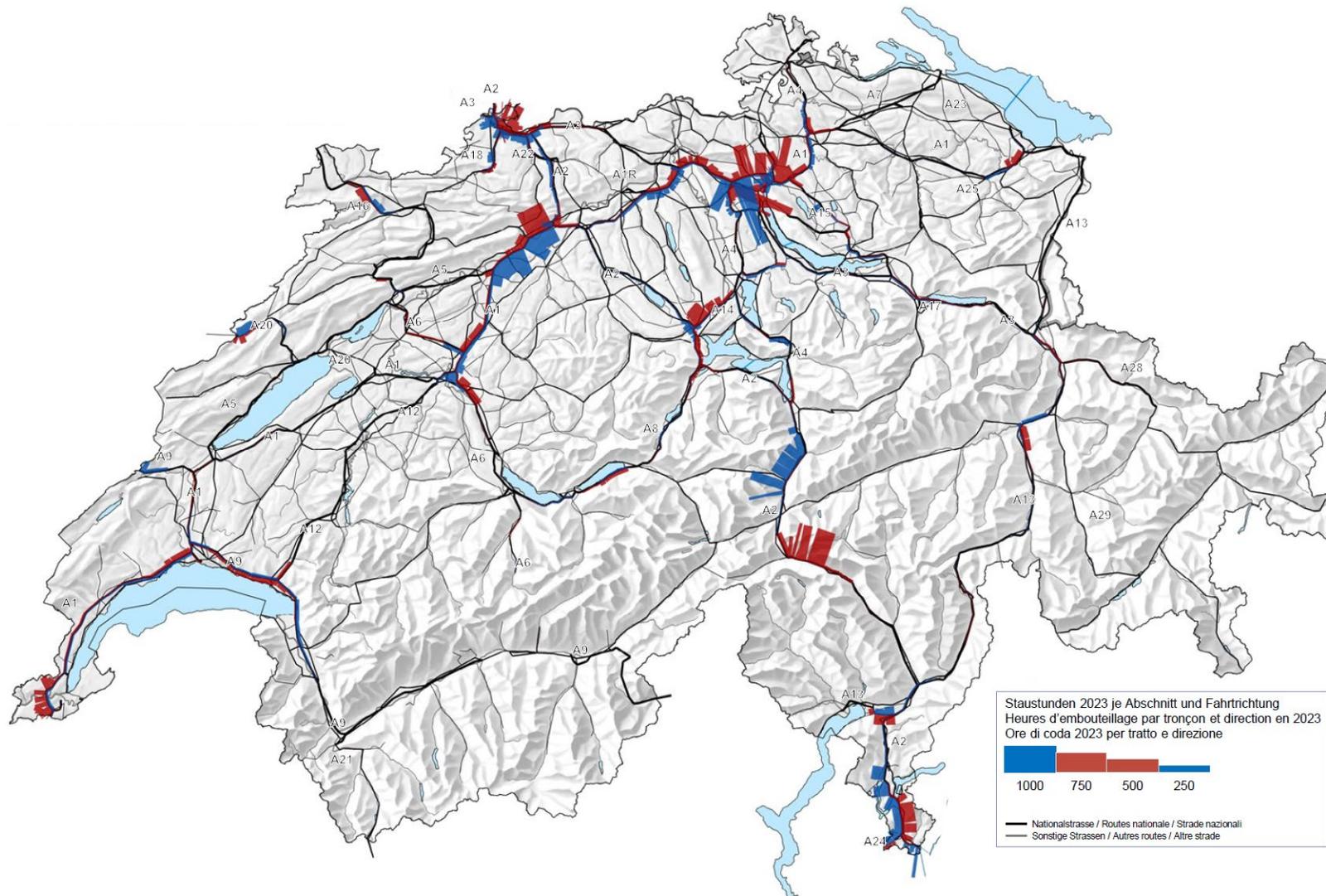
La route reste très importante avec 61% de part de marché

Kilométrage des camionnettes en forte hausse

Source : DETEC, Perspectives des transports 2050, scénario de base



Extension des embouteillages en 2023



Des embouteillages de plus en plus fréquents et étendus

Particulièrement concernés :

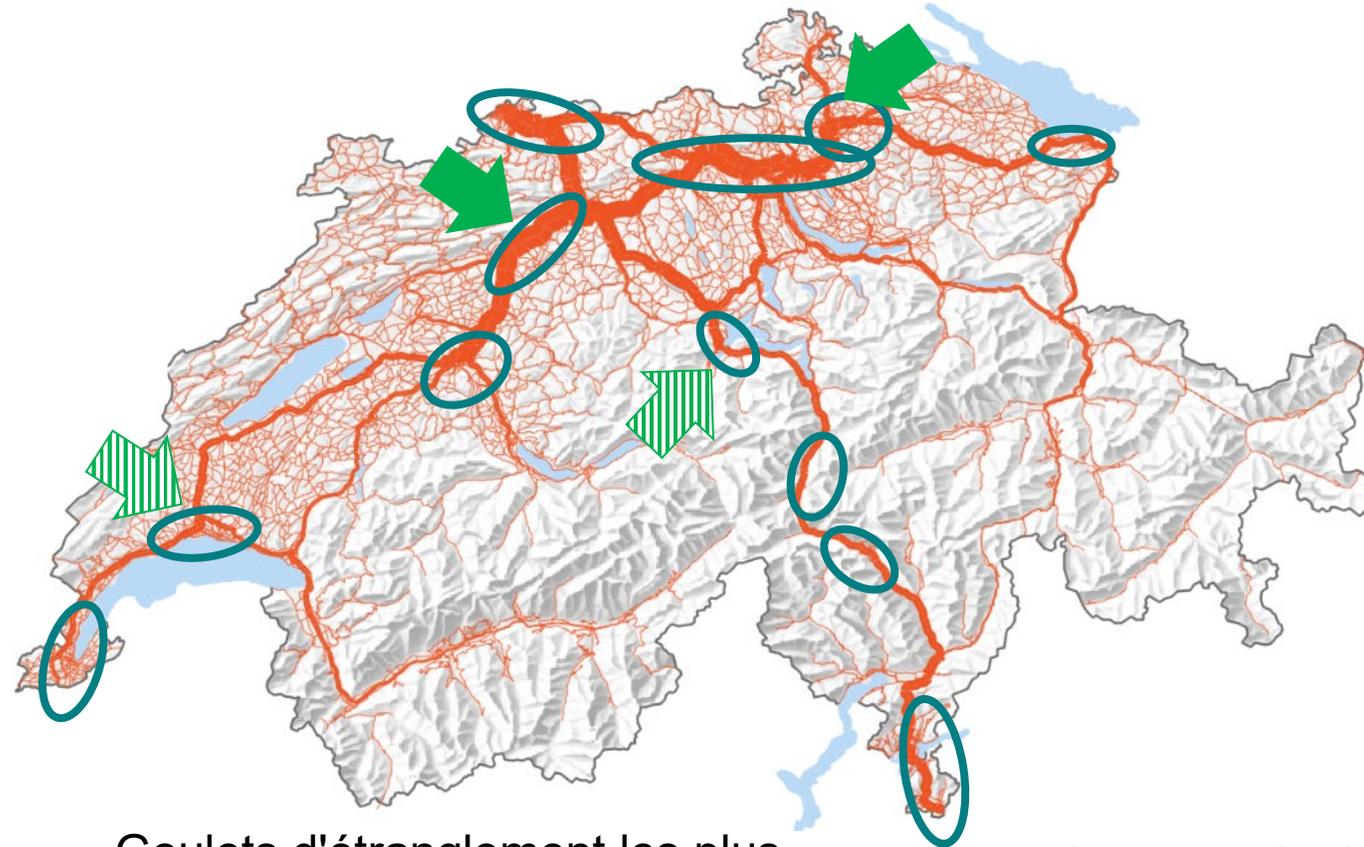
- grandes agglomérations
- Berne – Zurich
- Gotthard
- Sud du Tessin

Congestion du trafic avec plus de 80% de cause principale



La menace de goulets d'étranglement en 2040 affecte le transport de marchandises

Flux de marchandises par la route en 2015



Routes nationales 2040 **surchargées** plusieurs heures **par jour** sur plus de 450 km

Les axes où les flux de fret sont les plus importants sont particulièrement touchés

 Goulets d'étranglement les plus graves en 2040

 Extension avant le début des travaux

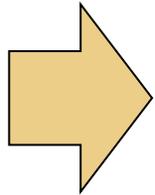
 Une extension controversée



Options d'action

Mieux utiliser l'existant

- Gestion du trafic
- Utilisation des véhicules
- Transfert modal



Augmentation de la capacité

- STEP Route nationale
- STEP Rail



Approches supérieures

- Mobility Pricing
- Gérer le développement territorial
- Exploiter le potentiel des nouvelles technologies





Principales raisons **pour/contre** (Plusieurs réponses possibles)

Adaptation de l'infrastructure aux besoins : 86 %

Impact environnemental : 73 %

Il est certain que les :

Les plus de 70 ans (64%)
et les personnes bien formées (58%)

Meilleures conditions pour l'économie : 12 %

Contre-productif : 36 %

Etaient notamment absents:

Les jeunes de 18 à 29 ans (35%)
et les personnes sans diplôme (38%)

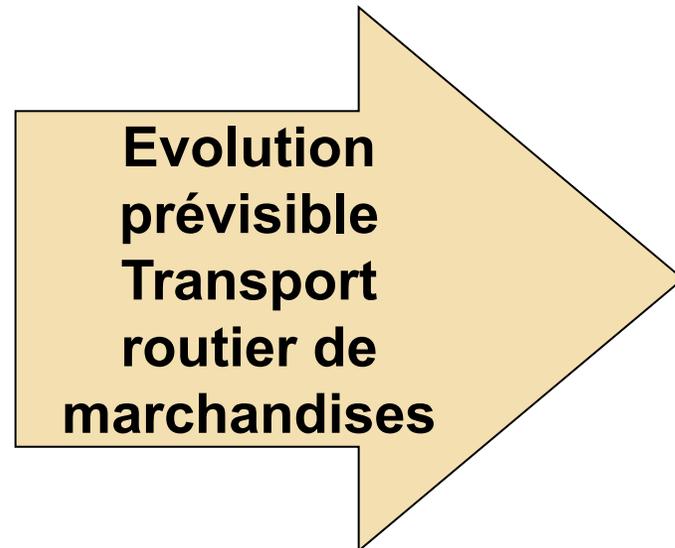
Notamment les hommes (57%)

Notamment les femmes (62%)



Conclusion : ça va être serré!

**Marge de manœuvre des routes
(nationales) largement épuisée**



**Temps de trajet plus long,
moins bonne planification,
coûts plus élevés du
transport routier**

**Conséquences sur le marché, la
compétitivité et l'approvisionnement
de la Suisse ?**