

Date de dépôt: 30 juillet 2003

Messagerie

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la motion de MM. Michel Balestra, Hervé Burdet, Hervé Dessimoz, Bernard Dupont, Jean Montessuit, Florian Vetsch et Hermann Jenni pour la prise en considération du facteur « transport professionnel privé de marchandises, de documents et de personnes » dans l'élaboration de la politique des transports à Genève

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 29 novembre 1990, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 686 ci-annexée, en ajoutant une sixième invite à la proposition originale.

La notion de « transport professionnel privé de marchandises, de documents et de personnes » mentionnée dans le titre de la motion regroupe un nombre important d'activités et d'utilisateurs de la route. Chaque acteur a des besoins et des limitations qui lui sont propres et qui ne sont pas applicables à d'autres. La situation est donc complexe et requiert la consultation de nombreux intervenants.

Les problèmes inhérents au transport professionnel et les solutions qui peuvent être apportées, avaient déjà été abordés dans le cadre du plan de circulation C 2000 et du projet mobilité 2005, tout particulièrement dans le rapport Mobilité 2005, référence E1, intitulé « Transports routiers de marchandises dans le canton de Genève » (voir annexe). La question principale examinée dans le cadre de ce rapport est celle du transport des marchandises. Les comptages effectués regroupent indifféremment le transport de documents et celui de marchandises. Cette catégorie est plus facilement identifiable et peut

être ainsi aisément estimée, notamment grâce aux données communiquées par les douanes et au suivi assumé après l'instauration de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).

D'une façon générale, la collecte des informations est complexe, principalement en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises. Suite à de nombreuses observations, il est apparu que les transports professionnels pouvaient être rangés en deux catégories principales et deux sous-catégories. Tout d'abord, les véhicules de plus ou de moins de 3,5 tonnes, puis, d'une part, les véhicules roulant pour leur propre compte, où le transport est effectué par l'entreprise propriétaire de la marchandise, et, d'autre part, pour le compte d'autrui, dans le cas des transporteurs professionnels.

Durant la dernière décennie, le nombre de poids lourds a considérablement diminué (-23 %) alors que celui des camionnettes a légèrement augmenté. Une certaine stagnation a été observée depuis 1998. On relève une nette prédominance des véhicules utilitaires légers, soit plus de trois quarts du nombre de véhicules immatriculés dans le canton pour le transport professionnel ou du nombre de trajets quotidiens.

Environ 50 000 déplacements de véhicules utilitaires légers ou lourds sont recensés quotidiennement dans le canton, dont près de 90 % en trafic interne. Les zones urbaines ou industrielles concentrent 80 % des déplacements. La moitié des déplacements est en relation avec la ville de Genève, mais à peine 40 % des déplacements poids lourds qui, souvent, restent en périphérie. Les véhicules utilitaires légers représentent 4 % du nombre de déplacements journaliers, les poids lourds 1 à 2 %, contre 94 à 95 % pour le transport individuel.

Comme on le voit, le champ ouvert par ce thème est aussi large qu'insuffisamment exploré jusqu'ici. De surcroît, le nombre d'utilisateurs professionnels ne se limite pas seulement au transport de marchandises, mais aussi à celui des personnes et des documents. Chacun de ces intervenants de la vie professionnelle de Genève doit être considéré en fonction de la spécificité de son travail.

S'agissant de la problématique de la réduction des nuisances causées par les véhicules, c'est l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, du 19 juin 1995 (OETV - RS 741.41), et ses annexes, qui est applicable. Les minima prévus dans l'OETV sont eurocompatibles et doivent être respectés pour qu'un véhicule puisse être immatriculé en Suisse. Dès lors, l'Etat de Genève ne peut pas imposer des exigences plus strictes aux transporteurs professionnels privés que celles prévues dans l'ordonnance fédérale. Les transporteurs publics, tel que les

Transports publics genevois, font pour leur part fréquemment appel au service cantonal de protection de l'air et au service cantonal de protection contre le bruit lors de l'établissement d'appels d'offres pour l'achat de nouveaux véhicules, afin que ceux-ci répondent au mieux aux impératifs de protection de l'environnement en fonction des évolutions technologiques récentes.

Pour conclure, le Conseil d'Etat entend donner une priorité à la question de la gestion du transport professionnel. Cette problématique est prise en compte dans les projets d'aménagement sur le territoire du canton et dans le cadre des études menées sur la hiérarchisation du réseau routier. Une meilleure connaissance des besoins permettra de définir plus clairement encore les mesures envisageables, comme par exemple d'autoriser le passage de véhicules de transports professionnels dans les rues dont l'accès est interdit au trafic privé. Le principal problème, pour lequel il convient de trouver une solution, est celui des pertes de rentabilité dues aux véhicules pris dans des embouteillages ou perdant du temps lors de leurs livraisons, par faute d'accès pour décharger la marchandise, le risque étant alors qu'ils stationnent dans des endroits où ils créent une gêne pour les autres utilisateurs de la route.

Le Conseil d'Etat est attentif à ces questions et a chargé l'office des transports et de la circulation (OTC) de créer un groupe « transports professionnels », qui a pour mission d'identifier les problèmes et de trouver des solutions pouvant convenir à chaque catégorie. Ce groupe est composé de membres des principales organisations de transport professionnel, commerçantes et économiques, afin de regrouper le plus grand nombre d'expériences et de trouver les meilleures solutions.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

Le président :
Laurent Moutinot

*Annexes : texte de la motion
 rapport Mobilité 2005 - Transports routiers de marchandises
 dans le canton de Genève - référence E1*

ANNEXE

Secrétariat du Grand Conseil**M 686**

*Proposition de MM. Michel Balestra,
Hervé Burdet, Hervé Dessimoz,
Bernard Dupont, Jean Montessuit,
Florian Vetsch et Hermann Jenni*

Dépôt : 29 octobre 1990

PROPOSITION DE MOTION**pour la prise en considération du facteur****« transport professionnel privé de marchandises, de documents
et de personnes »****dans l'élaboration de la politique des transports à Genève**

LE GRAND CONSEIL,

considérant :

le manque d'éléments statistiques concernant le volume des transports professionnels privés de marchandises, de documents et de personnes réalisés sur le territoire du canton de Genève;

la nécessité de transports professionnels privés pour alimenter les entreprises du canton en matières premières, marchandises à distribuer, à vendre, à transformer, à expédier, etc.;

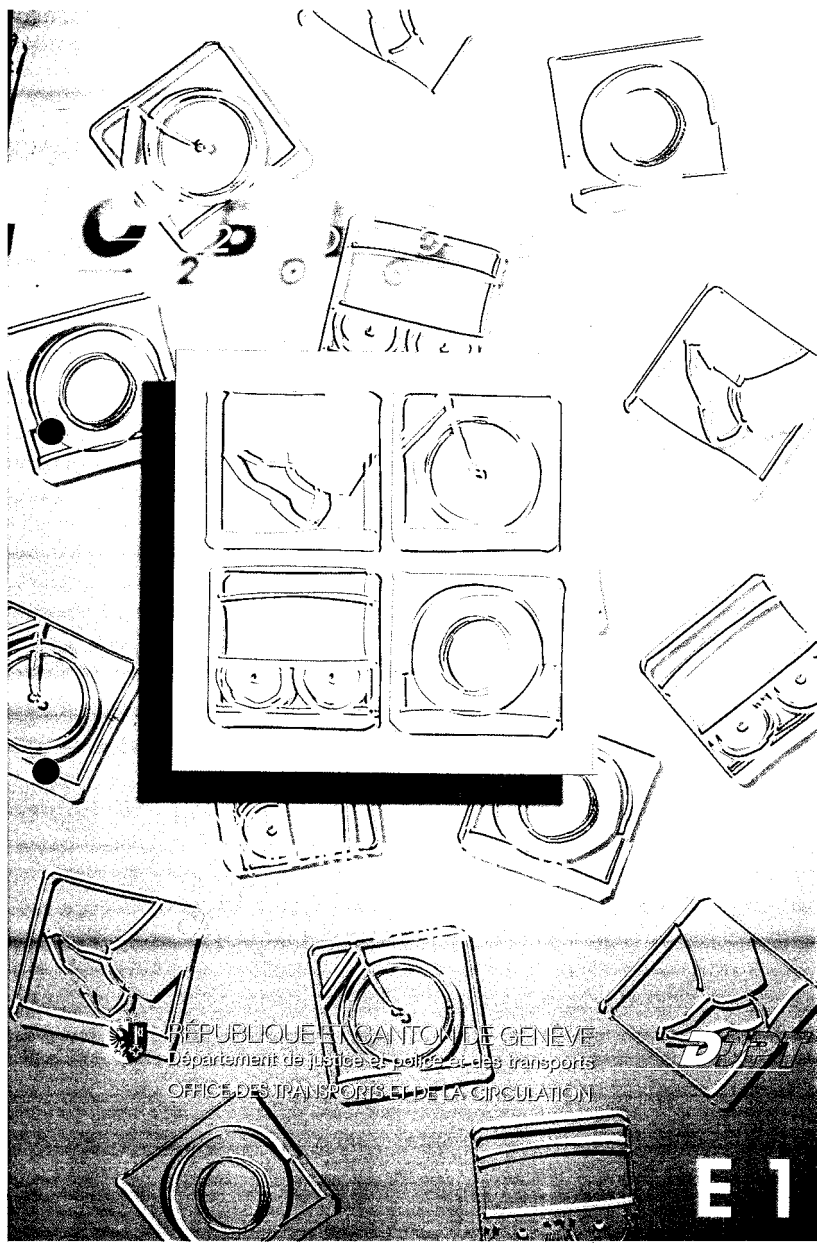
l'importance des transports professionnels privés pour le transport des personnes et des documents (taxis, courriers rapides);

les articles 3 et 9, alinéa 2, de la constitution de la République et canton de Genève, du 24 mai 1847,

invite le Conseil d'Etat

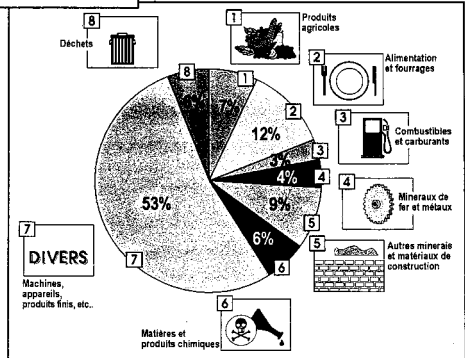
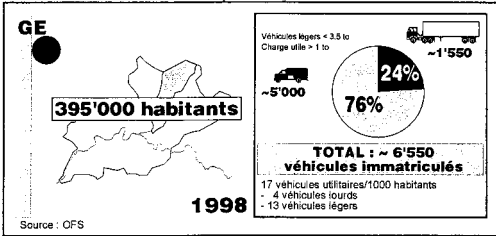
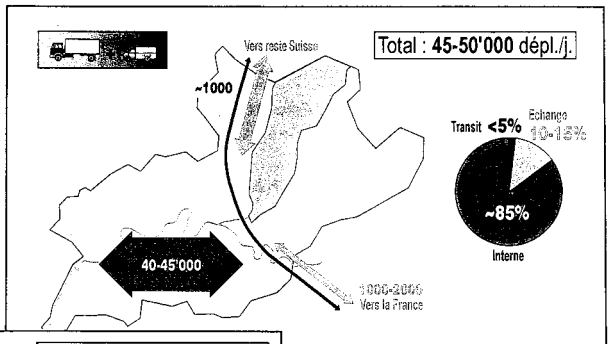
1. à déterminer le volume des transports professionnels de marchandises, de personnes, de documents réalisés par des sociétés commerciales privées ou des administrations pour leur propre compte ou le compte de tiers, sur le territoire du canton de Genève;
2. à évaluer, comme cela a été fait pour les transports publics, l'évolution de ce volume pour les années à venir;
3. à situer géographiquement les besoins en transports professionnels privés, en établissant si nécessaire un cadastre des besoins;
4. à tenir compte de la nécessité des transports professionnels privés, dans les projets concernant les transports publics et les prochaines études sur la circulation;
5. à maintenir des conditions de travail acceptables pour toutes les personnes ayant pour activité de transporter professionnellement des marchandises, du courrier ou d'autres personnes sur le territoire du canton, y compris au centre de la ville;
6. à veiller à ce que les transports professionnels, publics et privés, s'orientent avec le souci de réduire au maximum les nuisances qu'ils provoquent en respectant, selon l'évolution technologique, l'application des normes de protection de l'environnement (air et bruit) à leur parc de véhicules.

ANNEXES



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
Département de justice, police et des transports
OFFICE DES TRANSPORTS ET DE LA CIRCULATION

E 1



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE - OTC

**TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
DANS LE CANTON DE GENEVE**

NOVEMBRE 1998

TABLE DES MATIERES

	<u>Page n°</u>
AVANT-PROPOS	1
1. CONTEXTE	2
2. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN SUISSE, ● QUELLE ÉVOLUTION CES DERNIÈRES ANNÉES ?	2
3. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DANS LE CANTON DE GENEVE	2
3.1 COMMENT ?	2
3.2 OÙ ?	2
3.3 QUEL TRAFIC ?	2
3.4 QUOI ?	2
3.5 POUR QUI ?	2
4. LES CHIFFRES A RETENIR	2
●	



LISTE DES FIGURES**Figure n°**

1. *Evolution de la répartition modale des marchandises en Suisse (non-compris : oléoducs et autres modes)*
2. *Evolution du trafic marchandises routier*
3. *Evolution du taux d'utilisation des véhicules et des parts de types de commanditaires*
4. *COMMENT : parcs des véhicules utilitaires*
5. *COMMENT : évolution récente du parc utilitaire genevois*
6. *COMMENT : véhicules légers et poids lourds*
7. *OÙ : structure du trafic*
8. *OÙ : génération de trafic, par zones*
9. *OÙ : distribution du trafic, hors du canton de Genève*
10. *QUEL TRAFIC : part des déplacements de marchandises sur le total des déplacements*
11. *QUEL TRAFIC : synthèse du trafic poids lourds*
12. *QUEL TRAFIC : changer de trafic sur les grands axes*
13. *QUOI : chargement transporté*
14. *POUR QUI : commanditaire du transport*
15. *Quelques chiffres essentiels*



AVANT-PROPOS

Le but de ce rapport est de poser les premiers jalons d'une connaissance de la problématique des transports marchandises routiers dans le canton de Genève. Au travers de diverses sources statistiques (OFS, OTC, ...), un diagnostic synthétique a été brossé sur différents aspects : comment transporte-t-on les marchandises sur route à Genève? Quel trafic cela génère-t-il? Où? Que transporte-t-on? Etc ...

Plusieurs bases de données ont été utilisées pour parvenir à ce diagnostic :

- l'enquête OFS 1993 du trafic routier de marchandises en Suisse, dont la partie genevoise a été dépouillée par le bureau lucernois Albrecht^{1/};
- d'autres sources statistiques (OTC, Canton de Genève,...), afin d'offrir, sans investigation particulière, le maximum de connaissances et d'analyse sur ce domaine.

Genève a participé au cours de ces dernières années, tout comme Lausanne, Berne, Bâle, Lucerne et Zürich, au programme d'études helvético-européen **COST 321** qui traitait des transports de marchandises en ville. Diverses études ont permis de brosser le portrait de la situation actuelle en termes de transports de marchandises et d'en tirer des enseignements instructifs (une étude comparable a été notamment réalisée dans l'agglomération lausannoise^{2/}).

Ce rapport est le premier pas d'une réflexion globale sur des solutions à apporter aux problèmes actuels liés aux transports routiers de marchandises à Genève.

^{1/} République et Canton de Genève - OTC - Flux de marchandises 1993 dans le canton de Genève - Juin 1998 - Albrecht

^{2/} COREL / COST 321 - Transports de marchandises dans l'agglomération lausannoise - Septembre 1997 - Transitec / Robert-Grandpierre & Rapp SA



1. CONTEXTE

Alors que le transport de personnes fait l'objet depuis plusieurs décennies de nombreuses études, investigations, recherches, débouchant sur la mise en œuvre d'importantes réalisations intégrant tous les modes de transports des personnes, **le domaine des transports de marchandises, dans sa globalité, est encore presque totalement méconnu.** Ce constat peut être fait d'ailleurs non seulement à Genève, mais également en Suisse et dans tous les pays européens, où les données à ce sujet sont partout très lacunaires et où les pouvoirs publics, face à ces problèmes, sont partout quasi impuissants.

Si la typologie des marchandises transportées et les divers circuits de distribution sont relativement bien cernés, les données quantitatives, au niveau des agglomérations suisses notamment, font cruellement défaut : **quantités de flux de marchandises, de camions, de camionnettes ou de wagons, prestations de trafic, structures géographiques des déplacements, répartition entre modes de transport,...** tout autant de données qui, aussi grossières soient-elles, échappent à la connaissance et à l'analyse.

Le trafic de marchandises, et tout particulièrement le trafic routier de marchandises a des implications et des impacts sur toute l'organisation d'une agglomération, ceux-ci pouvant être regroupés dans les trois catégories principales suivantes :

- le **trafic**, soit son importance et ses impacts sur l'exploitation des réseaux routiers et autoroutiers, ainsi que ferroviaires;
- l'**économie**, soit l'effet, au niveau de la productivité des divers moyens de transports utilisés et, inversement, l'influence de l'évolution de la conjoncture et des exigences de rentabilité sur l'organisation et les modes de transport de marchandises employés;
- les **nuisances**, soit les impacts occasionnés par ces divers moyens de transports, aux niveaux du bruit et de la pollution de l'air, notamment.

2. LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES EN SUISSE, QUELLE EVOLUTION CES DERNIERES ANNEES ?

Il est intéressant, avant de se pencher sur le cas spécifique du canton de Genève, de jeter un rapide coup d'œil sur les grandes évolutions et tendances constatées en Suisse ces dernières années.

Le cas de la **répartition modale des prestations** (tonnes x kilomètres) est déjà particulièrement instructif. Si l'on ne prend pas en compte les modes très minoritaires tels que le fret aérien (0.16% du total des prestations) ou le transport par bateau (0.9% des prestations) et le transport par conduites, un cas un peu à part, on aboutit aux résultats de la figure 1 ci-dessous qui mettent en évidence l'évolution de la répartition rail/route pour les prestations de transports de marchandises.

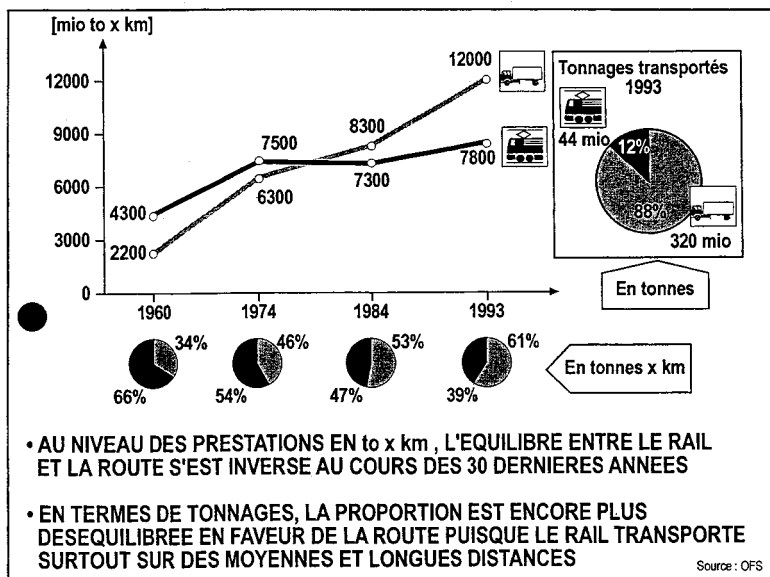


Figure 1 : Evolution de la répartition modale des marchandises en Suisse (non-compris : oléoducs et autres modes)



Fig. 2 En ce qui concerne plus particulièrement le **trafic routier**, le fait le plus marquant de ces dernières années relève de la **stagnation du tonnage transporté annuellement** (un peu plus de 300 millions de tonnes par an) et, par contre, de **l'explosion de la distance moyenne effectuée par tonne**, qui a augmenté en moins de vingt ans de près de **80%** ! La distance moyenne entre les sites de production, de stockage et de vente qui est en constante augmentation ces dernières années et le recours de plus en plus fréquent à de petits véhicules transportant peu de tonnages expliquent cet état de fait.

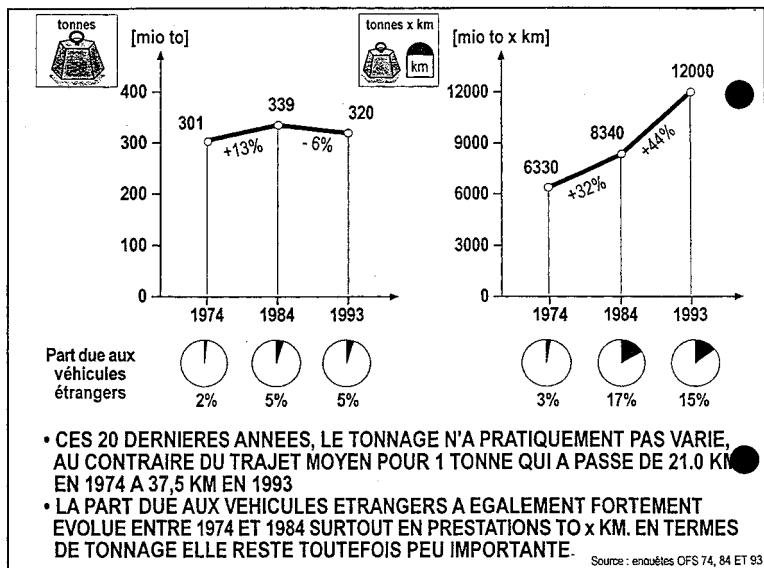


Figure 2 : Evolution du trafic marchandises routier

Fig. 3 Malgré cette explosion des prestations qui pourrait avoir comme conséquence de détériorer la rentabilité du transport de marchandises, on constate que c'est plutôt l'inverse qui se produit, puisque le taux d'utilisation des véhicules, soit le pourcentage de kilomètres parcourus à vide (sic !), a une tendance nette à fléchir (voir figure 3).



Cela peut s'expliquer, là également, par un recours accru aux petits véhicules, permettant de "calquer" au mieux les besoins de transports, mais également par un transfert progressif, mais très net ces dix dernières années, du...

....**compte propre**, c'est-à-dire des affréteurs possédant leur propre flotte de véhicules (comme Migros, certains entrepreneurs et autres entreprises)....

....au **compte d'autrui**, c'est-à-dire aux entreprises professionnelles de transports qui ont l'opportunité de combiner les chargements de plusieurs clients (type Sauvin - Schmidt - Balestrafic, etc.).

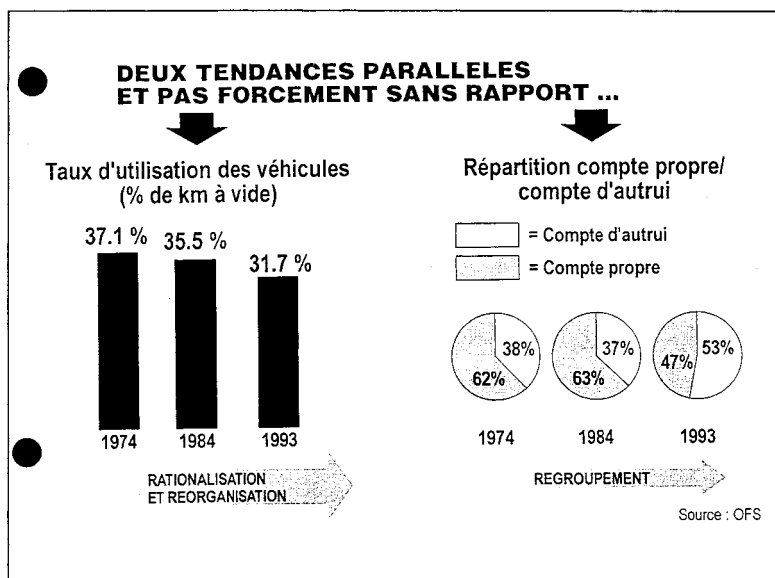


Figure 3 : Evolution du taux d'utilisation des véhicules et des parts de types de commanditaires



3. LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES DANS LE CANTON DE GENEVE

Les différents aspects analysés dans le cadre de cette étude sont présentés sous la forme de figures synthétiques, accompagnées si nécessaire de test explicatif.

Cinq questions principales structurent ce chapitre :

- **COMMENT** les marchandises sont-elles transportées ? Quels types de véhicules en termes de parc, de prestations, etc ?
- **OU** sont-elles transportées ? Quelle structure géographique des déplacements, quelle génération et distribution de déplacements ?
- **QUEL TRAFIC** cela engendre-t-il? Quelles charges sur le réseau, quelle part par rapport au trafic total ?
- **QUOI**, quels types de marchandises sont transportés ?
- **POUR QUI** cela est-il transporté ? Quelles sont les parts de transports pour compte propre et pour compte d'autrui ?

3.1 COMMENT ?

Le parc de véhicules utilitaires immatriculés dans le canton de Genève est indiqué ci-contre. Par véhicules utilitaires, on entend deux catégories bien distinctes qui sont :

- Les **poids lourds**, d'un poids total supérieur à 3.5 tonnes;
- Les **véhicules utilitaires légers** (ou camionnettes) dont le poids total est inférieur à 3.5 tonnes et dont la charge utile est toutefois supérieure à 1 tonne afin de ne pas tenir compte des véhicules genre breaks ou petits utilitaires.

Fig. 4

En comparaison à la moyenne suisse, Genève compte relativement peu de véhicules utilitaires (17 véh. ut./1000 hab. contre 29 en Suisse). Au niveau de la répartition poids lourds/véhicules utilitaires légers, la différence entre Genève et le reste de la Suisse s'estompe. Par contre, il est important de relever que l'on compte trois fois plus de véhicules légers que de camions !



COMMENT ?

PARCS DES VEHICULES UTILITAIRES

TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES A GENEVE

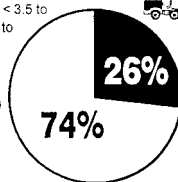
CH

7 mio habitants

1997

Véhicules légers < 3.5 to
Charge utile > 1 to

~149'000



~51'000

**TOTAL : ~ 200'000
véhicules immatriculés**29 véhicules utilitaires/1000 habitants
- 7 véhicules lourds
- 22 véhicules légers

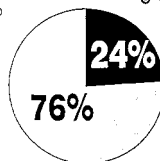
GE

395'000 habitants

1998

Véhicules légers < 3.5 to
Charge utile > 1 to

~5'000



~1'550

**TOTAL : ~ 6'550
véhicules immatriculés**17 véhicules utilitaires/1000 habitants
- 4 véhicules lourds
- 13 véhicules légers

Source : OFS

- COMPARATIVEMENT A LA SUISSE, GENEVE ABRITE PEU DE VEHICULES UTILITAIRES.
- LE PARC UTILITAIRE GENEVOIS EST PRINCIPALEMENT CONSTITUE DE VEHICULES LEGERS (3 sur 4), PLUS ENCORE QUE LA MOYENNE SUISSE.

Figure n° 4





L'évolution de la composition du parc genevois ne peut pas être appréhendée avec un recul très important (des données statistiques plus anciennes manquent à ce niveau). Toutefois, durant ces dix dernières années, le nombre de poids lourds s'est affaïssé (- 23 %) alors que celui des camionnettes a légèrement augmenté (+ 6%). En se référant au cas vaudois (qui ne doit pas fortement diverger du cas genevois), il est essentiel de savoir que de 1960 à 1995, les poids lourds ont crû de + 50% alors que le nombre de véhicules utilitaires légers a explosé de + 450% ! Une stagnation est observée depuis.

Cet état de fait confirme la dispersion de plus en plus grande du transport de marchandises (routier) à Genève et en Suisse en général.

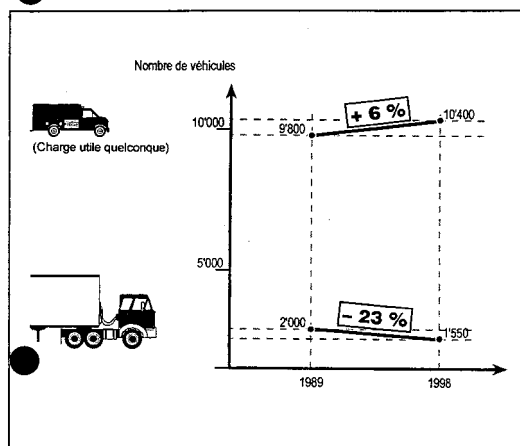


Figure 5 : Evolution récente du parc utilitaire genevois

L'enquête OFS de 1993 concernant les transports routiers de marchandises est une source de données très précieuse. Ayant touché chaque camion suisse un jour ouvrable de 1993, elle décrit les différents itinéraires et chargements de chacun d'eux.

Les valeurs exposées ci-contre, sont issues de cette enquête et de valeurs déterminées grâce au croisement avec d'autres sources (comptages de trafic notamment).

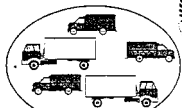
Fig. 6 Ci-contre sont exprimées les prestations effectuées par les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

Que ce soit aux niveaux des véhicules immatriculés dans le canton ou du nombre de trajets quotidiens (voir fig. 7 pour les détails), **la prédominance des véhicules utilitaires légers est nette : plus de 3/4 du total.**

Par contre, en ce qui concerne les tonnages transportés, et c'est normal, cette proportion s'inverse puisque seul 1/5 des charges est transporté par ce type de véhicules ! Le poids moyen par véhicule et par jour est de 0.6 tonnes, alors qu'il est dix fois supérieur pour les poids lourds (5 à 6 tonnes/j.).

COMMENT ?

VEHICULES LEGERS ET POIDS LOURDS ...

TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES A GENEVERAPPEL :
PARC DES VEHICULES DANS
LE CANTON DE GENEVEVEHICULES UTILITAIRES LEGERS
< 3,5 to

~ 5'000



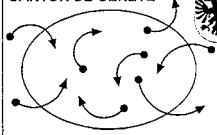
76%

VEHICULES UTILITAIRES LOURDS
> 3,5 to

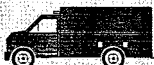
~ 1'550



24%

NOMBRE DE TRAJETS
QUOTIDIENS TOUCHANT LE
CANTON DE GENEVE

35-40'000/j.

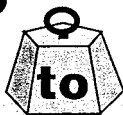


77%

10-12'000/j.



23%

TONNAGES QUOTIDIENS
TRANSPORTEES

3-4'000/j.

0.6 to/véh./j.

21%

13-14'000/j.



5 à 6 to/véh./j.

79%

Source : OFS, Albrecht

**UN QUART DES VÉHICULES (LES POIDS LOURDS)
TRANSPORTENT LES 4/5 DES TONNAGES !**

Figure n° 6



NOVEMBRE 1998

9000.85-BL/SG/Rv-20.11.98

3.2 OÙ ?

Le dépouillement de l'enquête OFS 93 (effectué par le bureau Albrecht), enrichi de données de comptages, permet de structurer le trafic routier de marchandises en :

- **trafic de transit** : il ne fait que traverser le canton (par exemple par l'autoroute de contournement);
- **trafic d'échange** : il s'agit d'un déplacement mettant en relation le canton de Genève avec l'extérieur (France ou Suisse);
- **trafic interne** : déplacements ne sortant pas des limites du canton.

Ainsi un poids lourd peut générer, par exemple, plusieurs déplacements par jour, dont certains peuvent être en échange avec le canton et d'autres internes au canton. ●

Fig. 7

De manière grossière, 50'000 déplacements de véhicules utilitaires légers et lourds sont recensés dans le canton quotidiennement, dont près de 90 % en interne.

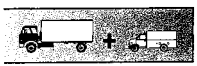
Le caractère local est plus affirmé pour les camionnettes (90 à 95 % d'internes), les poids lourds fonctionnant comparativement un peu plus pour du trafic à longue distance (70 à 75 % d'internes).

Enfin, il est intéressant de constater que par sa configuration géographique en "bout de ligne", Genève fonctionne de manière beaucoup plus confinée qu'une agglomération comme Lausanne. Les échanges de cette dernière avec la Côte, la Riviera ou le Gros de Vaud, ne trouvent pas d'équivalent à Genève. Les échanges avec la France sont relativement faibles (1000 à 2000 dépl./j. environ). ●

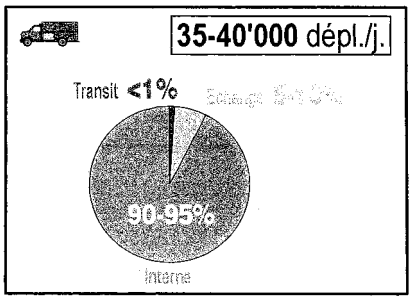
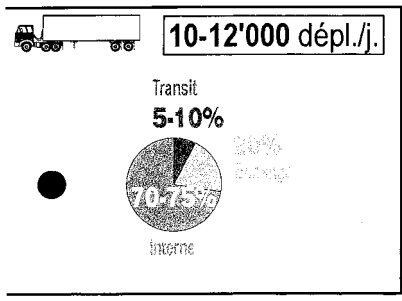
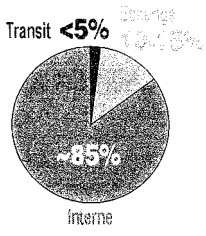
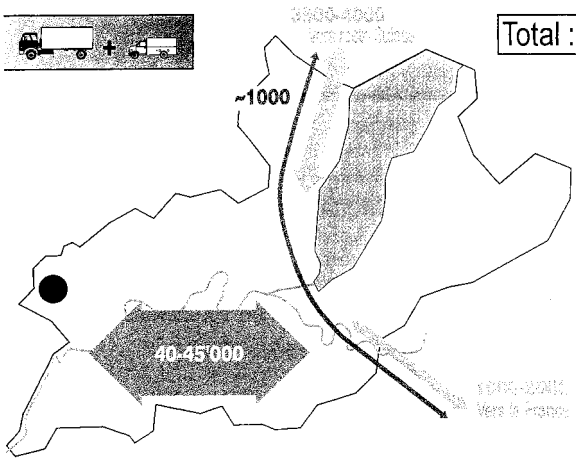


OU? STRUCTURE DU TRAFIC

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES A GENEVE



Total : 45-50'000 dépl./j.



- PRÈS DE 9 DÉPLACEMENTS SUR 10 S'EFFECTUENT SANS SORTIR DU CANTON !
- LE TRANSIT ET L'ÉCHANGE SONT SURTOUT L'AFFAIRE DES POIDS LOURDS.
- GENÈVE FONCTIONNE BEAUCOUP PLUS EN "VASE CLOS" QUE LA RÉGION LAUSANNOISE, PAR EXEMPLE :



Région Lausannoise (COREL + Morges)

Source : basé notamment sur rapport Albrecht

Figure n° 7

Fig. 8 La génération de trafic n'est, bien entendu, pas homogène : les zones urbaines ou industrielles (A, B et C) concentrent 80 % des déplacements, laissant des "miettes" à la plus grande partie du canton.

La commune de Genève seule (A) est concernée par environ la moitié des déplacements totaux, mais par à peine 40 % des déplacements de poids lourds qui, souvent, restent en périphérie.

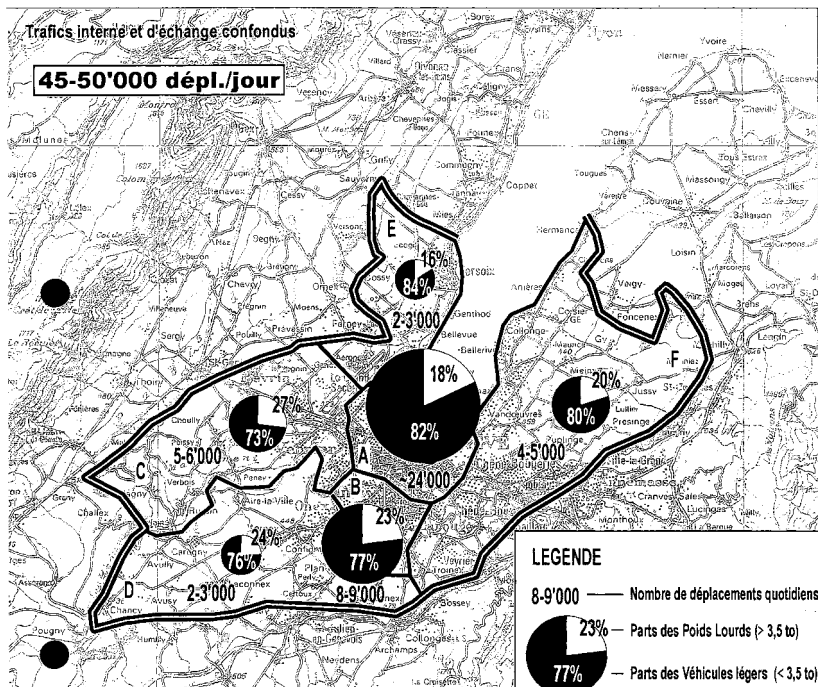


OU? GENERATION DE TRAFIC, PAR ZONES

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES A GENEVE

Traffic interne et d'échange confondus

45-50'000 dépl./jour



- LA MOITIE DES DEPLACEMENTS EST EN RELATION AVEC LA VILLE DE GENEVE, 80% AVEC LES ZONES A,B ET C !
- LA VOCATION INDUSTRIELLE DES SECTEURS "B", "C" ET "D" SE TRADUIT PAR UNE PART POIDS LOURDS PLUS ELEVEE QU'AU CENTRE OU DANS LES ZONES RESIDENTIELLES (23 à 27% contre 16 à 20%)

Source : rapport Albrecht

Figure n° 8



NOVEMBRE 1998

9000.85-BL/SG/Rv-20.11.98

Fig. 9 A l'extérieur du canton, la distribution du trafic est également intéressante à analyser.

Les déplacements de poids lourds et de camionnettes s'effectuent souvent en chaînes. Les arrêts "juste" avant ou après Genève sont très fréquemment situés dans les cantons de Vaud, Neuchâtel ou Fribourg, même si les véhicules continuent plus loin en direction de la Suisse Allemande. Les liaisons directes Genève - Suisse Allemande sont donc peu nombreuses (20 à 25 % au total)

Pour ce qui est du trafic d'échange, les liaisons avec la France ne sont pas négligeables (25 à 30 %), mais ne représentent que 3 % des déplacements totaux (avec l'interne).

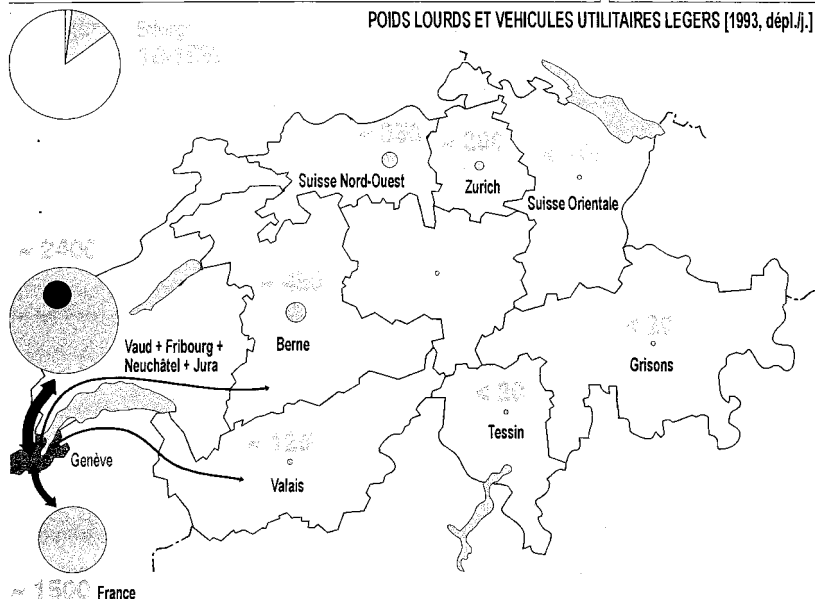


OU?

DISTRIBUTION DU TRAFIC HORS DU CANTON DE GENEVE

 TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES A GENEVE

POIDS LOURDS ET VEHICULES UTILITAIRES LEGERS [1993, dépl./j.]



LE TRAFIC EN ECHANGE AVEC GENEVE S'ETABLIT EN PRIORITE AVEC :

- Vaud / Fribourg / Neuchâtel / Jura ————— 45%
- la France ————— 25-30%

LE RESTE EST TRES DISPERSÉ DANS TOUTE LA SUISSE, LA SUISSE ALLEMANDE EST PEU REPRESENTÉE (20-25%)



La carte ci-dessus représente les derniers lieux de livraison avant d'arriver à Genève ou les premiers après en être reparti. Mais bon nombre de trajets s'effectuent en chaîne (plusieurs lieux de livraison) et peuvent donc quand même démarrer ou aboutir en Suisse allemande, sans que cela ne n'apparaisse ci-dessus



NOVEMBRE 1998

Figure n° 9

9000.85-BL/SG/Rv-20.11.98

3.3 QUEL TRAFIC ?

Fig. 10 En termes de déplacements quotidiens en transports individuels motorisés dans le canton de Genève, deux proportions peuvent être mises en évidence :

- les véhicules utilitaires légers représentent environ 4 % et les poids lourds 1 à 2 %;
- contrairement à l'agglomération lausannoise, où le déplacement de marchandises moyen est environ 25 % plus long que la moyenne de celui des voitures (7 km pour les véhicules utilitaires, 5,5 pour les voitures), la différence est inversée à Genève : 6 km pour les voitures, 4 à 5 km pour les marchandises.

TRAFFIC ?

**PART DES DEPLACEMENTS ROUTIERS DE MARCHANDISES
SUR LE TOTAL DES DEPLACEMENTS (~1993)**

TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES A GENEVE

**DEPLACEMENTS PAR JOUR DANS LE CANTON DE GENEVE
(interne + O-D)**



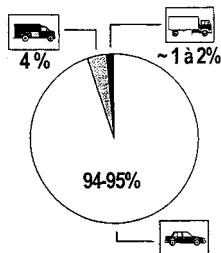
TRANSPORTS INDIVIDUELS : ~ 850'000



VEHICULES UTILITAIRES LEGERS (<3,5 to) : 35-40'000



POIDS LOURDS (>3,5 to) : 10-12'000

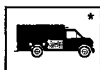


TOTAL ~ 900'000 dépl./jour

NOMBRE DE KILOMETRES MOYEN PAR DEPLACEMENT :



TRANSPORTS INDIVIDUELS : ~ 6,2 km/dépl. ¹⁾



VEHICULES UTILITAIRES LEGERS (<=3,5 to) : ~ 4 km/dépl.



POIDS LOURDS (>3,5 to) : ~ 6 km/dépl.

* basé sur déplacements navettes et locaux

1) selon données B. Dériaz

• LA PART DU TRAFIC DE MARCHANDISES NE DEPASSE PAS 6% DE L'ENSEMBLE DES DEPLACEMENTS MOTORISES ROUTIERS

• LA LONGUEUR MOYENNE DU DEPLACEMENT DES VEHICULES UTILITAIRES EST INFERIEURE A CELLE DES AUTOMOBILES

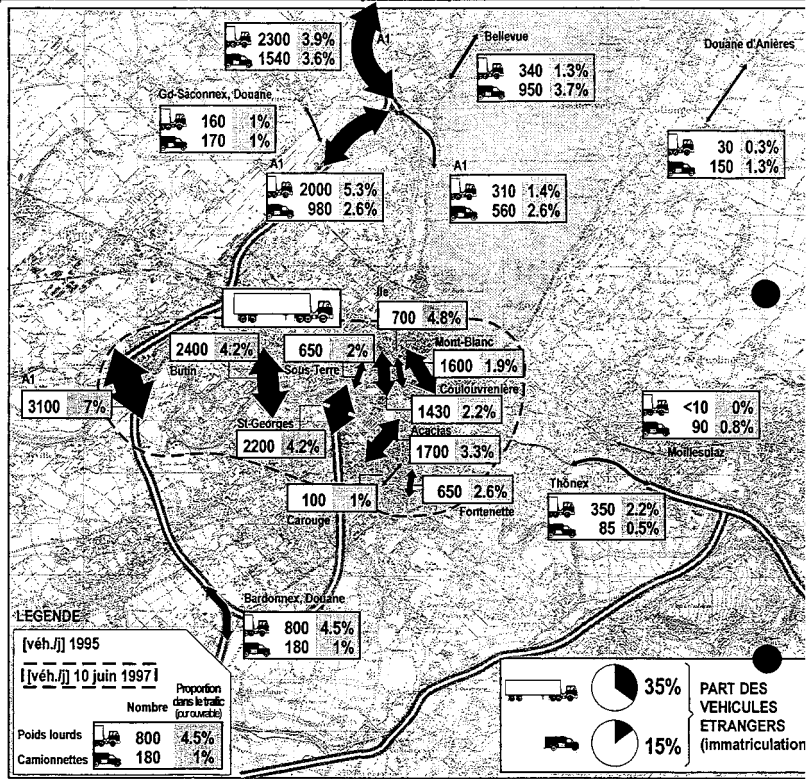
CE CONSTAT EST DIFFERENT QUE DANS LA REGION LAUSANNOISE OU LA LONGUEUR DES DEPLACEMENTS MARCHANDISES EST 25% PLUS GRANDE QUE CEUX DE PERSONNES (7km contre 5,5 km)



QUEL TRAFIC ?

CHARGES DE TRAFIC UTILITAIRE SUR LES GRANDS AXES (1995-97)

TRANSPORTS ROUTIERS MARCHANDISES A GEN



- **CONTRAIREMENT AUX AXES DU CENTRE** (pour lesquels les données sont cependant lacunaires), **LE TRAFIC UTILITAIRE DES GRANDS AXES EST MAJORITAIREMENT CONSTITUE DE POIDS LOURDS**
- **EN VILLE LA PART DES POIDS LOURDS OSCILLE ENTRE 1 ET 4%**
- **EN VILLE LE TRAFIC EST PLUS ELEVE DE PART ET D'AUTRE DE L'ARVE (~ 4500 PL) QUE DU RHONE (3000 PL), EN RAISON TRES CERTAINEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES DU SECTEUR ACACIAS-PRAILLE**

Sources : OFS, OTC

Figure n°



NOVEMBRE 1998.

9000.85-BL/SG/Rv-20.

Un certain nombre de valeurs de trafic ont pu être recueillies, soit au niveau national, soit au niveau cantonal (mesures 1997 de l'OTC sur les ponts). Un diagramme d'écoulement très fragmentaire mais répertoriant les lieux essentiels (frontières principales, réseau autoroutier, ponts) peut être dressé à partir de ces données.

2. En ce qui concerne les poids lourds uniquement (seule catégorie recensée à tous les points de comptage), il est intéressant de synthétiser :

- Le trafic total aux frontières;
- Le trafic sur le Rhône et l'Arve.

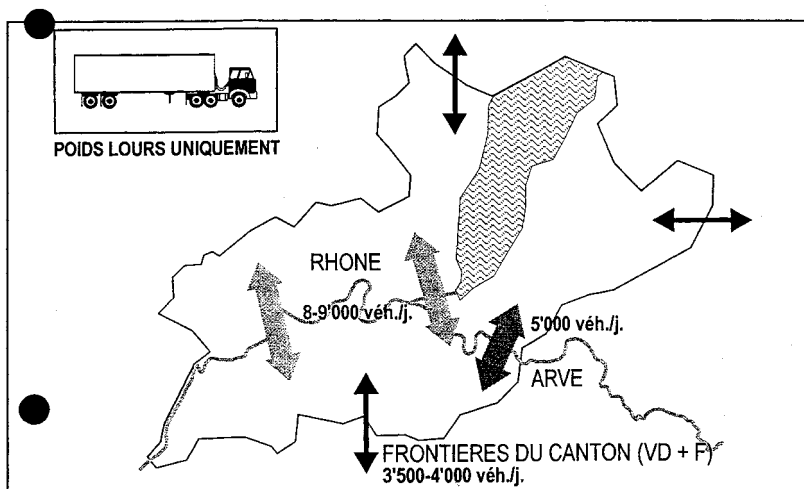


Fig. 12: Synthèse du trafic poids lourds

Par ce biais, la vocation locale du trafic de poids lourds est clairement mise en évidence : près de quatre fois plus de trafic sur les ponts qu'aux frontières du canton !

3.4 QUOI ?

Fig. 13 Un bon nombre de kilomètres sont parcourus, "malheureusement" à vide. Cela dénote un système de transports loin d'être optimisé, puisque cette part atteint tout de même un tiers (en baisse régulière depuis 20 ans, voir figure 3).

Huit catégories, correspondant à celles de l'OFS, ont été retenues pour décrire le chargement des véhicules. Cela va des produits agricoles aux minerais, en passant par les produits divers, les déchets, etc... Le principal enseignement est qu'**aucune catégorie ne sort du lot** : les catégories ne dépassent généralement pas 15 % et la plus grosse part est constituée de produits divers (machines, appareils, produits finis divers, etc...).



VOI?

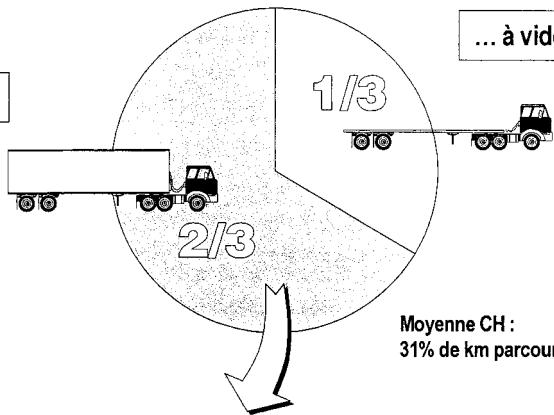
CHARGEMENT TRANSPORTE

TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES A GENEVE

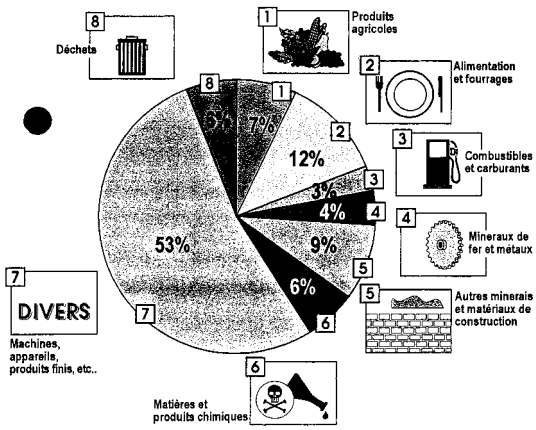
Km parcourus ...

... chargé

... à vide



Moyenne CH :
31% de km parcourus à vide



• 1/3 DE LA DISTANCE PARCOURUE EST FAITE A VIDE
• LES TYPES DE CHARGEMENTS TRANSPORTES SONT TRES DIVERS, AUCUNE CATEGORIE NE SORT DU LOT

Sources : OFS, rapport Albrecht

Figure n° 13



3.5 POUR QUI ?

Comme il est expliqué au chapitre 2, les marchandises ne sont pas toujours transportées par leur propriétaire. On distingue :

- **le transport pour compte propre**, où le transport est effectué par l'entreprise propriétaire de la marchandise. Par exemple, une chaîne de centres commerciaux possédant sa propre flotte de camions.
- **le transport pour compte d'autrui**, où le recours à un transporteur professionnel est effectué. Le transporteur ne fait qu'offrir un service de transport.

Comme à Lausanne, seuls environ 1/3 des déplacements sont effectués pour compte d'autrui. En Suisse allemande, le transport pour compte propre est minoritaire.

Il a été mis en évidence dans l'étude consacrée à l'agglomération lausannoise, que le transport pour compte d'autrui présente un rendement supérieur, car il offre l'opportunité de combiner les transports de plusieurs clients et ainsi optimiser les déplacements.

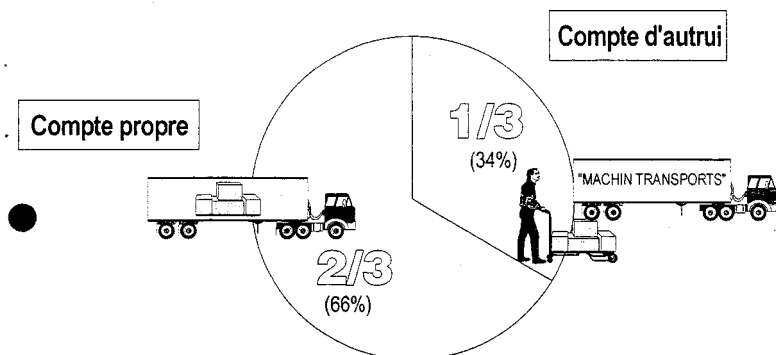
Ce transfert du transport pour compte propre vers le transport pour compte d'autrui (qui d'ailleurs s'observe lentement ces dernières décennies à Genève comme dans le reste de la Suisse, voir fig. 3) constitue l'une des pistes pour réduire petit à petit le trafic de marchandises. Cette tendance ne peut toutefois qu'être influencée par les lois du marché; les effets éventuels sont donc à attendre à long terme.

POUR QUI ?

COMMANDITAIRE DU TRANSPORT

TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES A GENEVE

[dépl./jour]



- UNE MAJORITE DES TRANSPORTS SONT EFFECTUES PAR DES ENTREPRISES NON-SPECIALISEES, POSSEDANT LEUR PROPRE FLOTTE DE VEHICULES. LES ENTREPRISES PROFESSIONNELLES (transporteurs) NE REPRESENTENT QU'UN TIERS DES DEPLACEMENTS
- MIS A PART AVEC LAUSANNE, LA COMPARAISON AVEC D'AUTRES VILLES SUISSES MONTRE DES DIFFERENCES TRES NOTOIRES :

	Compte propre	Compte d'autrui
Lausanne	67%	33%
Berne	42%	58%
Bâle	56%	44%
Lucerne	40%	60%
Zurich	47%	53%

Sources : rapport Albrecht

Figure n° 14



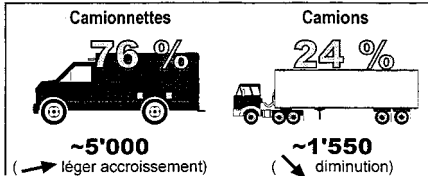
NOVEMBRE 1998

9000.85-BL/SG/Rv-20.11.98

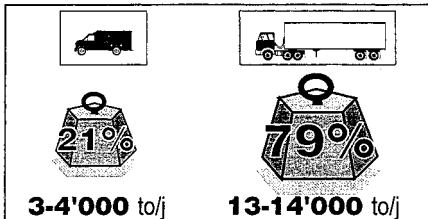
QUELQUES CHIFFRES ESSENTIELS

TRANSPORTS ROUTIERS DE
MARCHANDISES A GENEVE

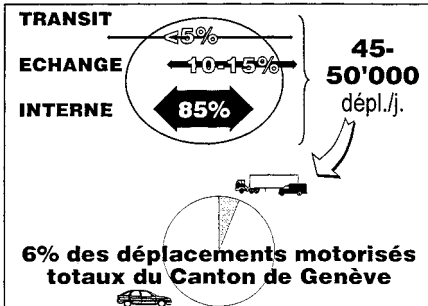
**LE PARC DES VEHICULES
IMMATRICULES DANS LE
CANTON DE GENEVE (1998) ...**



**... EST LE REFLET INVERSE DES
TONNAGES TRANSPORTES !**

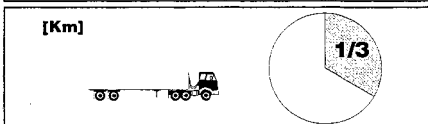


**LE TRAFIC ROUTIER
MARCHANDISES :
UNE PROBLEMATIQUE TRES
LOCALE ...**



**... NE CONCERNANT QU'UN
DEPLACEMENT MOTORISE SUR
16 !**

**ENVIRON UN TIERS DES
KILOMETRES SONT
PARCOURUS PAR DES
VEHICULES VIDES !**



**LE TRAFIC POUR COMPTE
PROPRE EST PLUS COURANT
QUE CELUI POUR COMPTE
D'AUTRUI, ALORS MEME QU'IL
A ETE PROUVE QUE CE
DERNIER ETAIT PLUS
RATIONNEL.**

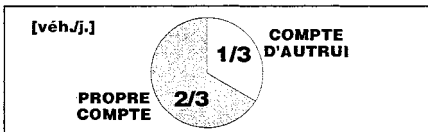


Figure n° 15

