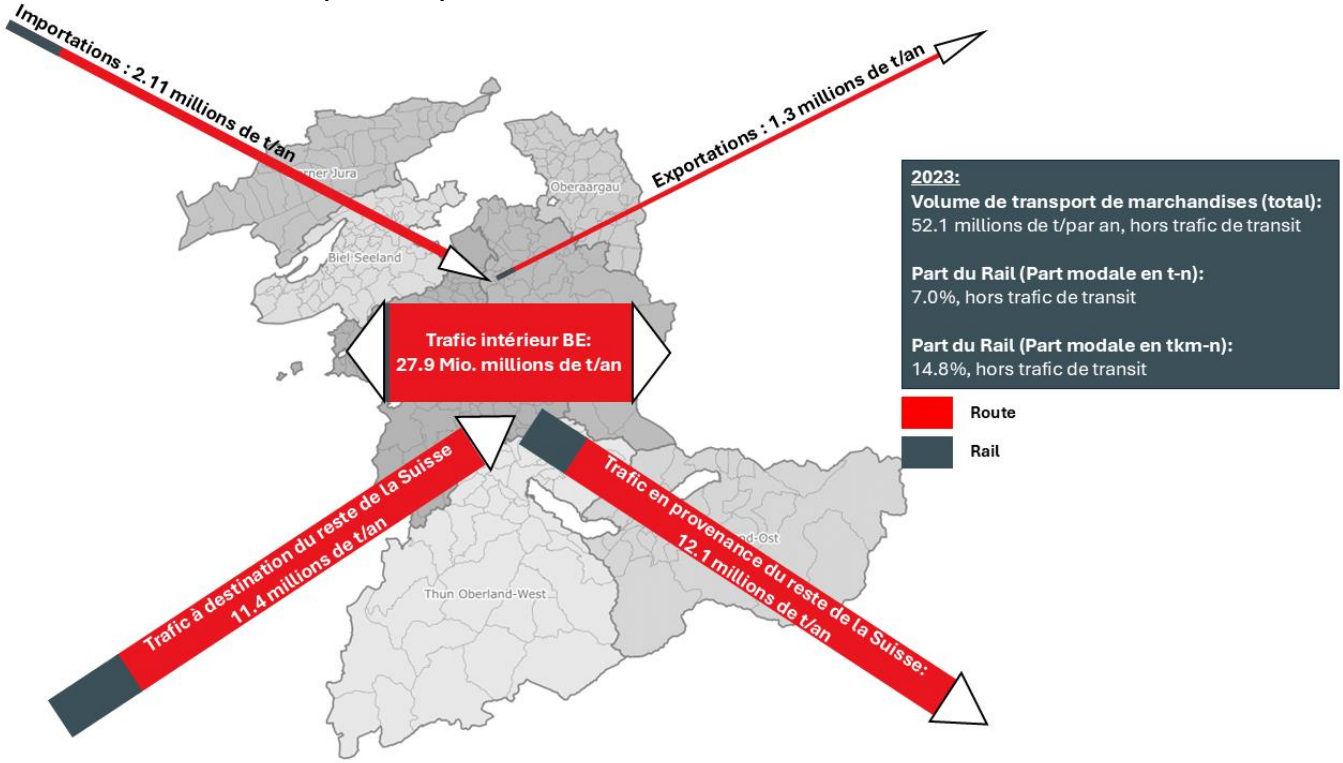
Kanton Bern
Canton de Berne

Fiche d'information
Transport de marchandises et logistique dans le canton de Berne

La Stratégie cantonale sur le transport de marchandises et la logistique (STML) vise à assurer un approvisionnement en marchandises durable et efficace pour la population et l'économie et à identifier les espaces logistiques nécessaires compte tenu des différents besoins liés à l'aménagement du territoire, à l'écologie, au transport et aux possibilités de développement futur du fret. Pour pouvoir mener à bien cette mission, la base de données correspondante a été approfondie et actualisée dans le cadre du rapport d'activité de la STML pour la période 2021-2024.

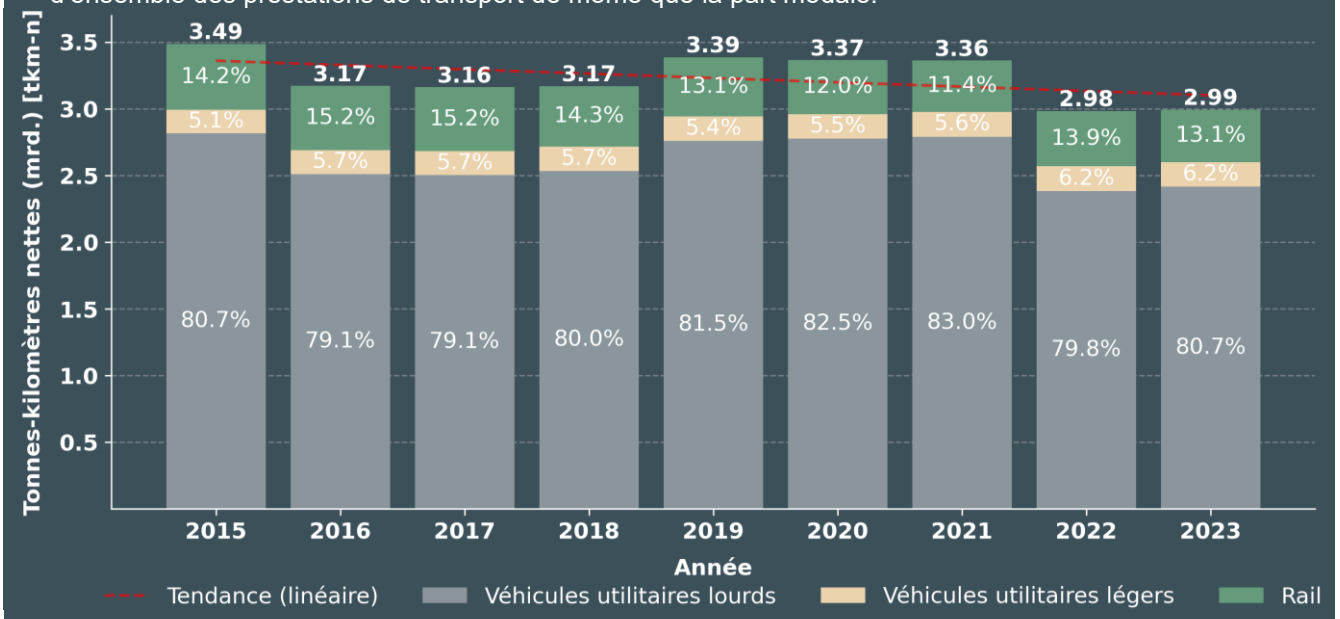


En bref

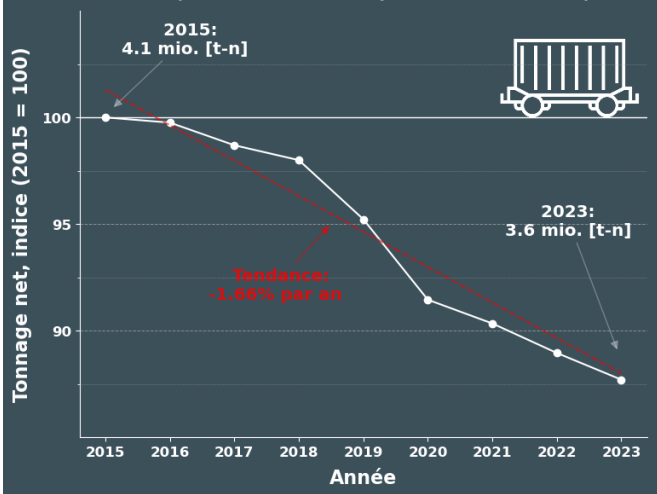
On considère globalement que les évolutions dans le secteur du transport de marchandises sont étroitement liées à l'activité économique. Or l'économie a été bousculée ces dernières années, et cela se traduit par des fluctuations considérables dans les analyses des données du transport de marchandises pour le canton de Berne. De manière générale, on estime que le transport de marchandises prendra de l'ampleur sur le long terme : les Perspectives d'évolution du transport 2050 de la Confédération prévoient une augmentation de 31 % des prestations du transport de marchandises entre 2017 et 2050.

Pour autant, dans le canton de Berne, le transport de marchandises est en léger recul. L'avenir nous dira si cette tendance s'inscrira dans la durée. Le trafic intérieur est le trafic qui prédomine au sein du canton. Il est suivi par le trafic vers d'autres cantons. Les importations et les exportations directes depuis et vers l'étranger jouent un rôle relativement mineur. Le trafic de transit n'est pas pris en compte dans les présentes évaluations, la marge de manœuvre du canton dans ce domaine étant comparativement faible.

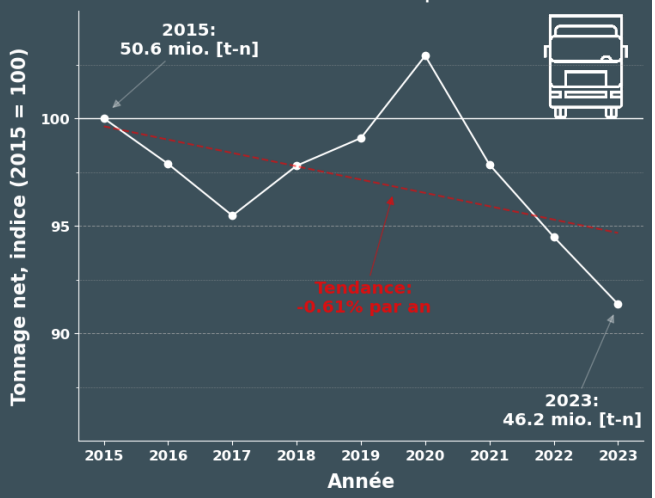
Prestation de transport et part modale (hors trafic de transit) :
L'évolution des prestations de transport en tonnes-kilomètres nettes est volatile et suit une trajectoire parallèle aux fluctuations conjoncturelles. Malgré tout, une légère tendance à la baisse se dessine (-0,93 % par an). S'agissant du transport par la route, les véhicules utilitaires lourds sont responsables d'une grande partie des tonnes-kilomètres (env. 80 %). Ainsi, les évolutions de ce mode de transport déterminent la vue d'ensemble des prestations de transport de même que la part modale.



Le transport de marchandises par le rail
Chaque année, entre 3,5 et 4 millions de tonnes nettes de marchandises sont acheminées par le rail, ce qui représente 6 à 7 % de la quantité totale du transport de marchandises. Étant donné que les marchandises transportées par le rail parcourent, en moyenne, de plus longues distances que les marchandises transportées par la route, cette part est bien plus réduite que les prestations de transport auxquelles elles correspondent. Contrairement à ce que pourrait laisser penser la part modale, le volume du transport de marchandises par le rail a fortement diminué depuis 2015, en moyenne de 1,66 % par an.



Le transport de marchandises dans les véhicules utilitaires lourds*
Les véhicules utilitaires lourds transportent chaque année entre 45 et 53 millions de tonnes nettes de marchandises, et se taillent ainsi la part du lion du transport de marchandises dans le canton de Berne (env. 85 %). Mais là encore, des fluctuations importantes se font jour, même si elles peuvent s'expliquer, en partie, par des raisons statistiques, les valeurs pour le canton de Berne correspondant en réalité à l'évaluation d'une quantité partielle de l'échantillon national. La tendance légèrement en recul (-0,61 % par an) pour ce moyen de transport influence considérablement la tendance du volume total de marchandises transportées.

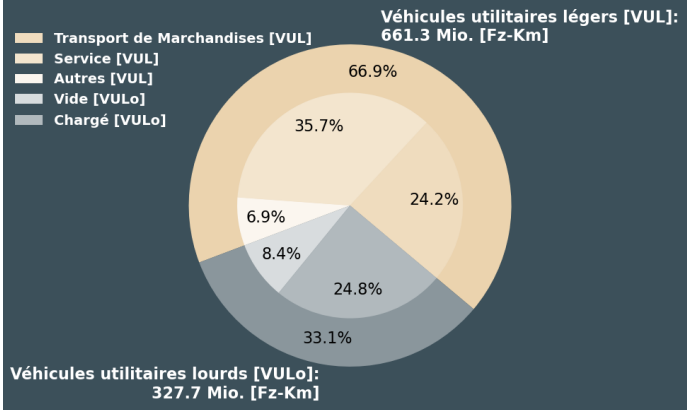


Véhicules utilitaires légers
Concernant les véhicules utilitaires légers, seules des données pour les années 2013 et 2023 (Enquête sur les véhicules utilitaires légers, OFS 2024) sont disponibles, ce qui rend impossible toute conclusion quant aux évolutions des dernières années. Entre 2013 et 2023, la quantité de marchandises transportées a augmenté de 7,5 %. Il convient de noter ici que les véhicules utilitaires légers sont utilisés non seulement pour le transport de marchandises mais aussi pour différentes prestations de services avec ou sans marchandises. Cela se reflète dans l'évolution des véhicules-kilomètres parcourus, qui ont augmenté de 32 % au cours de la même période.

*Selon les données, les t-n transportées par les VULo ont diminué d'environ 25 % entre 2021 et 2022. Comme cela n'est pas vérifiable à l'aide d'autres données, la valeur de 2022 a été ajustée en tenant compte des données relatives aux véh-km parcourus.

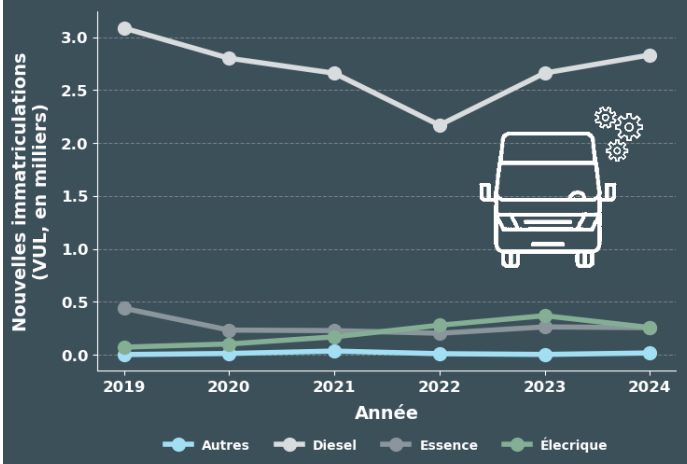
Prestations kilométriques du transport de marchandises par la route, 2023

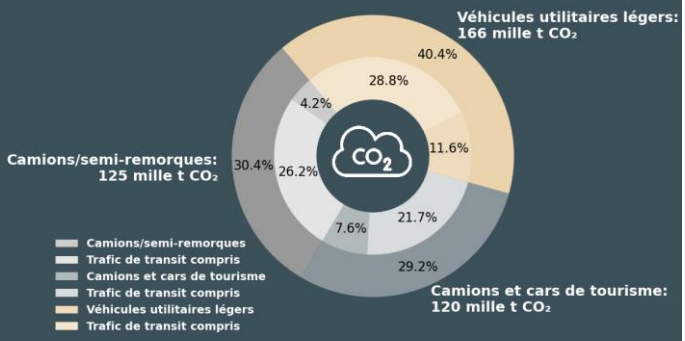
La comparaison des prestations parcourues sur la route, exprimées en kilomètres, confirme le rôle majeur joué par les véhicules utilitaires légers. En 2023, ces derniers ont représenté 67 % du trafic total des véhicules utilitaires. On constate également l'importance des trajets liés à des prestations de services (env. 53 %). Au cours des dernières années, les prestations kilométriques des véhicules utilitaires lourds ont présenté une volatilité identique à celle des quantités de marchandises transportées. Les véhicules utilitaires lourds étant utilisés en premier lieu pour le transport de marchandises, on fait la distinction entre les trajets avec et sans chargement. En 2023, près d'un quart des véhicules-kilomètres parcourus par des véhicules utilitaires lourds étaient sans chargement. Cette part est stable depuis 2015.



Les motorisations des véhicules utilitaires

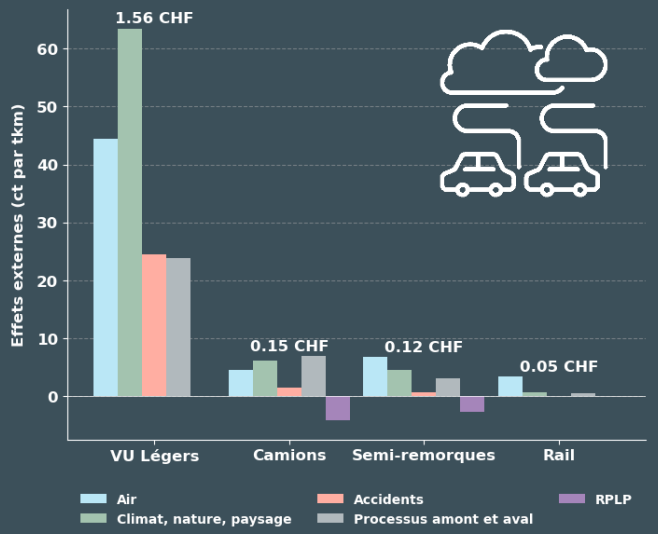
Une grande partie des véhicules utilitaires sont équipés de systèmes de propulsion fossiles. Ainsi, sur les quelque 5000 véhicules lourds immatriculés dans le canton de Berne, 98 % fonctionnent au diesel et 1,5 % à l'électricité. Et en 2024, sur les 50 000 véhicules légers immatriculés dans le canton, 84 % possédaient une motorisation diesel, 12 % une motorisation essence et 2,2 % une motorisation électrique. Toutefois, la part des véhicules électriques dans les nouvelles immatriculations augmente de manière progressive depuis 2019 par rapport à la part des voitures essence et diesel. Concernant les véhicules utilitaires lourds, aucune tendance ne se dessine. En 2024, les véhicules lourds avec motorisation électrique représentaient 7,2 % des nouvelles immatriculations et ceux avec motorisation diesel 92,5 %.





Émissions de CO_2 des véhicules utilitaires, 2022

D'après la plate-forme de données énergétiques et climatiques du canton de Berne, en 2022, les véhicules utilitaires ont émis 411 000 tonnes de CO_2 . Les émissions de ce moyen de transport représentent 23,5 % des émissions totales estimées de CO_2 pour le secteur des transports. La plus grande partie de ces émissions (env. 77 %) est imputable au trafic de transit, tous moyens de transport confondus. La part des émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers s'établit autour de 40 %. La différence importante entre cette valeur et la part des prestations kilométriques de ces véhicules s'explique par le fait que les véhicules utilitaires lourds émettent, en moyenne, bien plus de CO_2 par kilomètre que les véhicules légers.



Effets externes du transport de marchandises, 2021

Le rapport « Effets externes du transport, 2021 » (Ecoplan et Infras 2024) montre des différences au sein du transport de marchandises en fonction du mode de transport, concernant l'origine des coûts sociaux non internalisés, par exemple consécutifs aux accidents ou dus aux émissions de CO_2. Les chiffres du transport de marchandises sont exprimés en tonnes-kilomètres (tkm). En 2021, les voitures de livraison étaient à l'origine des coûts les plus élevés par tkm. Cela tient au fait que, d'une part, les véhicules utilitaires légers parcourent un grand nombre de kilomètres avec un poids de chargement réduit et, d'autre part, une partie des effets externes concernant les véhicules utilitaires lourds sont internalisés en raison de la RPLP.

Sources :

	Transport de marchandises par le rail	Données sur les parcours des trains (2015-2023)*, CFF Infrastructure. Statistique des transports publics (Trafic marchandises rail inclus) (TP), Office fédéral de la statistique
	Transport de marchandises par la route, véhicules utilitaires lourds	Statistique du transport de marchandises (STM) (2015-2023)*, Office fédéral de la statistique Enquête sur le trafic transfrontalier de marchandises par la route (GQGV) (2014, 2019), Office fédéral de la statistique
	Transport de marchandises par la route, véhicules utilitaires légers	Enquête sur les véhicules utilitaires légers (EVL) (2013, 2023)*, Office fédéral de la statistique
	Parc de véhicules, véhicules utilitaires légers et lourds	Données relatives aux véhicules (2015-2024)* : Parcs de véhicules et nouvelles immatriculations, Office fédéral des routes
	Effets externes du transport de marchandises	Ecoplan et Infras *sur mandat de* l'Office fédéral du développement territorial 2024. «Externe Effekte des Verkehrs 2021. Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffs-verkehrs», Berne (en allemand, avec résumé en français).
	Émissions de CO_2 des véhicules utilitaires	Plate-forme de données énergétiques et climatiques (2022), canton de Berne

*Années de collecte des données

Glossaire :

Prestation de transport	La prestation de transport est obtenue en multipliant le poids de la marchandise par la distance parcourue pour le transport. La prestation de transport est exprimée en tonnes-kilomètres nettes.
Prestation kilométrique	Distance parcourue par les véhicules, indépendamment de leur chargement. Elle est exprimée en véhicules-kilomètres.
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
Tonnes nettes [t-n]	Pour calculer le volume du transport de marchandises, on utilise le poids net de la marchandise, autrement dit : le poids propre de la marchandise transportée, lequel est exprimé en tonnes nettes.
Tonnes-kilomètres nettes [tkm-n]	D'après l'Office fédéral de la statistique (OFS), une tonne-kilomètre correspond au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre. Le poids des marchandises étant exprimé en tonnes nettes, il en résulte ici des tonnes-kilomètres nettes.
Transport de marchandises	Dans le canton de Berne, l'intérêt est porté avant tout sur le type de trafic « Transport de marchandises », les modes de transport pertinents dans le canton étant le transport par le rail et le transport par la route. Il s'agit ici avant tout des segments dénommés par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) « Transport de marchandises » et « Déplacements liés à une activité de service avec marchandises ». Le rapport d'activité sur la STML pour la période 2021-2024 prend en compte les quantités et les prestations de transport de l'ensemble des véhicules utilitaires légers. Les différences concernant les motifs de déplacement et la part du « Transport de marchandises » dans le transport lié à l'activité économique avec les véhicules utilitaires légers font l'objet de discussions.
Véhicules utilitaires légers [VUL]	Sont considérés comme véhicules utilitaires légers par l'Office fédéral de la statistique (OFS) les voitures de livraison et les tracteurs à sellette dont le poids total n'excède pas 3,5 tonnes.
Véhicules utilitaires lourds [VULo]	Sont considérés comme véhicules utilitaires lourds par l'Office fédéral de la statistique (OFS) les camions et les tracteurs à sellette de plus de 3,5 tonnes.
Véhicules-kilomètres [véh-km]	Les véhicules-kilomètres mesurent le nombre de kilomètres parcourus par un véhicule.

Mode de citation recommandé :

Service de Coordination Transport de marchandises et logistique de l'Office de transports publics et de la coordination des transports du canton de Berne (2025), fiche d'information « Transport de marchandises et logistique dans le canton de Berne »

Publication

Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne
Office des transports publics et de la coordination des transports
Service de coordination Transport de marchandises et logistique du canton de Berne (CTL BE)

Reiterstrasse 11, 3013 Berne
+41 31 633 37 11 info.aoev@be.ch
www.be.ch/fr/gueterverkehr