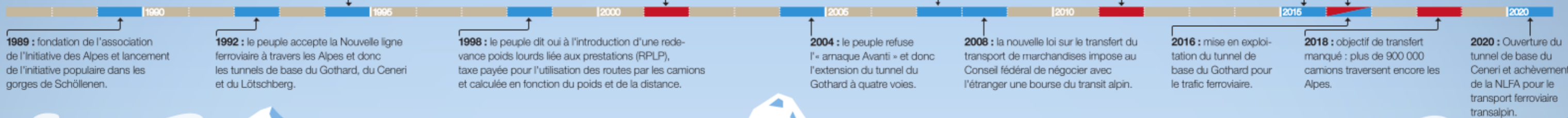


Succès et échecs pour les Alpes suisses : les événements clés des 30 dernières années



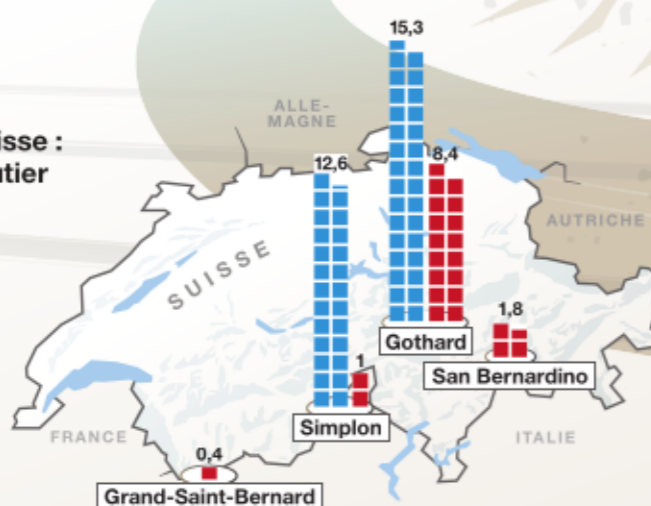
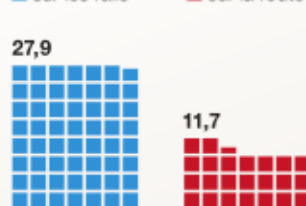
Politique de transfert en un coup d'œil

Grâce à l'Initiative des Alpes, la politique de transfert suisse est un modèle gagnant. Vue d'ensemble de l'évolution du transport de marchandises transalpin routier et ferroviaire.



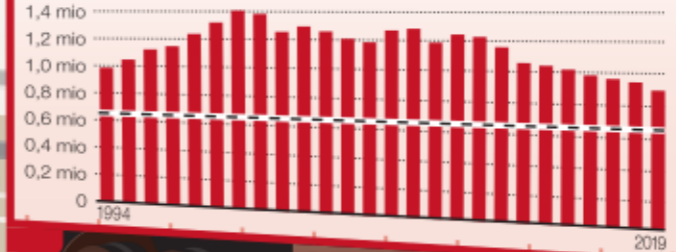
Ça roule à travers la Suisse : trafic marchandises routier et ferroviaire

Trafic marchandises transalpin en mio de tonnes nettes en 2018



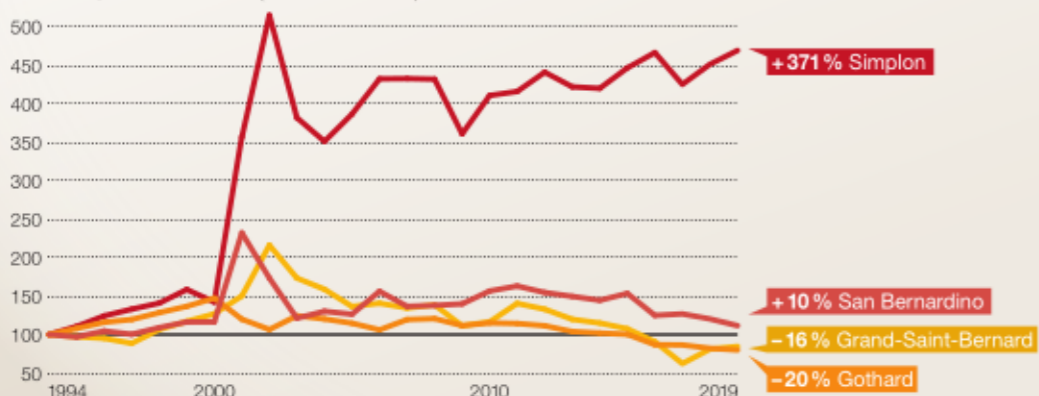
Poids lourds en transit alpin *

--- = objectif de transfert de 650 000 courses



Hausse et baisse : évolution dans le trafic lourd

Evolution du nombre de véhicules routiers lourds dans le trafic de marchandises transalpin en Suisse, valeurs indexées (base 1994 = 100)



Simplon, un sujet brûlant

La forte hausse du nombre de camions au Simplon en 2001 est due à l'introduction de la RPLP ainsi qu'à la libération immédiate du col aux 40 tonnes après la suppression de la limite de poids de 28 tonnes (le réseau de routes nationales restant lui a été peu ouvert aux 40 t jusqu'en 2005). C'est aussi l'unique col par lequel les camions chargés de marchandises dangereuses sont autorisés. Près de 10 000 par année traversent ce col culminant à plus de 2000 m d'altitude.



Poids lourds étrangers

Poids lourds en transit alpin * selon l'origine, année 2017



Allemagne, Pays-Bas et Italie - très longtemps, les camions étrangers venaient principalement de l'Europe occidentale. Leur provenance a changé depuis l'élargissement de l'UE vers l'Est dès 2004 : depuis, toujours plus de camions traversant la Suisse sont immatriculés en Pologne, en Roumanie ou en Lituanie. Les entreprises de transport profitent des salaires bas des chauffeurs de l'Est.

Rail ou route ? Comparaison entre trois pays alpins

Evolution du trafic de marchandises transalpin en étapes de 3 ans, en mio de tonnes nettes **

