

RAPPORT D'ACTIVITÉ 01-2025

ROADMAP
2025

Rapport intermédiaire du Comité de programme (COPRO)

A9 SIMPLON

TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

science**INDUSTRIES**
S W I T Z E R L A N D



asphalt**suisse**



Chambre Valaisanne
de Commerce et d'Industrie
Walliser Industrie-
und Handelskammer

Préambule

La Roadmap 2025 regroupe sept mesures visant à réduire les risques liés aux transports de marchandises dangereuses (TMD) par le col du Simplon. La mise en œuvre de ces mesures a débuté en 2023, et les rapports d'activité semestriels et annuels sont publiés sur le site internet du Service Unité Territoriale III de l'État du Valais:

vs.ch/web/sut3

Seule la mesure M6 portant sur des contrôles à effectuer sur d'autres axes routiers nationaux a été mise en pause courant 2024, l'OFROU ne disposant pas d'un mandat politique pour de tels contrôles.

Ce rapport présente les résultats obtenus dans les autres mesures durant le premier semestre

2025 par les partenaires de la Roadmap 2025 que sont l'État du Valais, l'Office fédéral des routes (OFROU), l'Office fédéral des transports (OFT), les entreprises des principaux sites industriels valaisans, la Chambre valaisanne de commerce et d'industrie CCI-VS, scienceindustries, l'Astag et asphaltsuisse. Il montre que les tendances observées depuis le début 2023 se confirment.

**Mesures
pour la réduction
des risques liés
au transport
des marchandises
dangereuses :**

M1

**Réduction des transports
des marchandises
les plus dangereuses**



M2

**Déclaration
volontaire des TMD
au col du Simplon**



M3

**Contrôles accrus
de la sécurité
sur l'A9 Simplon**



M4

**Monitoring
Simplon**



M5

**Infrastructures
et offres
en intermodalité**



M6

**Contrôles
sur les autres
axes routiers**



M7

**Point
de contact
unique**





RÉDUCTION DES TRANSPORTS DES MARCHANDISES LES PLUS DANGEREUSES

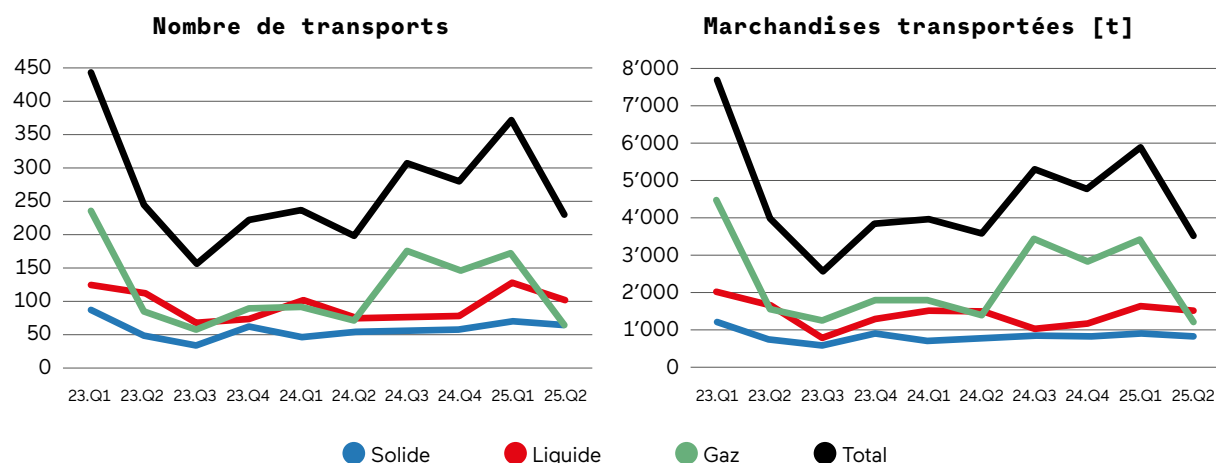
Transports déclarés
par l'industrie valaisanne

L'industrie lourde valaisanne poursuit la déclaration des transports de marchandises dangereuses qui la concerne et qui empruntent le col du Simplon. Les quatorze entreprises partenaires opérant sur les cinq sites industriels valaisans que sont Evionnaz, Monthey, Sierre, Viège et Gamsen cherchent en particulier à identifier les transports des marchandises les plus dangereuses pour l'environnement. Elles se réfèrent pour cela à l'OPAM et à la méthode de screening de l'OFT, en se concentrant sur les 14 marchandises dangereuses agrégées à la substance représentative épichlorhydrine avec un facteur de pondération $fi = 1$ (voir le rapport annuel 2024 pour des explications détaillées à ce sujet).

Les données sont dès lors disponibles de janvier 2023 jusqu'à juin 2025. Sur cette période, la synthèse est la suivante :

Transports empruntant le col du Simplon		2023	2024	2025 S1
Total des transports de ou vers les sites industriels valaisans	Nombre	1'068	1'026	602
	Quantité [t]	18'071	17'779	9'408
Dont transports d'épichlorhydrine ¹	Nombre	1	0	0
	Quantité [t]	0.8	0.0	0.0

Les graphiques ci-après montrent l'évolution trimestrielle des nombres de transports et des tonnages transportés. Malgré les fluctuations trimestrielles marquées, les nombres de transports et quantités de marchandises transportées synthétisées dans le tableau ci-avant sont relativement stables. L'augmentation du volume de trafic au cours du premier semestre est due au phénomène de stockage anticipé en prévision de l'introduction des nouveaux droits de douane américains le 1^{er} avril 2025. Cette situation a fait grimper la demande chez les entreprises concernées et, par conséquent, la production et les livraisons nécessaires.



Recherche de solutions de transfert modal

Parmi les transports déclarés, celui de soude caustique^② a été identifié comme présentant le plus fort potentiel de transfert modal. Cette substance est utilisée principalement sur deux sites : à Viège, pour le traitement des eaux usées, et à Sierre/Chippis, pour la dissolution des résidus métalliques issus de processus d'extrusion.

L'étude du site de Viège a rapidement révélé que les contraintes logistiques – notamment l'éloignement des infrastructures ferroviaires – combinées à des volumes modestes, rendaient tout transfert économiquement défavorable. En revanche, l'évaluation du site de Sierre/Chippis, retardée par les inondations de juin 2024, a pu être menée à bien en août 2025 par la CCI Valais en collaboration avec une des entreprises du site.

La société concernée réceptionne chaque mois deux camions de soude concentrée à 50 %, soit un volume annuel d'environ 500 tonnes. Cette marchandise est acheminée depuis l'Italie par un intermédiaire tessinois via le Simplon.

L'utilisation de cette substance produit annuellement environ 1'200 tonnes de soude usagée ayant une concentration abaissée à 20 % dont :

- 500 tonnes sont ramenées en Italie par le même transporteur, et réutilisée pour du traitement de l'eau
- 700 tonnes sont expédiées dans le nord de l'Allemagne avec 100 tonnes de boues non-filtrées, pour retraitement^③.

Dans sa recherche de diminution des transports par le col du Simplon, la société concernée a exploré plusieurs alternatives :

- la substitution de la soude italienne par celle produite par CABB AG à Pratteln s'est avérée trop coûteuse et engendre des transports à vide
- aucune solution de valorisation locale de la soude usagée n'a pu être identifiée
- CFF Cargo et d'autres prestataires n'ont pas répondu à la demande d'offre pour une livraison par wagon, l'intérêt étant absent pour des quantités aussi limitées.

À noter que les tarifs des transports ferroviaires destinés à cette entreprise sont en forte augmentation (2024 : +35 % ; 2025 : +25 %), ce qui renforce la compétitivité du transport routier.

En conclusion, bien que des aménagements techniques permettaient un transbordement ferroviaire sur le site, l'absence d'offre de la part d'un prestataire ferroviaire rend cette option non pertinente. L'entreprise privilégie désormais un approvisionnement suisse si les conditions économiques le permettent, tout en poursuivant l'étude de valorisation de la soude usagée sur d'autres sites suisses, notamment Viège.

^① Transports d'épichlorhydrine ou de l'une des 14 substances présentant un danger équivalent pour les eaux au sens de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) et de la méthodologie de screening de l'OFT.

^② UN 1824 – Hydroxyde de sodium.

^③ Seul producteur de soude caustique en Suisse, CABB AG à Pratteln ne traite pas la soude usagée.

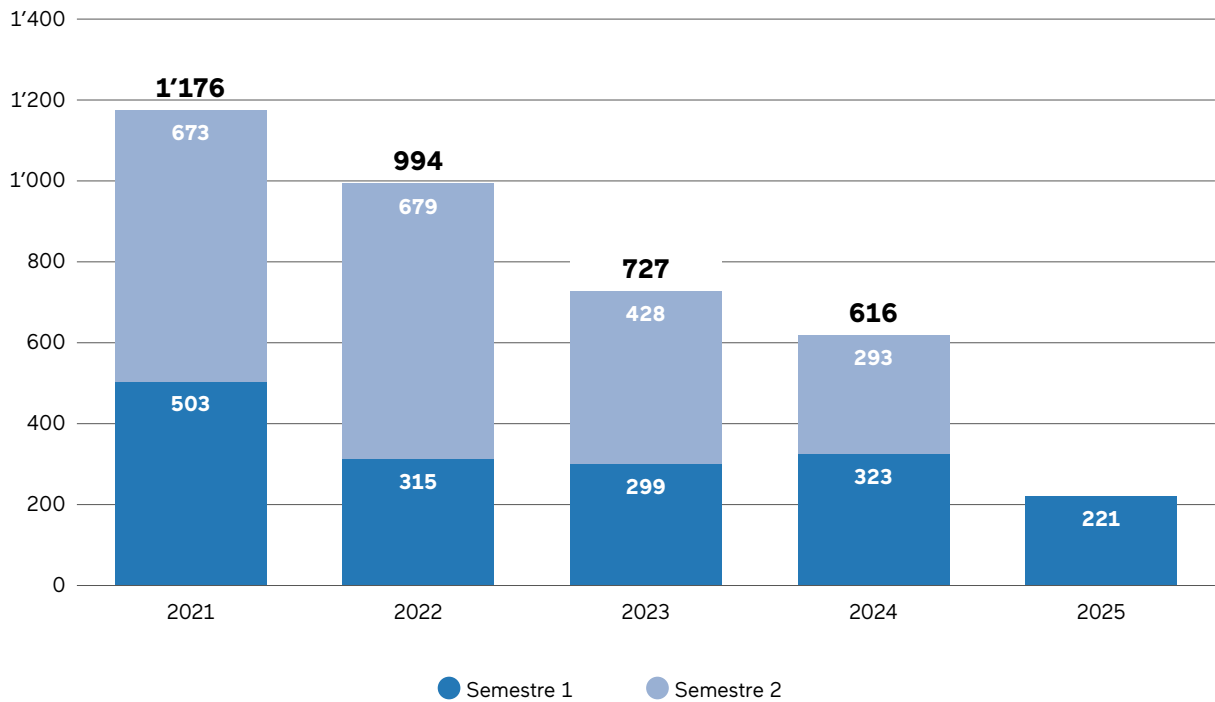


DÉCLARATION VOLONTAIRE DES TMD AU COL DU SIMPLON

La faïtière asphaltsuisse poursuit la déclaration volontaire des transports de bitume empruntant le col du Simplon. Leur nombre est de 221 pour le premier semestre 2025, en diminution de 30% par rapport à 2024.

La tendance à la baisse se poursuit, avec pour cause probable la cessation de la production de bitume à la raffinerie de Livorno. Eni n'y produira bientôt plus que des biocarburants.

**Transports de bitume
2021-2025**



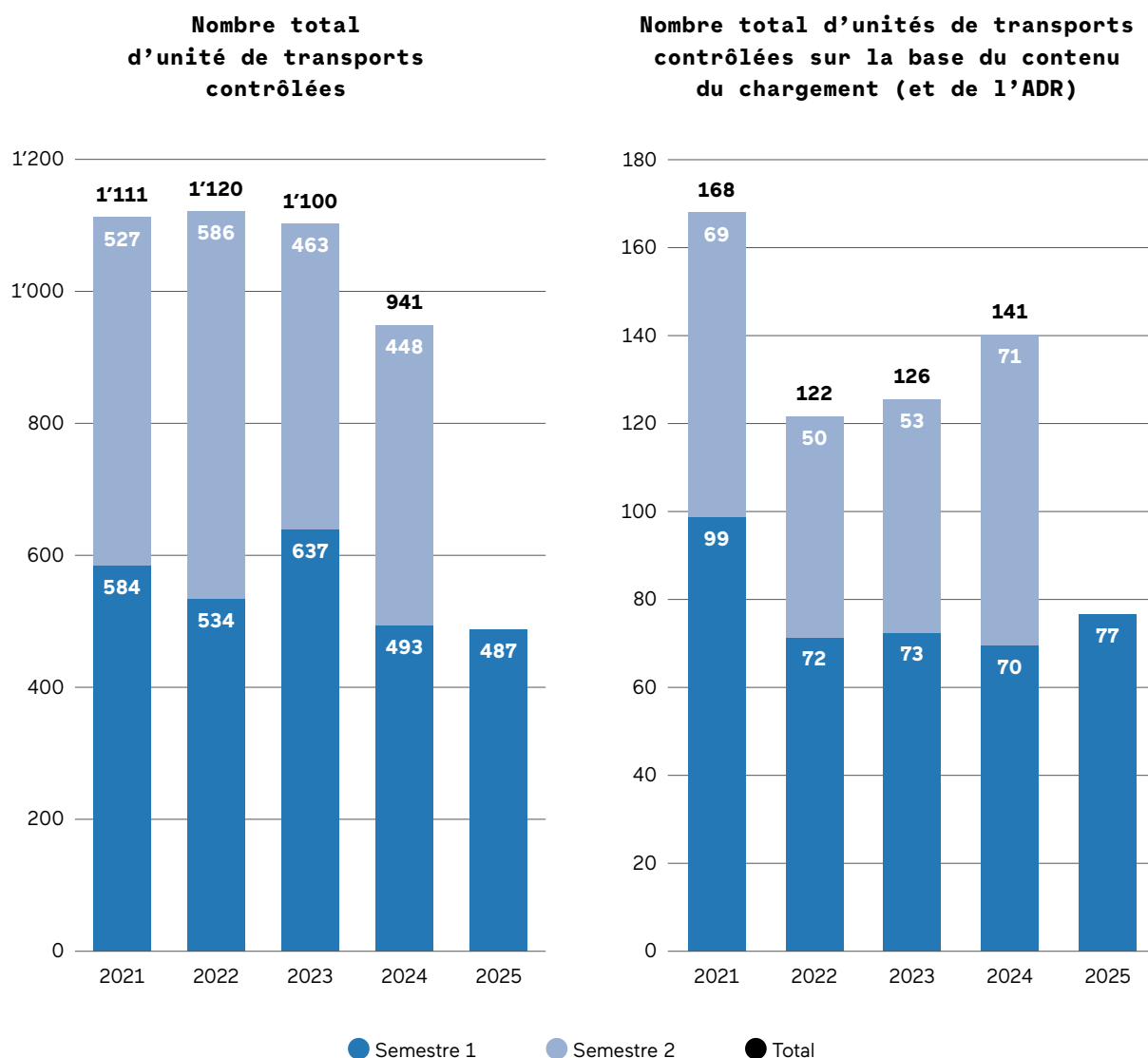


CONTRÔLES ACCRUS DE LA SÉCURITÉ SUR L'A9 SIMPLON

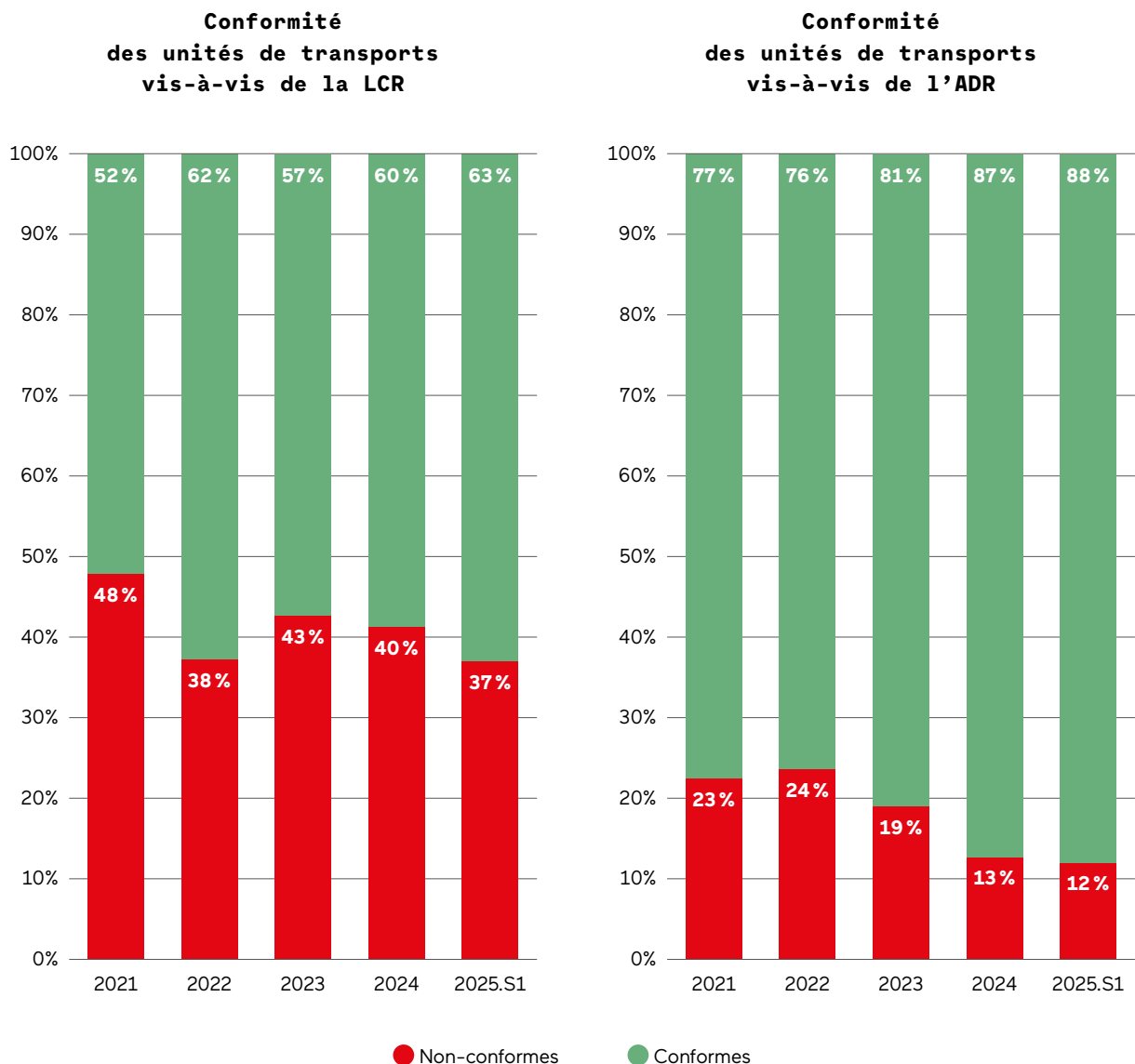
Contrôles sur mandat
de l'OFROU

Les contrôles sur la sécurité des poids lourds circulant sur la route du col sont assurés par le Centre de contrôle du trafic lourd (CCTL) Simplon. Enregistrées à l'aide du logiciel mis à disposition par l'OFROU, les données qui intéressent la Feuille de route portent sur la conformité des unités de transport aux prescriptions de l'ADR (Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road).

Alors que le nombre de poids lourds contrôlés durant le 1^{er} semestre 2025 est stable par rapport à l'an dernier, celui des contrôles effectués sur les transports de marchandises dangereuses (ou unités de transport ADR) et en légère augmentation. Cela tend à confirmer la priorité que le Canton du Valais accorde à la sécurité de ce type de transport.

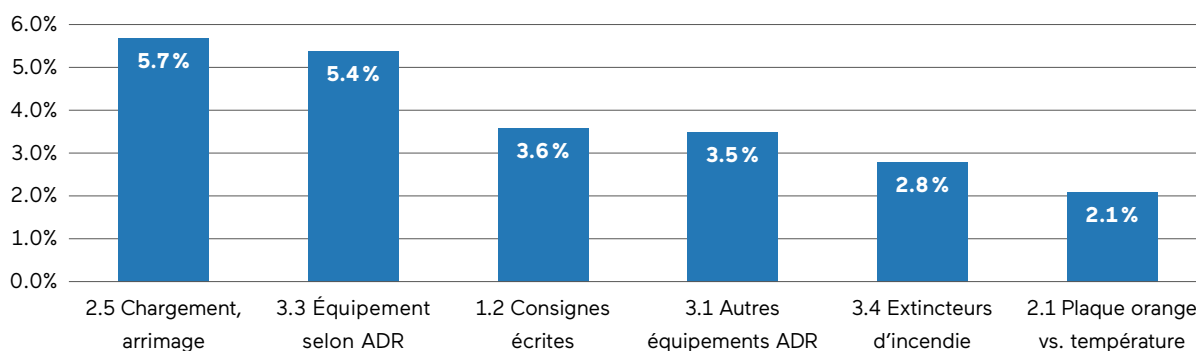


Les graphiques ci-après montrent que la proportion des dénonciations en relation avec l'ADR est sensiblement plus basse que celles en relation avec la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR). Cela peut indiquer que la réglementation dans le secteur des marchandises dangereuses est globalement mieux respectée que la législation sur la circulation.



En moyenne sur la période allant de janvier 2021 à juin 2025, les non-conformités ADR les plus fréquentes concernent principalement les documents de transport et l'équipement du camion (voir ci-dessous). Seuls les défauts concernant le chargement et l'arrimage peuvent être accidentogènes. Bien que ne représentant pas toutes un risque d'accident, les non-conformités doivent être prises en compte pour des raisons de sécurité, car elles permettent de réagir à temps et de manière ciblée en cas d'accident.

Non-conformités ADR les plus fréquentes (période de janvier 2021 à juin 2025)



Système de freinage

Durant ce premier semestre 2025, la Police cantonale valaisanne a prononcé 4 dénonciations pour des situations problématiques concernant le système de freinage des camions transportant des marchandises dangereuses :

- 1x frein de stationnement défectueux sur une semi-remorque, absence d'instructions écrites et extincteur non conforme
- 1x frein de stationnement défectueux sur une semi-remorque et extincteur manquant
- 2x frein de stationnement défectueux sur une semi-remorque.

Cela représente environ 6.5% des transports de marchandises dangereuses contrôlés, ce qui est relativement stable par rapport à 2024 (7.8%). Une dénonciation supplémentaire sur la sécurité a concerné le non-respect de l'interdiction de circuler pour les camions au Simplon, lors de conditions climatiques défavorables.

Infrastructures à Gondo

Les travaux de construction des installations (banc de freinage, pont élévateur) sur le poste de contrôle de Gondo ont commencé en avril 2025. Leur mise en service est prévue pour la fin du mois de novembre 2025.

M4

**MONITORING
SIMPLON ET ST-MAURICE,
ESTIMATION DU TRANSIT**

**Changement de prestataire
au Simplon**

Le passage à l'année 2025 fut marqué par un changement de prestataire de l'OFROU pour les comptages automatiques des poids lourds et des transports de marchandises dangereuses au col du Simplon. Le mandat de la société inNET Monitoring AG est arrivé à son terme au 31 décembre 2024, et les comptages sont dorénavant assurés par Swisstraffic SA, dont l'équipement est actif au col depuis août 2024 dans le cadre de l'estimation du transit des TMD à travers le Valais.

Les analyses peuvent à ce jour se baser sur les données des périodes suivantes en fonction du prestataire :

- inNET Monitoring AG, relevés automatiques de juin 2023 à décembre 2024 (19 mois)
- Swisstraffic SA, relevés automatiques d'août 2024 à juin 2025 (11 mois).

Les rapports de Swisstraffic étant beaucoup plus synthétiques et agrégés que ceux d'inNET, la comparaison des deux jeux de données n'est pour l'heure pas possible. Sur mandat de l'OFROU, inNET reprendra les données brutes de Swisstraffic et fournira des analyses au même niveau de détail que leurs propres rapports. Les résultats devraient être disponibles vers la fin de 2025, ce qui devrait donner une vue homogène couvrant la période de juin 2023 à juin 2025, puis jusqu'à décembre 2025.

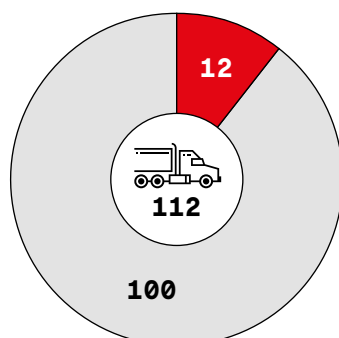
**Analyse des
rapports Swisstraffic
concernant le transit**

En attendant les analyses complémentaires d'inNET, nous comparons ci-après les résultats des rapports Swisstraffic portant sur les périodes d'août à décembre 2024 et de janvier à juin 2025. Ces résultats concernent principalement les TMD qui franchissent le col du Simplon et qui transitent à travers le canton du Valais.

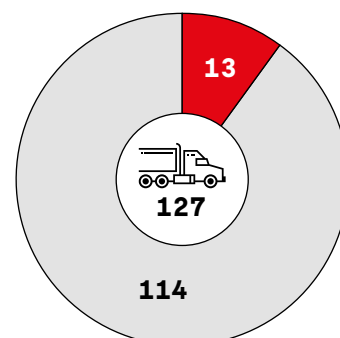
Notons que les chiffres ci-après sont exprimés en *moyenne par jour ouvrable* du nombre de transports de marchandises dangereuses (trafic moyen par jour ouvrable, TJOM).

St-Maurice

- Transit à travers le Valais
- Origine / Destination Valais



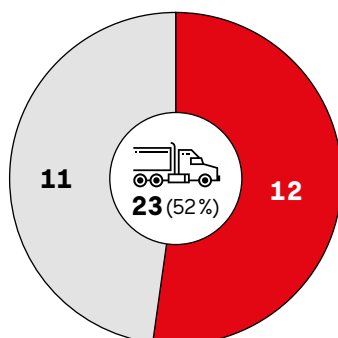
2024 (août à décembre)



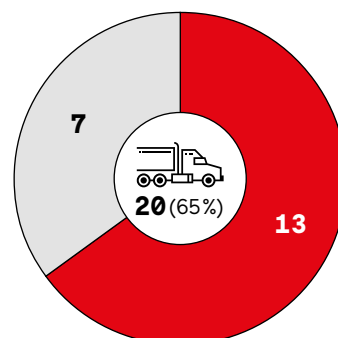
2025 (janvier à juin)

Simplon

- Transit à travers le Valais
- Origine / Destination Valais



2024 (août à décembre)



2025 (janvier à juin)

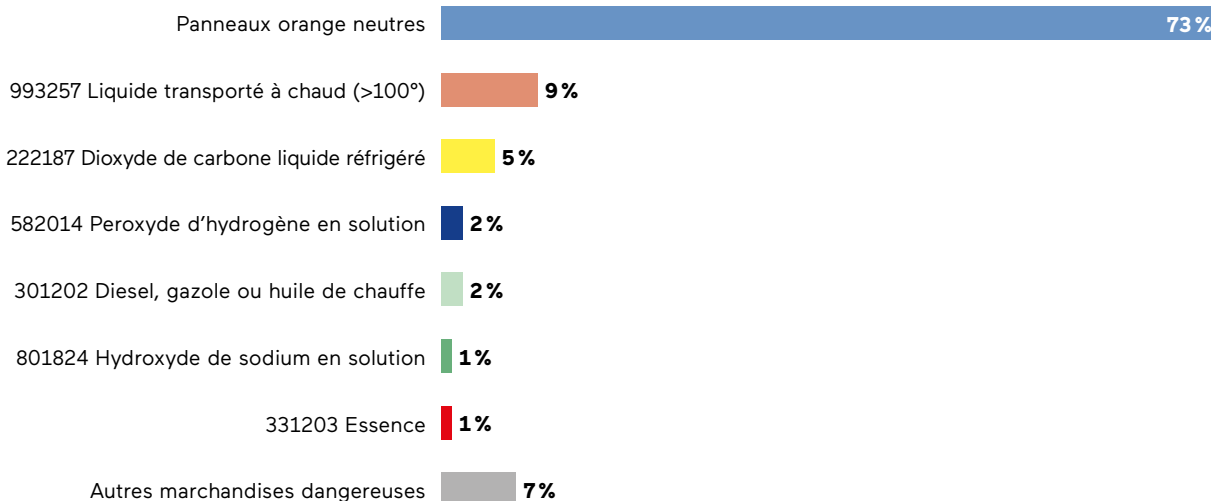
En d'autres termes, sur les 20 TMD qui ont franchi le col du Simplon en moyenne par jour ouvrable sur le premier semestre 2025, 13 étaient en transit à travers le canton du Valais. Cela représente une part de 65%, contre 52% sur les cinq derniers mois de 2024.

Les chiffres du début de 2025 semblent donc confirmer le fait constaté en 2024, à savoir que l'économie valaisanne n'est pas l'acteur principal du transport de marchandises dangereuses par le col du Simplon.

Types de marchandises transportées

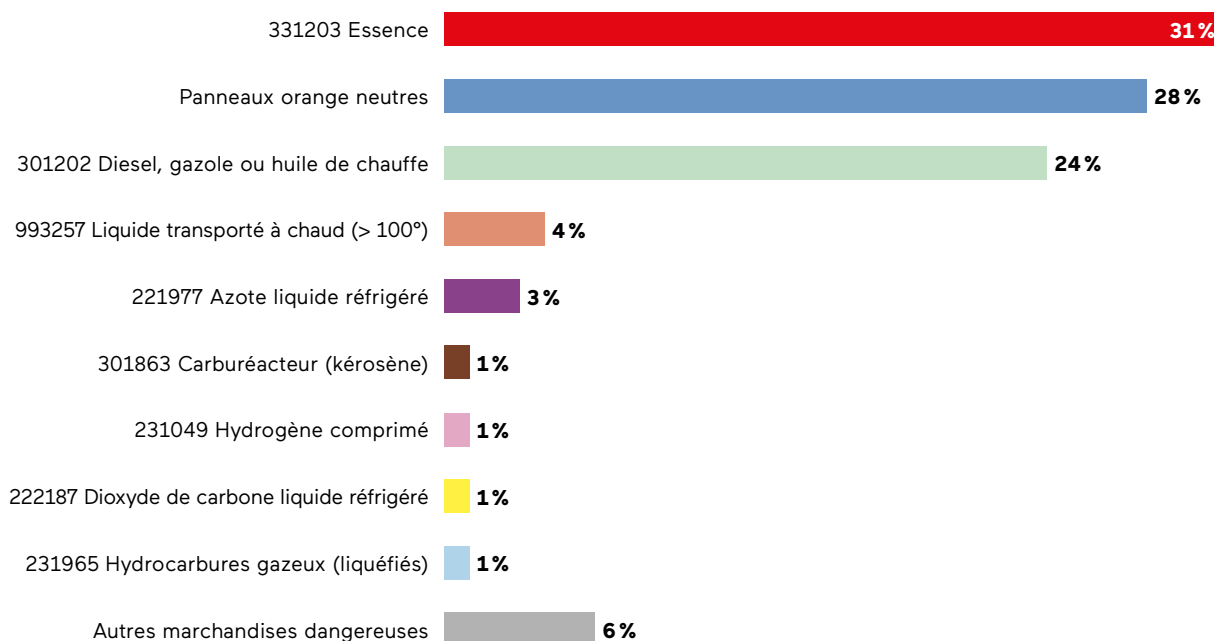
Simplon:
20 TMD par jour ouvrable

Les types de marchandises transportées diffèrent considérablement entre le col du Simplon et St-Maurice. Le col du Simplon voit en effet principalement passer des transports arborant des panneaux orange neutres (73%), du bitume (ONU 3257, 9%) et du CO₂ liquéfié (5%). Le transport de détail semble donc être largement majoritaire à cet endroit.



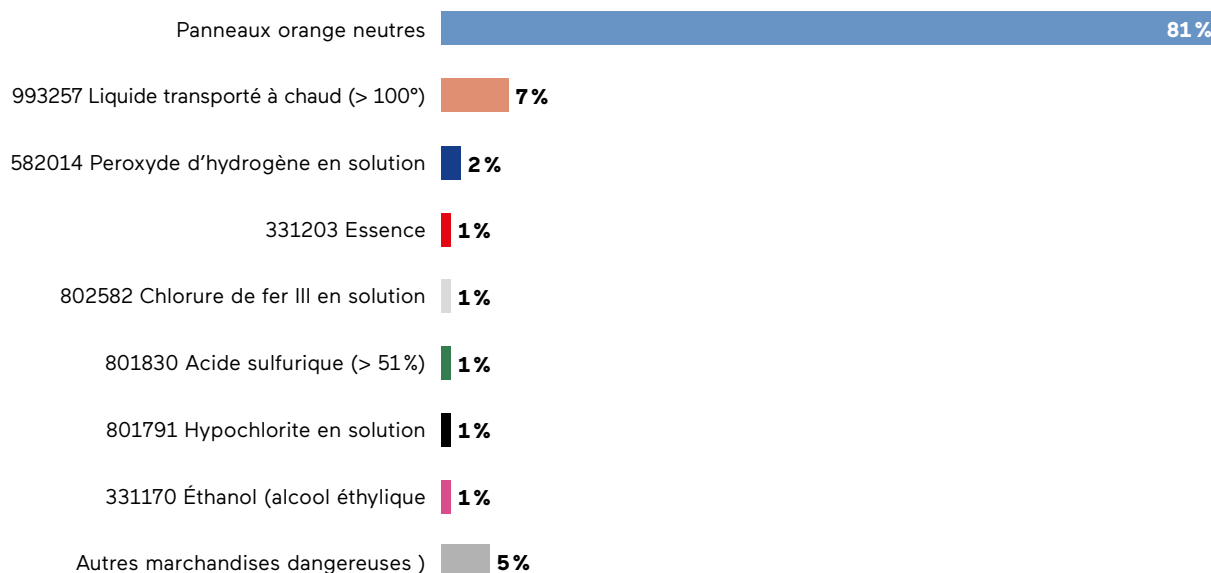
St-Maurice :
127 TMD par jour ouvrable

Dans le même temps, la galerie A9 de St-Maurice est franchie principalement par des transports d'essence, mazout, kérosène et autres hydrocarbures (57% cumulés), alors que les transports avec panneaux orange neutres représentent environ 28%. Ils sont complétés avec le bitume et quelques gaz liquéfiés qui représentent ensemble 9% des TMD.



Transit :
13 TMD par jour ouvrable

L'analyse des transports en transit à travers le canton du Valais montre que l'immense majorité d'entre eux (81%) arbore un panneau orange neutre et qu'environ 7% concernent le bitume.



M5

INFRASTRUCTURES ET OFFRE EN INTERMODALITÉ

Dans le domaine des infrastructures en intermodalité, le semestre écoulé a vu débiter les travaux préparatoires du nouveau terminal combiné de Monthey. La première pierre de cet ouvrage fut posée le 19 septembre 2025, et la mise en service est planifiée pour la fin de 2027. La réalisation du terminal est accompagnée par la construction d'une nouvelle desserte routière au sud du site industriel, permettant un accès direct depuis l'autoroute A9 par la sortie de Bex.



Le futur terminal rail-route sera édifié à côté du site industriel et des rails, avec un accès depuis le rond-point des Tardys, sans passer par la ville de Monthey. Image ARC Génie Civil SA.

Ces infrastructures permettront donc également aux transports routiers d'éviter le centre-ville de Monthey et la zone commerciale de Collombey. La sécurité de la population vis-à-vis des transports de marchandises dangereuses s'en trouvera grandement améliorée.

M6

CONTRÔLES SUR LES AUTRES AXES ROUTIERS

La mesure M6 est destinée à vérifier que les transports supprimés au Simplon ne se reportent pas sur les autres axes alpins ou sur les autoroutes.

Comme indiqué dans le rapport annuel 2024, cette mesure est actuellement mise en pause car l'OFROU ne dispose pas d'un mandat politique pour cela.

M7

POINT DE CONTACT UNIQUE

Rencontre avec Pro Alps et interventions parlementaires

La réunion du 28 mai 2025 entre des membres du comité de pilotage (COFIL) de la Roadmap 2025 et une délégation de Pro Alps (anciennement Initiative des Alpes) s'est déroulée dans une atmosphère ouverte et constructive, marquée par une volonté commune de faire progresser les discussions autour du transport de marchandises dangereuses à travers le Valais.

Plusieurs points ont été soulevés, notamment les limites actuelles de la feuille de route, en particulier en ce qui concerne la précision des données chiffrées et la portée des enquêtes disponibles. La problématique du transit routier à travers le canton, ainsi que l'avenir du dispositif ROLA (Rollende Landstrasse), ont également été au cœur des échanges.

Pro Alps a exprimé le souhait de voir se poursuivre activement l'engagement des parties prenantes, et a profité de ces échanges pour ensuite déposer deux interventions parlementaires :

[1. Interpellation 25.3847](#)

« Traçage du transport routier de marchandises en Suisse et en Europe, pour davantage de sécurité ».

- Cette interpellation soulève des questions relatives aux statistiques, aux déclarations obligatoires, aux accidents impliquant des transports de matières dangereuses (TMD), sur le plan national de réduction des TMD, à la coopération avec les États membres de l'UE, ainsi qu'au nombre de réclamations enregistrées.
- Dans sa réponse du 13 août 2025, le Conseil fédéral renvoie à la feuille de route (réponse 4), précisant qu'un rapport final est attendu à mi-2026, incluant notamment la question de la production de matières dangereuses au plus près des lieux de consommation. Il indique également qu'aucune nouvelle obligation de déclaration n'est prévue à ce stade (réponse 6).

[2. Motion 25.3926](#)

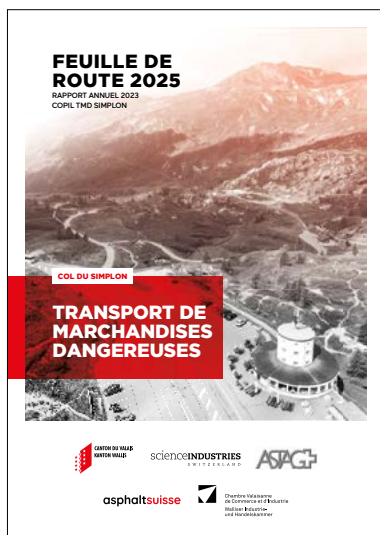
«Créer les bases légales pour une déclaration obligatoire du transport de marchandises dangereuses au col du Simplon».

- Cette motion charge le Conseil fédéral de mettre en place un cadre légal permettant de rendre obligatoire la déclaration des TMD transitant par le Simplon. L'objectif est de disposer d'une vue d'ensemble sur ces flux, d'identifier leur origine et leur destination, de clarifier les responsabilités en cas d'incident, et de renforcer la protection des populations riveraines ainsi que de l'environnement.
- Le Conseil fédéral estime toutefois que la déclaration obligatoire réclamée dans le cadre de la motion n'est pas une solution appropriée pour accroître la sécurité. À son avis, l'introduction de règles particulières locales et, en l'occurrence, concernant un seul passage alpin, compliquerait substantiellement l'élaboration et l'application de solutions harmonisées à l'échelle internationale et impliquerait des charges disproportionnées. De telles règles nécessiteraient par ailleurs une adaptation des dispositions nationales (SDR ; RS 741.621) dépassant le cadre du seul passage routier du Simplon et devraient encore être garanties sur le plan international via l'ADR.



RAPPORTS D'ACTIVITÉ DE LA ROADMAP 2025

Les rapports de la Roadmap 2025 sont publiés sur le site internet de l'État du Valais: [ys.ch/web/sut3](https://www.vs.ch/web/sut3)





CONCLUSION ET SUITE DE LA MISE EN ŒUVRE

Les tendances observées depuis le début 2023 sont confirmées par les résultats des mesures de la Roadmap 2025 obtenus durant cette première moitié de 2025 :

- L'industrie lourde valaisanne génère environ 10 à 15% du nombre total de TMD franchissant le col du Simplon.
- Les transports des quatorze marchandises les plus dangereuses pour les eaux du groupe épichlorhydrine⁴ engendrés au col du Simplon par l'industrie lourde valaisanne sont pratiquement inexistants (800 kg en deux ans et demi).
- Le travail du CCTL Simplon est conforme au contrat passé avec l'OFROU. L'accent sur le contrôle des transports de marchandises dangereuses est renforcé, et la baisse des infractions aux règles ADR se poursuit. Ce travail sera facilité dès la fin 2025 par la mise en service de nouvelles infrastructures de contrôle à Gondo.
- Aucun accident de poids lourd transportant des marchandises dangereuses n'est à signaler sur la route du col depuis maintenant sept ans et demi.
- La proportion de panneaux orange neutres au col du Simplon reste de l'ordre de 70%, ce qui semble indiquer que le transport de détail est prédominant.
- La part des transports de marchandises dangereuses franchissant le col du Simplon et transitant à travers le Valais s'est mon-
tée à 65% en ce premier semestre. Cela confirme que l'économie valaisanne n'est pas l'acteur majoritaire de cette problématique.
- Bien que les proportions diffèrent d'un site à l'autre, le transport de détail (panneaux orange neutres), les hydrocarbures, le bitume et les gaz liquéfiés représentent environ 90% des marchandises dangereuses transportées, aussi bien au col du Simplon qu'à St-Maurice.
- La mise à disposition de nouvelles infrastructures favorisant le transfert vers le rail du transport des marchandises est en bonne voie. La première pierre du Terminal combiné de Monthey fut posée le 19 septembre 2025, pour une mise en service planifiée à la fin 2027.
- Le point de contact unique formé par le Comité de pilotage fonctionne et permet des échanges constructifs avec notamment Pro Alps (anciennement Initiative des Alpes), avec une volonté commune de faire progresser les discussions autour du transport de marchandises à travers le Valais.

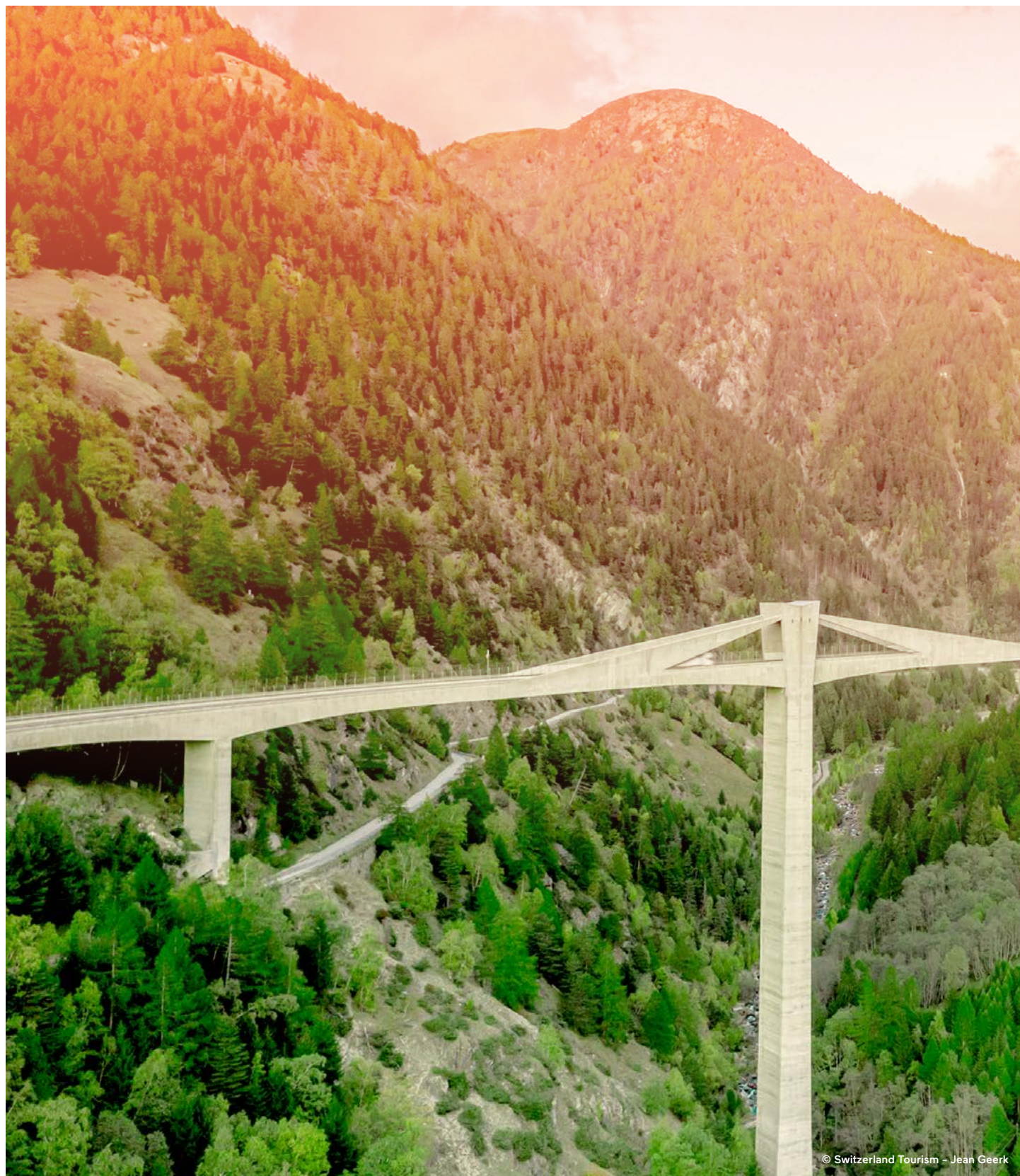
⁴
Au sens de l'OPAM et
de la méthodologie de l'OFT.

Les activités de la Roadmap 2025 se poursuivront jusqu'à la fin de l'année en cours, avec un rapport final prévu pour la mi-2026.



DISCLAIMER

Le comité de programme «Transports de marchandises dangereuses au Simplon» (COPRO) est responsable de la mise en œuvre opérationnelle de la feuille de route 2025. Il est composé de représentants du canton du Valais, de l'Office fédéral des routes, de l'Office fédéral des transports, de l'ASTAG, de scienceindustries, de la Chambre valaisanne de commerce et d'industrie ainsi que des entreprises concernées. Le comité de pilotage a pris connaissance du présent rapport.



© Switzerland Tourism - Jean Geerk

Feuille de route 2025
Rapport d'activité 01-2025
COPRO TMD Simplon
Avec le soutien de E-AS SA
et le graphisme de Shirlene Terrapon
Novembre 2025