

**logistique et transport
de marchandises**
**Les solutions de l'économie
pour une Suisse
forte et interconnectée**

Sommaire

Avant-propos	2
Résumé	4
Importance économique du transport de marchandises et de la logistique	9
Le transport de marchandises en chiffres	17
Les six points critiques de la politique du transport de marchandises	27
1	
L'aggravation des problèmes de capacité diminue les performances du transport de marchandises	28
2	
Le développement des espaces habités gêne les activités de logistique et de transport de marchandises	37
3	
Le cadre normatif affecte les performances du transport de marchandises	43
4	
Les processus de planification et de décision politique négligent les intérêts du transport de marchandises	48
5	
Le financement des infrastructures de transport ne tient pas compte de l'utilité du trafic marchandises	53
6	
Inégalité des conditions de concurrence entre le rail et la route	58

Les six points critiques de la politique du transport de marchandises.

Exemples dans les domaines routier, ferroviaire, aérien et fluvial.

2

LE DÉVELOPPEMENT DES ESPACES HABITÉS GÊNE LES ACTIVITÉS DE LOGISTIQUE ET DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

EXEMPLE VOIES NAVIGABLES: PAGE 40

L'AGGRAVATION DES PROBLÈMES DE CAPACITÉ DIMINUE LES PERFORMANCES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

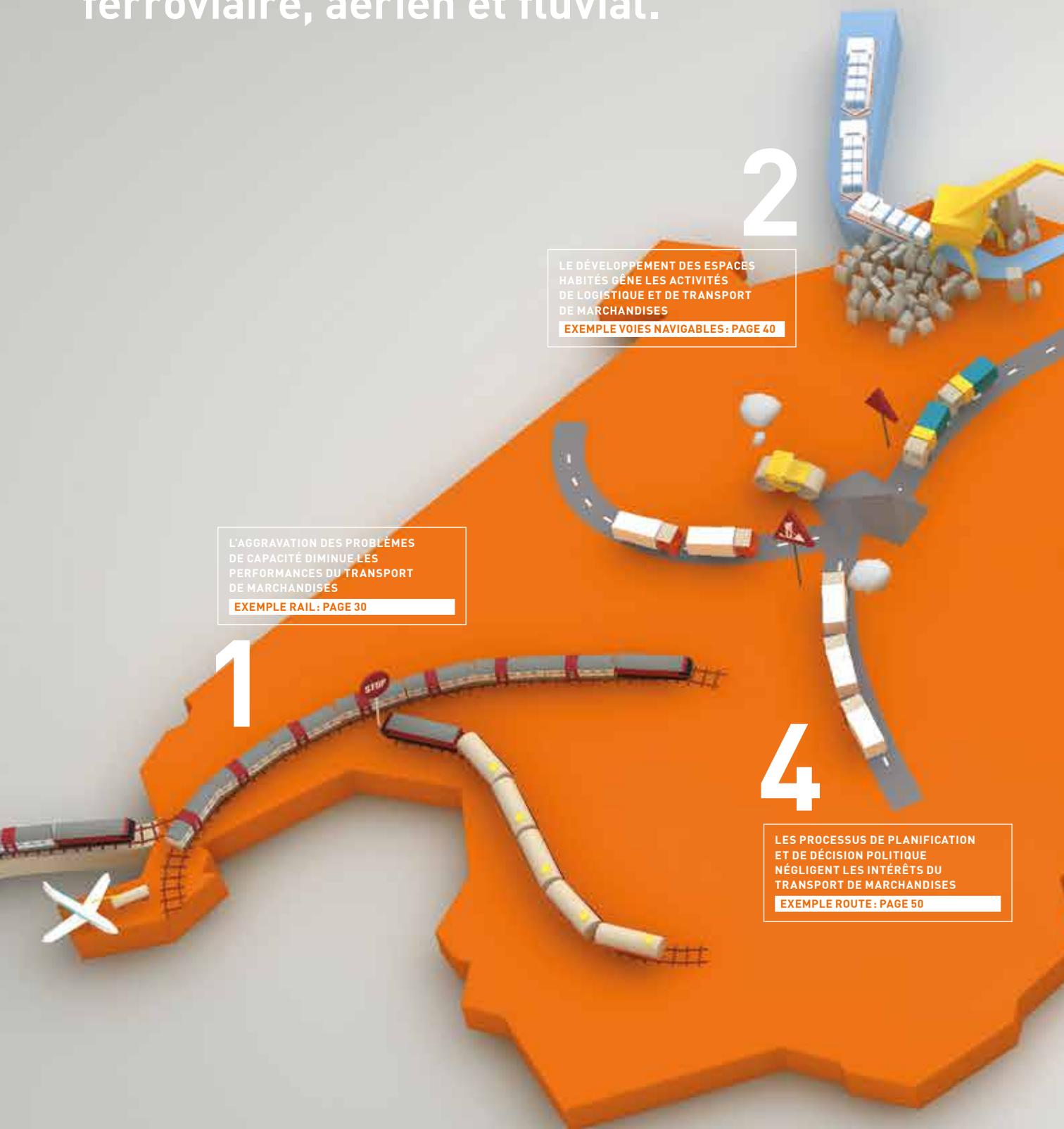
EXEMPLE RAIL: PAGE 30

1

4

LES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE DÉCISION POLITIQUE NÉGLIGENT LES INTÉRÊTS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

EXEMPLE ROUTE: PAGE 50



6

INÉGALITÉ DES CONDITIONS
DE CONCURRENCE ENTRE LE RAIL
ET LA ROUTE

EXEMPLE RAIL : PAGE 60

1

L'AGGRAVATION DES PROBLÈMES
DE CAPACITÉ DIMINUE LES
PERFORMANCES DU TRANSPORT
DE MARCHANDISES

EXEMPLE AVIATION : PAGE 32

5

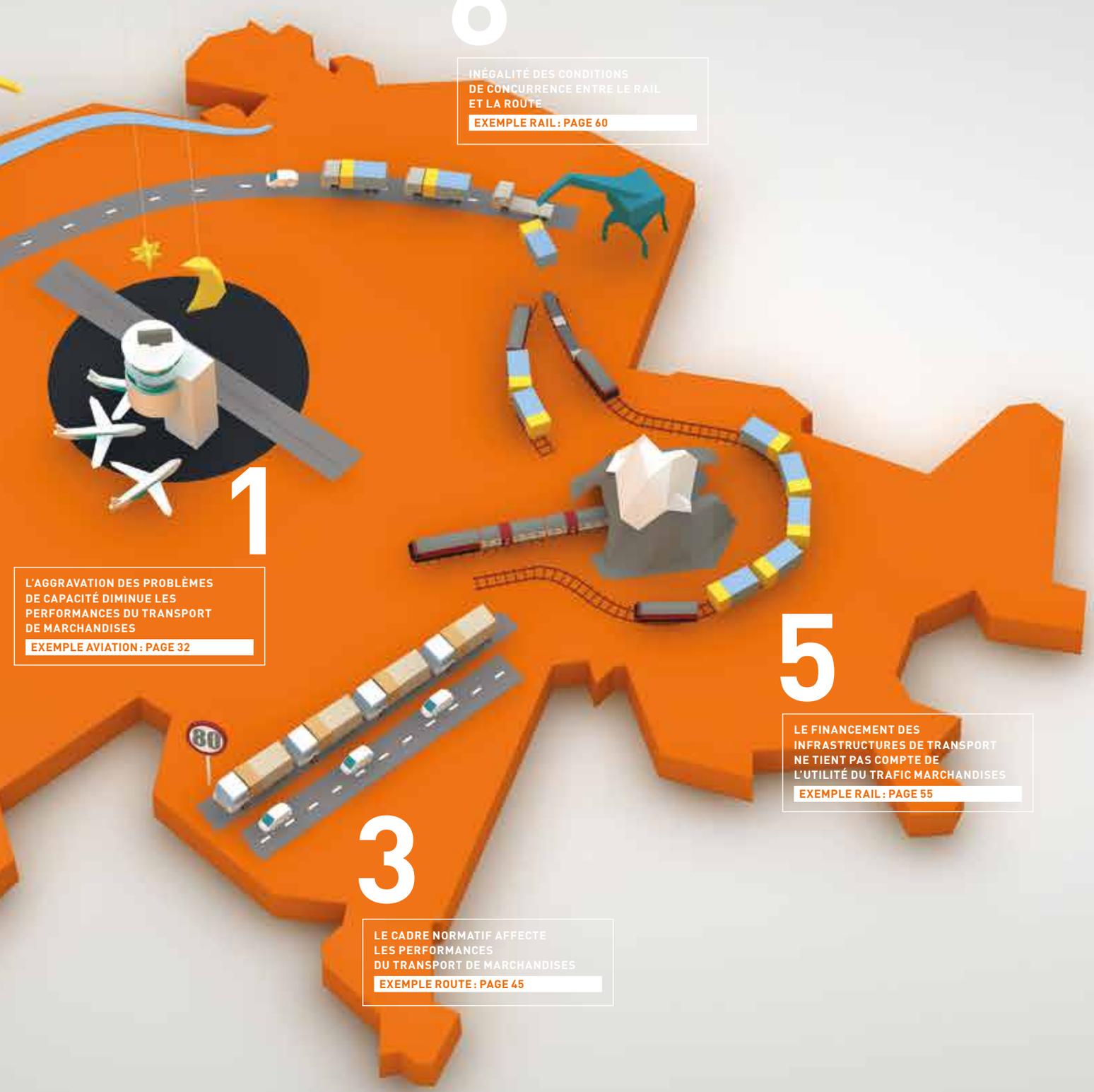
LE FINANCEMENT DES
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT
NE TIENT PAS COMPTE DE
L'UTILITÉ DU TRAFIC MARCHANDISES

EXEMPLE RAIL : PAGE 55

3

LE CADRE NORMATIF AFFECTE
LES PERFORMANCES
DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

EXEMPLE ROUTE : PAGE 45



Points critiques : les exemples

1

RAIL	Tägerschen : le trafic régional évince le transport de marchandises	30
	La nouvelle ligne régionale compliquera l'approvisionnement de l'aéroport *	30
	NLFA : des sillons destinés au trafic marchandises utilisés pour le transport de voyageurs	30
ROUTE	Bureaux de douanes surchargés	31
	Tarifs RPLP rigides	31
AVIATION	Aéroport de Zurich : le carcan des heures d'exploitation *	32
	Aéroports de Genève et Zurich : capacités de fret limitées	33
VOIES NAVIGABLES	Croissance régulière des conteneurs annoncée	33
	Les ports rhénans revêtent une importance nationale	33
	Le pont de Mittlere Brücke à Bâle pose problème	33

2

RAIL	L'industrie confrontée à des défis logistiques sur l'Arc lémanique	39
	Plaintes pour nuisances sonores autour du parc de citernes de Mettmenhasli	39
ROUTE	Le règlement des zones à bâtir de Härkingen néglige l'importance nationale de la commune	39
	Logistique urbaine dans l'agglomération de Zurich	39
AVIATION	Croissance démographique autour de l'aéroport de Zurich	40
VOIES NAVIGABLES	Les ports rhénans sous pression en raison du développement des espaces habités *	40

3

RAIL	Loi sur le travail obsolète dans le transport ferroviaire de marchandises	45
ROUTE	Durcissement constant de la législation sur la circulation routière	45
	Limitation de vitesse pour les poids lourds *	45
	Limitation absurde du poids des véhicules de livraison	45
AVIATION	Les aéroports paient pour des missions régaliennes de sécurité	45

4

RAIL	Les lignes de raccordement au nord et au sud des NLFA ne sont pas prêtes	50
	La gestion du corridor brille par son absence	50
ROUTE	Le développement du réseau routier tient du parcours du combattant *	50
VOIES NAVIGABLES	Le rôle de la Confédération en matière de planification des infrastructures n'a pas été précisé	50

5

RAIL	Hausse des coûts d'exploitation et d'entretien *	55
VOIES NAVIGABLES	Rôle peu clair de la Confédération dans le financement des ports	55
	Pas de crédits de cautionnement pour la navigation intérieure	55

6

RAIL	Pas d'accès non discriminatoire aux infrastructures *	60
ROUTE	Concurrence déloyale dans le transport routier	60

Avant-propos

Sans transport de marchandises ni logistique, une économie est paralysée. Sans poids lourds, sans wagons de marchandises ni cargos ou avions-cargos, pas de petits pains frais sur la table du petit-déjeuner, pas d'achat en ligne, aucune possibilité pour un paysan de vendre ses produits frais sur le marché, pas d'exportation vers le vaste monde de montres, médicaments ou machines made in Switzerland. Bref, sans transport de marchandises opérationnel ni logistique efficace, la Suisse ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui : une des économies les plus performantes et compétitives de la planète.

Comme le montrent les exemples ci-dessus, le transport de marchandises est le système sanguin d'une économie moderne. Le transport et les activités logistiques en amont et en aval assurent l'approvisionnement des producteurs et des consommateurs en biens et services. Jamais l'organisation de l'économie et de la société n'a reposé sur une division du travail et des interconnexions internationales aussi poussées qu'aujourd'hui. La mondialisation de l'économie est aussi le principal facteur d'intensification des échanges de biens. Le trafic marchandises et la logistique ne sont certes pas des buts en soi, mais eux seuls permettent

Seuls le transport de marchandises et la logistique permettent les échanges matériels, économiques et culturels indispensables à une société fondée sur le savoir et l'innovation.

Une publication commune de



economiesuisse



d'acheminer les marchandises commandées au bon endroit et en temps voulu. Eux seuls rendent possibles les échanges matériels, économiques et culturels dont a impérativement besoin toute société fondée sur le savoir et portée par l'innovation.

La Suisse a exporté en 2013 pour plus de 212 milliards de francs de marchandises. Ses importations ont totalisé 186 milliards. Ce volume d'échanges considérable avec l'étranger, de même qu'au sein même de l'économie nationale, est source de trafic. S'y ajoutent les flux de marchandises qui ne font que transiter par notre pays, dont la position centrale en Europe fait une importante voie de passage.

Divers indices internationaux pointent toutefois une baisse de qualité des infrastructures de transport et du site logistique suisses. Nous ne sommes pas assez conscients de la nécessité d'y porter remède. On constate aussi qu'une approche intégrale et transmodale des défis actuels fait défaut dans la politique de transport des marchandises et la politique logistique pratiquées jusqu'ici.

Dans la présente publication, plusieurs présidents unissent leur voix pour rappeler toute l'importance économique et sociale du trafic marchandises et de la logistique. Au nom des milieux économiques, ils formulent des éléments de réponse et des recommandations concrètes indiquant comment la Suisse, en tant que pôle de transport de marchandises et site logistique multimodal, peut s'améliorer.

Zurich, février 2015



Adrian Amstutz
président ASTAG



Peter Somaglia
président IG Air Cargo



Ralph Lewin
président SVS



Franz Steinegger
président VAP



Heinz Karrer
président economiesuisse

Résumé

Les classements internationaux signalent une baisse de qualité du site logistique suisse.

Dans une économie compétitive, le transport de marchandises et les activités de logistique assurent une fonction transversale essentielle. La mondialisation des marchés d'approvisionnement et de vente a pour conséquence de renforcer régulièrement le rôle du commerce international en tant que moteur des mouvements de marchandises. Contrastant avec cette évolution, la capacité de prestations du site suisse de logistique et de transports de marchandises est en recul. C'est ce que signalent des classements internationaux et divers autres indicateurs comparatifs. D'abord, les évaluations de compétitivité établies par le WEF ces dernières années montrent que la qualité des infrastructures suisses de transport diminue en comparaison internationale. Ensuite, notre plateforme logistique perd aussi du terrain par rapport à ses concurrents à l'aune de divers « facteurs mous », tels la qualité des services de logistique, la ponctualité ou le déroulement des formalités douanières.

Pour l'approvisionnement de l'économie et de la population en biens et services, le transport de marchandises pour le marché intérieur comme pour le trafic import-export est très important. Dans le trafic intérieur, tous les secteurs économiques ont besoin d'infrastructures logistiques et de transport efficaces par le rail et la route. Les biens du trafic intérieur les plus transportés sont ceux de la branche agroalimentaire, les boissons et le tabac, suivi des produits pétroliers, des articles du commerce de gros et de détail ainsi que des produits de la branche de la construction. En concentrant 70 % du trafic marchandises, la route est le principal mode de transport du trafic intérieur. Les 30 % restants voyagent par le rail. Le plus gros du trafic s'écoule sur l'axe est-ouest, entre les grands centres économiques et agglomérations du pays.

L'interaction efficace de divers moyens de transport garantit le bon approvisionnement de la population et de l'économie.

Le trafic transfrontière de biens d'import-export revêt une fonction vitale tant pour l'approvisionnement du pays que pour les exportations suisses destinées au monde entier. Les exportateurs suisses dépendent donc d'infrastructures efficaces pour le transport de marchandises par voie terrestre, fluvio-maritime ou aérienne. En termes de charge sur les infrastructures, les quatre principales branches exportatrices sont, par ordre décroissant, les suivantes : construction, alimentation/boissons-tabac, déchets et recyclage, produits chimiques. L'industrie des machines et des métaux pèse aussi relativement lourd. Dans le trafic de biens d'exportation, la route domine, qui s'adjudge quelque 77 % de la distribution modale. La statistique quantitative ne tient pas compte du poids considérable du trafic aérien dans les exportations suisses, dont environ 43 % de la valeur totale (en francs) sortent de notre pays par la voie des airs.

On observe à peu près le même profil de charge pour les importations : en volumes, les marchandises les plus transportées sont les produits de construction. Les denrées alimentaires, les boissons, le tabac et les produits chimiques jouent aussi un rôle important, tout comme ceux de l'industrie des machines et des métaux. Mais, il s'y ajoute de grandes quantités de produits pétroliers.

Mesurés par rapport à l'économie suisse et à la population du pays, les biens en transit ne pèsent pas très lourd. Sa position centrale en Europe fait néanmoins de la Suisse un axe nord-sud important. Le flux de ces biens impose une charge supplémentaire qui doit donc être intégrée dans la planification des infrastructures.

En l'absence d'une vision d'ensemble, un projet de transport chasse l'autre.

Il faut aborder les défis de la politique de transport des marchandises dans le cadre d'une vue d'ensemble englobant le transport de marchandises et la logistique.

Dans la politique de transport des marchandises, la vue d'ensemble fait défaut et les projets portant sur des modes de transport spécifiques ne font que s'aligner les uns à côté des autres. La fonction transversale du trafic marchandises n'est pas prise en compte. Face aux multiples défis de la politique de transport de marchandises, il est donc urgent d'inscrire dans une conception globale des directives politiques régissant le transport et de renforcer par des mesures concrètes les capacités opérationnelles du site suisse de transport de biens et de logistique. L'économie souhaite mettre en évidence six points critiques majeurs de la politique de transports des marchandises et formule pour chacun d'eux une recommandation et des propositions concrètes.

Point critique n° 1

L'aggravation des problèmes de capacité diminue les performances du transport de marchandises.

Les activités logistiques et de transport de marchandises souffrent de goulets d'étranglement imputables à des facteurs structurels et opérationnels. Les infrastructures existantes ne tiennent pas compte du trafic marchandises actuel ni de son développement prévisible. Tous les modes de transport en sont affectés.

- **Recommandation de l'économie :** Pour toutes les infrastructures de transport de marchandises, l'économie a besoin de capacités adaptées à la demande. Les causes de restrictions de capacité doivent être éliminées sans délai. Dans ce sens, il faut maintenir ou mieux exploiter les capacités existantes et en créer de nouvelles. Le développement des infrastructures et des sites logistiques doit s'harmoniser avec les besoins de l'économie.

Point critique n° 2

Le développement des espaces habités gêne les activités de logistique et de transport de marchandises.

L'extension des zones habitées est une source de complications pour ces activités. Dans les infrastructures de trafic existantes comme pour les infrastructures planifiées, elle crée des conflits de ressources qui, pour la plupart, se règlent au détriment du trafic marchandises. L'aménagement du territoire ne prend pas suffisamment en compte les besoins du trafic marchandises et de la logistique.

- **Recommandation de l'économie :** L'économie a besoin de sites logistiques adéquats à proximité des centres de production et de consommation. À tous les niveaux de collectivités publiques, l'aménagement du territoire doit mieux tenir compte des besoins du trafic marchandises. Les conflits de ressources potentiels doivent être traités suffisamment tôt et avec la participation active de l'économie. La transformation sans limite d'espaces logistiques en lieux d'habitation doit susciter le débat. Il faut préserver les sites logistiques existants et leurs aménagements là où ils assurent un approvisionnement efficace des zones habitées, ou lorsqu'ils ne peuvent pas être exploités efficacement en d'autres lieux.

Point critique n° 3

Le cadre normatif affecte les performances du transport de marchandises.

Le cadre légal actuel nuit à l'efficacité et à la compétitivité du transport de marchandises. Tous les modes de transport en pâtissent. La législation du temps de travail des chemins de fer, par exemple, date de l'ère industrielle, tandis que le dispositif normatif concernant les routes ne cesse de se durcir. Enfin la compétitivité des transporteurs aériens de notre pays est défavorisée entre autres par des coûts de sécurité élevés et par les différences de réglementation au niveau international.

- ▶ **Recommandation de l'économie :** L'activité normative concernant le trafic marchandises doit éviter les dispositions superflues ou stériles. Parallèlement, il convient de s'assurer que les échanges internationaux de produits continuent de s'inscrire dans un cadre légal stable, non discriminatoire et moderne.

Point critique n° 4

Les processus de planification et de décision politiques négligent les intérêts du transport de marchandises.

Les processus politiques de planification et de décision contrarient la mise en place d'infrastructures de transport de marchandises et de sites logistiques adaptés aux besoins. Ces processus durent trop longtemps, ne sont pas bien adaptés aux réalités internationales ni aux différents modes de transports et n'impliquent pas suffisamment l'économie.

- ▶ **Recommandation de l'économie :** L'économie doit pouvoir compter sur un développement effectif et productif des infrastructures de transport de marchandises. Les voies de décision politique doivent être organisées de telle sorte qu'elles permettent à des infrastructures adéquates, internationalement adaptées et conformes aux besoins de voir le jour et d'être opérationnelles rapidement.

Point critique n° 5

Le financement des infrastructures de transport ne tient pas compte de l'utilité du transport de marchandises.

Au cours de ces dernières décennies, les exigences de solidité et de pérennité ont été négligées en matière de financement des infrastructures. L'extension de l'infrastructure ferroviaire manque de transparence quant à ses répercussions financières pour l'État et les clients. Le développement d'infrastructures routières et portuaires adaptées aux besoins affronte de grands défis financiers.

- ▶ **Recommandation de l'économie :** Le financement des infrastructures de transport de marchandises doit s'appuyer sur une base solide et durable. Laquelle suppose transparence des financements et vérité des coûts pour la construction de nouvelles infrastructures. Lors de ces constructions et de l'exploitation des infrastructures de transport existantes, la clé de répartition des efforts financiers doit mieux tenir compte du principe de causalité.

Point critique n° 6

Inégalité des conditions de concurrence entre le rail et la route.

Le manque de concurrence dans le domaine ferroviaire a pour conséquence que dans ce secteur, le rythme d'innovation reste loin à la traîne de celui des transports routiers, tant sous l'angle de l'économicité que sous celui des immissions pour l'être humain et l'environnement. Par contraste, on constate que la concurrence toujours vive qui règne dans le trafic routier se traduit régulièrement par des innovations et des gains d'efficacité. L'insuffisance des gains de productivité dans le domaine ferroviaire résulte pour l'essentiel du régime de marché existant et remet en question la viabilité du trafic marchandises par le rail, qui perd de plus en plus de terrain face à la route. Sans compter les normes de travail rigides qui désavantagent davantage encore le trafic ferroviaire.

- ▶ **Recommandation de l'économie :** Une concurrence effective est par définition un facteur clé de l'efficacité d'un système de transport de marchandises. Elle exige des règles du jeu honnêtes et des conditions égales pour toutes les parties prenantes. Dans le transport ferroviaire de marchandises, la concurrence doit s'intensifier. C'est la source des gains de productivité, de l'autonomie financière, de l'innovation et d'une offre ajustée à la demande.

Pour la mise en œuvre de ces six recommandations, nous formulons à la suite des propositions politiques concrètes. Leur mise en œuvre ne doit pas tarder si l'on souhaite améliorer durablement l'efficacité du transport de marchandises en Suisse.

EXPORTATIONS DE MARCHANDISES

294%

TAUX DE CROISSANCE DES
EXPORTATIONS DE
MARCHANDISES MONDIALES
ENTRE 1990 ET 2012

MARCHANDISES IMPORTÉES

186

MILLIARDS DE FRANCS :
VALEUR DES MARCHANDISES
IMPORTÉES EN SUISSE
EN 2013

IMPORTATIONS DE PRODUITS PÉTROLIERS

75%

PART DES PRODUITS PÉTROLIERS
IMPORTÉS VIA LES VOIES NAVIGABLES
ET LES PIPELINES

MARCHANDISES EXPORTÉES PAR FRET AÉRIEN

43%

PART, EN VALEUR, DES
MARCHANDISES EXPORTÉES
PAR FRET AÉRIEN

Importance économique du transport de marchandises et de la logistique. À l'ère de la mondialisation, une logistique efficace constitue un facteur déterminant pour une place économique.

Le transport de marchandises et la logistique assument une fonction transversale importante pour l'économie.

Le transport de marchandises et la logistique revêtent une importance économique considérable et assument une fonction fondamentale. Des infrastructures de transport de marchandises opérationnelles et une logistique de grande qualité bénéficient à l'ensemble de l'économie. Une logistique efficace constitue un facteur d'implantation déterminant dans une économie compétitive, en particulier compte tenu de la mondialisation croissante, qui se traduit par une forte progression du commerce international. Par ailleurs, le secteur du transport de marchandises et de la logistique est un moteur économique conséquent en termes de création de valeur et de postes de travail.

Définition du transport de marchandises et de la logistique

Par transport de marchandises, on entend le transport physique de biens entre deux points de transbordement, quel que soit le mode de transport utilisé à cet effet. Le trafic intérieur ainsi que le trafic d'importation, d'exportation et de transit sont pris en compte. Les points de départ et d'arrivée d'un transport peuvent se situer en ou hors de Suisse, mais au moins une partie du transport proprement dit doit avoir lieu sur le territoire helvétique.

La logistique désigne les opérations exécutées au départ et à l'arrivée d'un transport. La chaîne logistique est complétée par différentes activités en amont et en aval, telles que la manutention, le stockage, la mise à disposition, l'approvisionnement ou la distribution. Un système logistique fiable et efficace dépend donc de bons réseaux de transport pour la prestation correspondante et de nœuds de communication efficaces pour les activités logistiques en amont et en aval.

La présente publication parle de transport de marchandises au sens large, c'est-à-dire y compris les activités logistiques. Afin d'améliorer la lisibilité, seule l'expression «transport de marchandises» est utilisée ci-après.

Le commerce international stimule le transport de marchandises

Le transport de marchandises n'est pas une fin en soi. Sa progression doit être considérée comme une demande de transport résultant d'une économie mondialisée, fondée sur le partage du travail. Le commerce international constitue le moteur de la croissance du transport de marchandises, dont l'efficacité s'est constamment améliorée ces dernières décennies grâce au développement technologique. Les coûts de transport bas ont modifié la structure de l'économie et le partage des tâches s'est intensifié au niveau mondial. Chaque pays se spécialise de plus en plus dans la production de biens et services précis, ce qui accroît le besoin de transport pour acheminer ces produits jusqu'à la clientèle.

Croissance économique et hausse du trafic intérieur vont de pair.

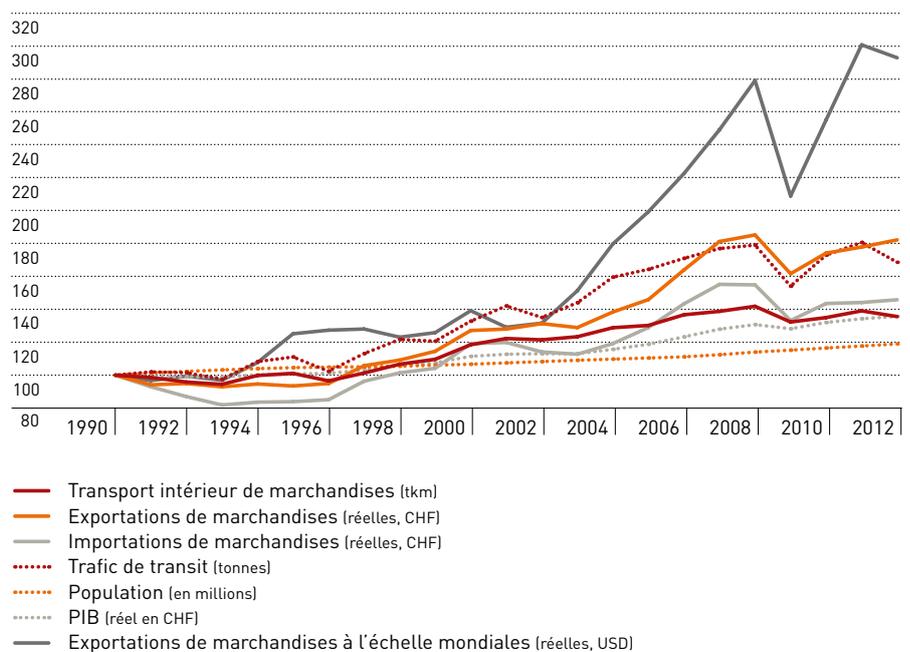
Dans l'ensemble, le transport de marchandises (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit) a progressé plus fortement que la croissance économique ou la population. Ces vingt dernières années, le trafic intérieur a cru aussi rapidement que la croissance économique de la Suisse ; le transport de marchandises ne saurait dès lors être dissocié de cette croissance. En d'autres termes, la prospérité de la Suisse est directement liée à un système de fret opérationnel.

Sur la même période, les importations et les exportations de biens ont enregistré une hausse encore plus marquée, qui reflète l'internationalisation accrue de l'économie suisse au cours de ces deux décennies, même si ce phénomène n'est pas propre à ce pays. Si l'on observe la croissance des exportations de biens au niveau mondial, on constate que le commerce international a presque triplé depuis le début des années 1990. Compétitive, l'économie suisse en a bénéficié, puisque ses exportations de biens ont dans le même temps davantage progressé que ses importations.

Figure 1

La croissance du trafic d'exportation a été supérieure à la moyenne ces dernières décennies.

Évolution du transport de marchandises entre 1990 et 2012
Indexée (1990 = 100%)



Source : AFD, OFS, OMC, SECO. Graphique economiesuisse

Il est difficile de prévoir l'évolution du transport de marchandises. Compte tenu de l'intégration progressive de l'économie mondiale, on peut tabler sur une poursuite de la croissance sans toutefois pouvoir évaluer exhaustivement dans quelle mesure la tendance à la réindustrialisation atténuera cette évolution. Dans ce scénario, la diminution du trafic d'importation et d'exportation serait compensée par une recrudescence du trafic intérieur. On peut donc en conclure que la politique de transport doit partir de l'idée d'une intensification du transport de marchandises dans l'économie.

Impact de la nouvelle structure de l'économie mondiale sur le transport de marchandises

Impact du volume de biens : La croissance du commerce ou la répartition internationale du travail s'accompagnent d'une modification structurelle et d'une différenciation des processus de production principalement dans l'industrie, mais aussi de plus en plus dans le secteur tertiaire. Concrètement, le niveau d'intégration diminue et les processus correspondants sont externalisés auprès de fournisseurs et de prestataires, augmentant ainsi le transport par unité produite pour de nombreux types de biens. Dès lors, le fret croît plus fortement que la performance économique.

Impact de la structure des biens : Dans le même temps, la composition des biens transportés change. Dans les économies très développées, la proportion des petits biens de consommation et de production présentant une grande valeur unitaire (marchandises de détail) progresse, alors que celle des marchandises en vrac stagne ou décroît. Cela entraîne une hausse de la demande de transport pour des petites marchandises individualisées, qui se traduit par un transfert de parts de marché en faveur du transport de marchandises par la route.

Impact de la logistique : À cela s'ajoute l'optimisation régulière des réseaux de livraison et de distribution des entreprises. On pense à la gestion de la chaîne d'approvisionnement (supply chain management) ou à la production just in time. Les concepts modernes de logistique qui renoncent au stockage, par exemple, modifient les exigences posées à un système de fret. La qualité repose de plus en plus sur des facteurs tels que la rapidité, la ponctualité, la flexibilité ou la fiabilité.

Impact de l'intégration : Enfin, le commerce mondial et, partant, le transport de marchandises sont stimulés par la volonté politique d'intégrer des espaces économiques régionaux grâce à des accords multilatéraux (Organisation mondiale du commerce, Union européenne) ou bilatéraux (accords de libre-échange). L'ouverture des marchés favorise les échanges internationaux de biens et développe le fret.

Fonction transversale importante pour l'économie et la création d'emplois

En 2013, la création de valeur de la branche du transport de marchandises et de la logistique a atteint 25 milliards de francs.

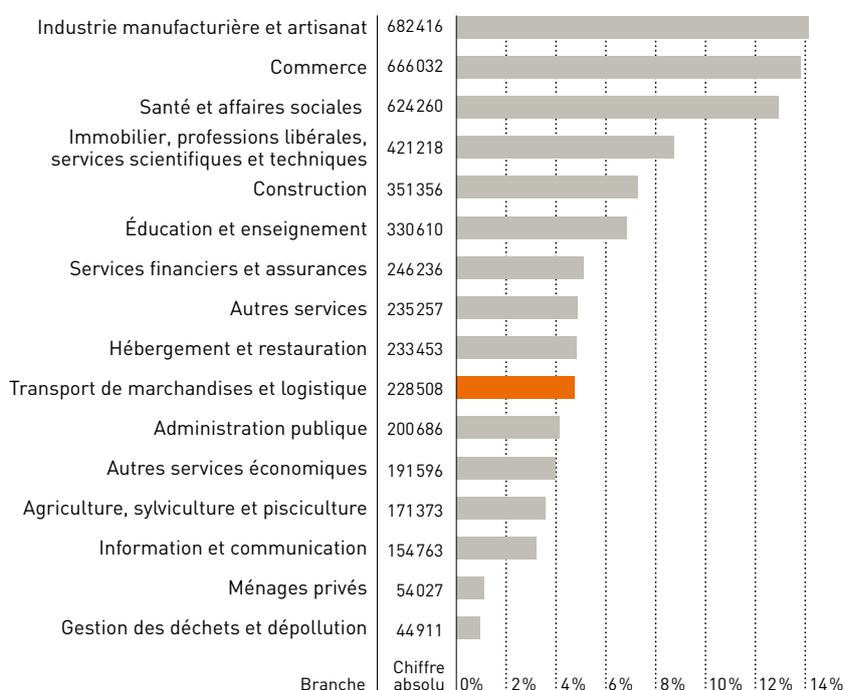
Le secteur du transport de marchandises et de la logistique¹ (NOGA 49–53) est une source significative de valeur ajoutée pour l'économie suisse. D'après l'Office fédéral de la statistique (OFS), il affichait une valeur ajoutée brute de 25,2 milliards de francs en 2013, soit 4,1 % de la valeur ajoutée brute du pays. Ce secteur est également un employeur important, puisque 229 000 personnes environ, c'est-à-dire 4,7 % des actifs occupés, y travaillaient en 2013. La logistique a une main-d'œuvre similaire au secteur de l'hébergement et de la restauration et presque aussi importante que le secteur des activités financières et d'assurance (OFS, 2014).

Figure 2

En 2013, le secteur du transport de marchandises et de la logistique employait quelque 229 000 personnes.

Personnes actives occupées par secteur économique

En valeur absolue et en % (2013)



Source : OFS, 2013

L'importance économique de cette branche ne se limite toutefois pas à son poids : le transport de marchandises et la logistique sont des activités de base sans lesquelles les autres secteurs ne pourraient pas exister. Ils permettent aux producteurs et aux consommateurs de s'approvisionner en biens et en services. Sur le plan statistique, la valeur ajoutée ou les postes de travail sont cependant attribués à d'autres secteurs comme le commerce de détail. D'après une enquête menée auprès des entreprises, ce dernier compte entre 10 000 et 15 000 postes de travail supplémentaires dans la logistique en Suisse.

¹ OFS, activité économique « Transports et entreposage ».

Un facteur d'implantation sous pression

Plusieurs classements internationaux ont montré une baisse de la qualité des infrastructures de transport et des sites logistiques en Suisse.

Global Competitiveness Report du Forum économique mondial (WEF)

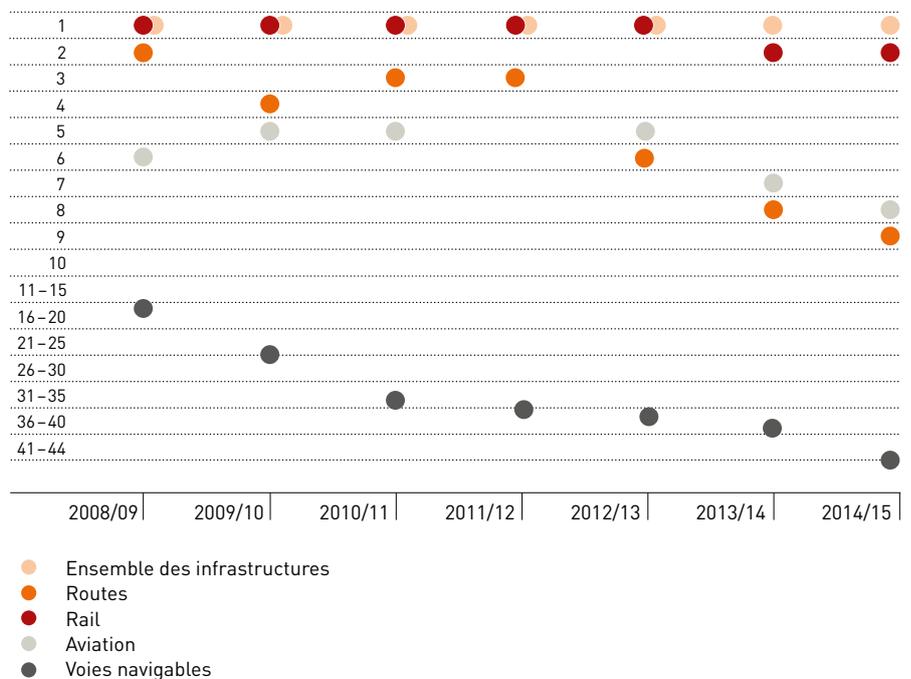
La qualité des infrastructures en Suisse a récemment diminué en comparaison internationale. Le pays est certes depuis longtemps le champion du monde en matière d'infrastructures d'après le Global Competitiveness Report du WEF, mais en y regardant de plus près, on constate que leur qualité y a été soumise à une forte pression ces dernières années. Depuis 2008, la compétitivité de la Suisse a reculé en raison de la qualité de ses infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

Figure 3

Comparaison internationale de la qualité des infrastructures : la Suisse perd du terrain.

Classement de la Suisse dans le rapport du WEF

Évolution des différents classements en matière d'infrastructures



Source : WEF, Global Competitiveness Report, de 2008-2009 à 2014-2015

La qualité des infrastructures portuaires suisses affiche le recul le plus important. La Suisse n'ayant aucun accès à la mer, on ne peut s'attendre à ce qu'elle domine le classement. Ce classement indique toutefois aussi que le moment est venu de développer les infrastructures portuaires pour répondre aux besoins de l'économie.

En 2013, on a recensé 20 596 heures d'embouteillage sur le réseau des routes nationales.

Concernant la qualité des infrastructures routières, la Suisse a également perdu quelques places en comparaison internationale. Les heures d'embouteillage sur les routes nationales ont doublé depuis 2008. L'Office fédéral des routes en a recensé 20 596 en 2013 sur le réseau correspondant. Cela n'est guère étonnant puisque la configuration actuelle dudit réseau correspond, pour l'essentiel, à la planification des années 1960. Par ailleurs, la position de leader de la Suisse en matière d'infrastructures ferroviaires et aéroportuaires commence à vaciller : le recul observé dans le classement du fret aérien tient principalement aux capacités insuffisantes et à l'engorgement des infrastructures dans les aéroports.

Indice de performance logistique de la Banque mondiale

L'indice de performance logistique (Logistics Performance Index, LPI) de la Banque mondiale est un instrument de référence qui exprime la « convivialité » de la logistique dans un pays. Il repose sur six domaines partiels qui tiennent compte de facteurs tant quantitatifs (infrastructures) que qualitatifs (compétences) : customs (douanes), infrastructures, ease of arranging shipments (facilité d'organisation des expéditions), quality of logistics services (qualité des services logistiques), tracking and tracing (suivi et traçabilité des expéditions) et timeliness (ponctualité). Le LPI a été établi pour la quatrième fois en 2014. La comparaison avec les enquêtes précédentes montre clairement que la « convivialité » de la logistique a fortement reculé en Suisse ces dernières années. Celle-ci occupait la quatorzième place en 2014, alors qu'elle était sixième en 2010. Les douanes sont le seul critère d'évaluation pour lequel la Suisse est encore dans le top 10.

Figure 4

Depuis 2007, la Suisse a sensiblement perdu du terrain dans l'indice de la Banque mondiale.

Indice de performance logistique (LPI) de la Banque mondiale

De 2007 à 2014 (2014 : 160 pays examinés)

	INDICE LPI (RANG)				LPI TOTAL DES POINTS	INDICATEURS SECONDAIRES LPI (RANG)					
	2007	2010	2012	2014		A	B	C	D	E	F
Allemagne	3	1	4	1	4.12	2	1	4	3	1	4
Pays-Bas	2	4	5	2	4.05	4	3	11	2	6	6
Belgique	12	9	7	3	4.04	11	8	2	4	4	2
Royaume-Uni	9	8	10	4	4.01	5	6	12	5	5	7
Singapour	1	2	1	5	4.00	3	2	6	8	11	9
Suède	4	3	13	6	3.96	15	9	3	6	7	8
Norvège	16	10	22	7	3.96	1	4	30	1	31	5
Luxembourg	23	5	15	8	3.95	10	15	1	14	22	1
États-Unis	14	15	9	9	3.92	16	5	26	7	2	14
Japon	6	7	8	10	3.91	14	7	19	11	9	10
Irlande	11	11	25	11	3.87	12	16	27	9	3	16
Canada	10	14	14	12	3.86	20	10	23	10	8	11
France	18	17	12	13	3.85	18	13	7	15	12	13
Suisse	7	6	16	14	3.84	7	11	15	16	18	21
Hong Kong, Chine	8	13	2	15	3.83	17	14	14	13	13	18
Australie	17	18	18	16	3.81	9	12	18	17	16	26
Danemark	13	16	6	17	3.78	13	17	9	18	36	3
Espagne	26	25	20	18	3.72	19	20	21	12	26	17
Taiwan	21	20	19	19	3.72	21	24	5	25	17	25
Italie	22	22	24	20	3.69	29	19	17	23	14	22

A = Douanes
 B = Infrastructures
 C = Compétitivité de la livraison de marchandises (prix)
 D = Qualité des services logistiques
 E = Suivi des expéditions
 F = Ponctualité

Source : Banque mondiale, 2014

Ces deux études révèlent un recul de la qualité des infrastructures et des compétences logistiques en Suisse, en comparaison internationale. Cette évolution ne doit pas être surestimée, mais elle devrait nous amener à réfléchir attentivement au développement des infrastructures de transport. Ce signal d'alarme pour l'économie, la politique et l'administration devrait les inciter à explorer cette thématique en profondeur, car un transport de marchandises et un système logistique efficaces constituent un facteur d'implantation important face à la concurrence internationale. Par ailleurs, un système de fret opérationnel est synonyme de prospérité, puisque cette condition est essentielle à un approvisionnement fiable du pays en marchandises, à un site de production efficace et à une économie d'exportation florissante. Économie très spécialisée, la Suisse serait bien avisée de mettre davantage l'accent à l'avenir sur la compétitivité du transport de marchandises et du système logistique afin de demeurer une place économique attrayante.

MARCHANDISES EN TRANSIT

72%

DES MARCHANDISES EN
TRANSIT TRAVERSENT LA SUISSE
PAR LE RAIL

MARCHANDISES EXPORTÉES

212

MILLIARDS DE FRANCS :
VALEUR DES MARCHANDISES SUISSES
EXPORTÉES EN 2013

EMPLOIS

229 000

PERSONNES ÉTAIENT EMPLOYÉES
DANS LA BRANCHE DU
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET
DE LA LOGISTIQUE EN 2013

DISTANCES PARCOURUES

115

KILOMÈTRES : DISTANCE MOYENNE DU TRANSPORT
INTÉRIEUR DE MARCHANDISES PAR LE RAIL.

DISTANCES PARCOURUES

48

KILOMÈTRES : DISTANCE
MOYENNE DU TRANSPORT
INTÉRIEUR DE MARCHANDISES
PAR LA ROUTE

Le transport de marchandises en chiffres. Par quels moyens de transport les marchandises arrivent-elles en Suisse et comment sont-elles exportées à l'étranger ?

Ce chapitre souligne l'importance du transport de marchandises à travers quelques chiffres. Il fournit également des réponses aux questions ci-après concernant le trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit :

QUESTIONS	PRIORITÉS
Que transporte-t-on ?	Marchandises
Comment les marchandises sont-elles transportées ?	Modes de transport
Quels sont le point de départ et d'arrivée des marchandises transportées ?	Flux de trafic

Trafic intérieur

Les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, les produits pétroliers, les biens du commerce de détail et de gros, ainsi que les matériaux de construction sont les principales marchandises transportées à l'intérieur du pays. Le volume de fret relatif aux déchets et aux biens recyclés, aux industries métallurgique et chimique et à celle des machines est bien moins important.

Le rail est privilégié pour les marchandises transportées régulièrement ou en grande quantité.

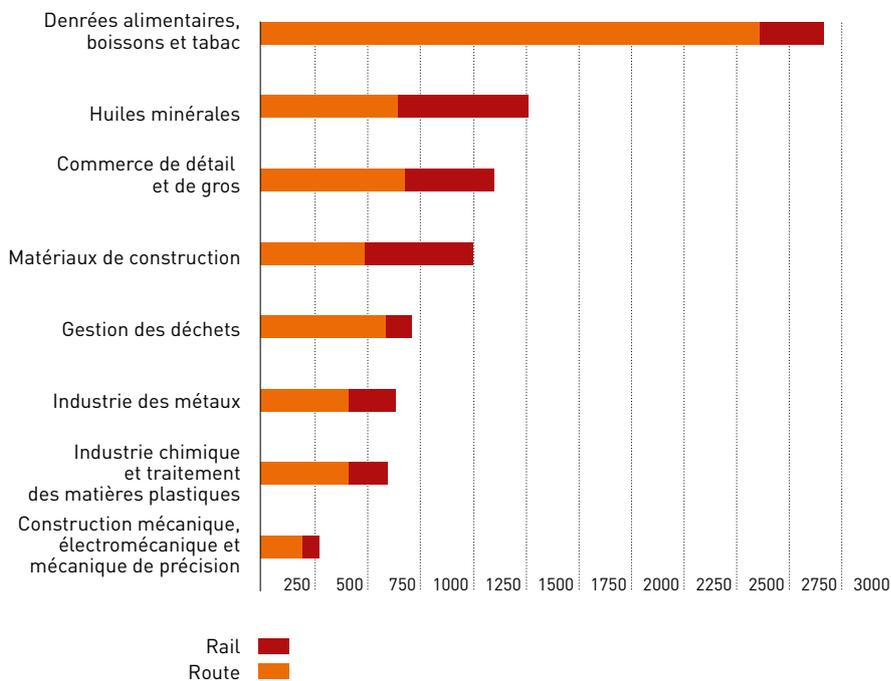
La route est le mode de transport prédominant pour le trafic intérieur, puisque sa part atteint 70%. Les 30% restants passent par le rail. Les transports fluviaux et aériens sont insignifiants dans ce trafic. Par rapport au fret ferroviaire, le transport routier présente un avantage concurrentiel principalement pour les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, les déchets et les biens recyclés, ainsi que pour les produits issus de l'industrie des machines et de l'industrie chimique. Le rail joue un rôle important pour les matériaux de construction, les produits pétroliers et les biens du commerce de détail et de gros, car ces types de marchandises sont transportés régulièrement ou en grandes quantités, à moins qu'il soit choisi selon des considérations liées à l'environnement et à la sécurité.

Figure 5

La route est le principal mode de transport dans le trafic intérieur.

Mode de transport utilisé pour les différentes marchandises

Trafic intérieur (en millions de tonnes-kilomètres par secteur et par mode de transport)



Source : Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz, étude du DETEC, 2013

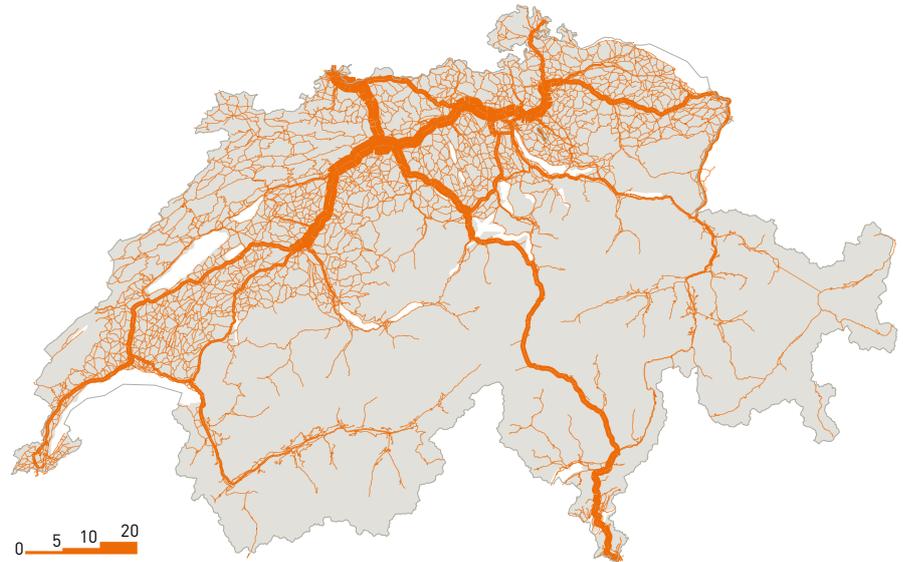
Les cartes de la charge des réseaux établies par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) montrent où le volume de trafic est le plus important sur les réseaux routiers et ferroviaires suisses. Un trafic élevé affecte la performance des infrastructures routières principalement le long de l'axe est-ouest, dans et entre les régions métropolitaines et les agglomérations du triangle Bâle-Berne-Zurich, ainsi que dans l'Arc lémanique. Le dense réseau routier s'étend tel des artères dans toutes les régions peuplées de Suisse et constitue dès lors le seul moyen de transport garantissant un approvisionnement en marchandises sur l'ensemble du territoire. La route est un moyen de transport indispensable pour acheminer les biens de manière précise jusqu'à leur destination. La distance moyenne de transport par la route équivaut à 48 kilomètres environ. Elle varie fortement selon le type de marchandises : de près de 20 kilomètres pour les matériaux de construction, les déchets et les produits recyclés à plus de 70 kilomètres pour les biens issus de l'industrie métallurgique, de l'industrie des machines, de l'électromécanique et de la mécanique de précision.

Pour ce qui est du trafic intérieur des marchandises transportées par le rail, l'axe est-ouest entre les centres économiques et démographiques de Suisse romande et de Suisse alémanique situés dans le triangle Bâle-Zurich-Lausanne est le plus chargé. La distance moyenne de transport par le rail s'établit à 115 kilomètres environ, soit plus du double de son équivalent par la route. Les transports ferroviaires de déchets, de produits recyclés et de matériaux de construction se caractérisent également par de courtes distances (près de 90 kilomètres). Les produits pétroliers affichent la distance moyenne de transport la plus importante (146 kilomètres). La carte de la charge des réseaux met aussi clairement en évidence l'importance du rail dans le trafic de transit sur l'axe nord-sud : des quantités considérables de marchandises traversent la Suisse via Bâle et les lignes du Gothard et du Lötschberg (informations complémentaires à la rubrique « Trafic de transit »).

Figure 6

Le dense réseau routier atteint les moindres recoins de la Suisse.

Carte de la charge des réseaux du trafic marchandises par la route
En millions de tonnes par année (2012)

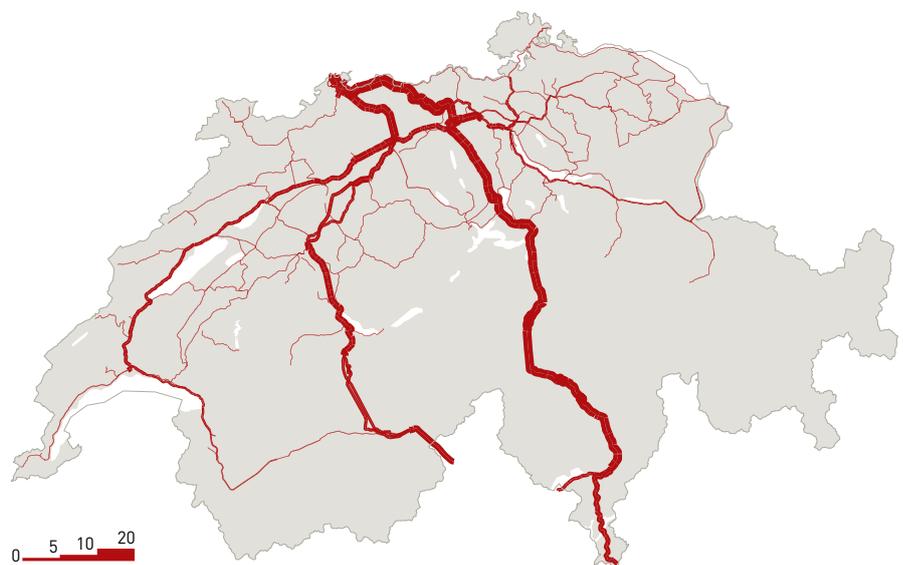


Source : ARE, 2014

Figure 7

Quelques axes de transit principaux dominent le transport ferroviaire de marchandises.

Carte de la charge des réseaux du trafic marchandises par le rail
En millions de tonnes par année (2012)



Source : ARE, 2014

Trafic d'importation et d'exportation

La route est aussi le principal mode de transport dans le trafic d'importation et d'exportation. Le transport fluvial sur le Rhin, les pipelines et le transport aérien assument une fonction notable, en plus de la route et du rail, qui sont des modes de transport classiques en Suisse. Si l'on compare l'importance relative des différents modes de transport dans le trafic d'exportation, on constate que plus des trois quarts des quantités exportées (77 %) le sont par la route. Le rail représente environ 12 % des exportations, les pipelines 7 %, le transport fluvial 3,3 % et le transport aérien 0,7 % (sans les exportations de kérosène).

En ce qui concerne les importations, l'importance relative des différents modes de transport évolue en faveur du transport fluvial (12 %), des pipelines (14 %) et du rail (15 %). La route représente 59 % du volume des importations, tandis que la part du transport aérien est marginale (0,1 %) ².

L'évaluation purement quantitative de la part relative des modes de transport dans les échanges de biens avec l'étranger ne reflète pas vraiment l'importance du transport aérien. Les biens exportés par ce biais depuis la Suisse totalisent une valeur de 90 milliards de francs, soit environ 43 % de la valeur des exportations annuelles. Si l'on ne tient pas compte du trafic intra-européen, qui s'effectue surtout par la route, le transport aérien est clairement numéro un, avec plus de 80 % des exportations vers les États-Unis.

Les deux tiers des marchandises expédiées depuis les aéroports suisses sont transportés sur des vols directs. Un tiers est convoyé par camion (trafic de remplacement du fret aérien) depuis ou vers les aéroports suisses via les grands aéroports européens avoisinants (Francfort, Munich, Amsterdam et Paris). S'y ajoutent les marchandises transportées directement depuis les sites de production jusqu'aux aéroports proches (environ 10 % en termes de valeur et près de 20 % en termes de volume). La valeur des exportations et des importations produites ou consommées en Suisse et transportées par avion sur des vols directs ou via d'autres aéroports avoisine 122 milliards de francs par an ³.

Le fret aérien est privilégié pour transporter des biens de grande valeur. Ainsi, la valeur moyenne d'une tonne de fret aérien exportée depuis la Suisse s'inscrit à environ 726 000 francs. Elle est près de 300 fois supérieure à celle des marchandises transportées par le rail, par exemple. Près des trois quarts des exportations par fret aérien proviennent de l'industrie des machines, des équipements électriques et des métaux ainsi que des industries horlogère, chimique et pharmaceutique. Les biens de consommation, les composants tels que les machines et les appareils électroniques ainsi que les produits chimiques et pharmaceutiques représentent 95 % des importations.

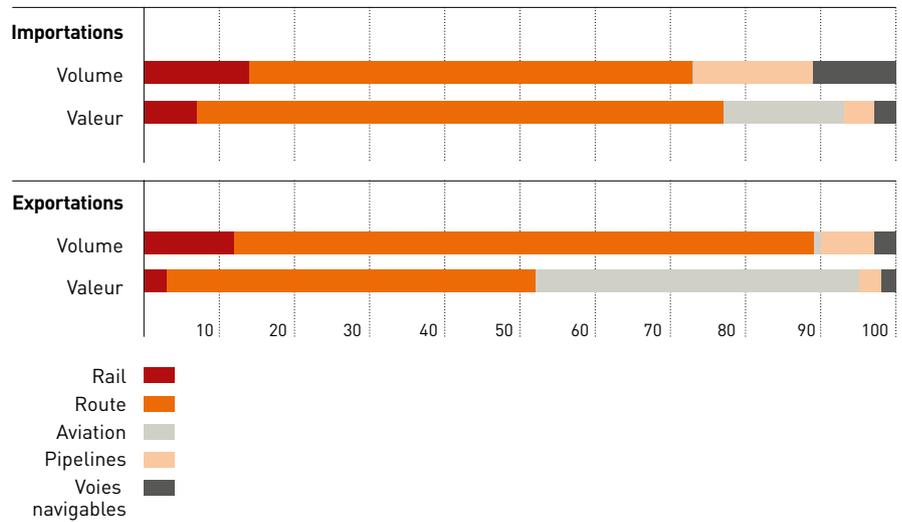
² AFD, 2013.

³ AFD, 2013, et groupe d'intérêt Air Cargo.

Figure 8

La logistique fait surtout appel au fret aérien pour les biens de grande valeur.

Valeur et volume des exportations et des importations par mode de transport
En % (2013)



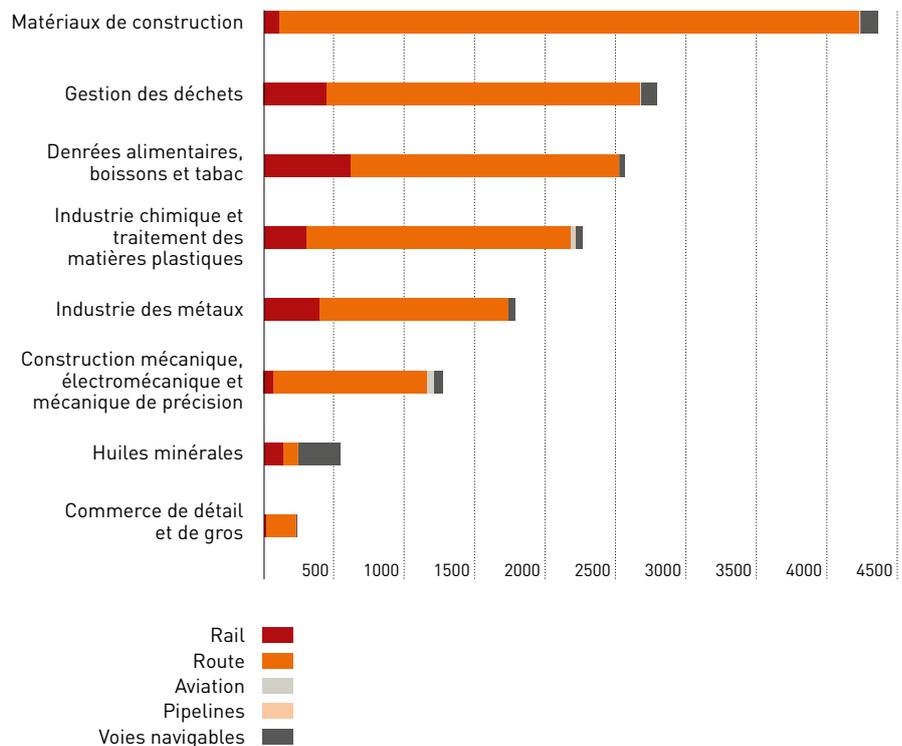
Source : Administration fédérale des douanes (AFD), statistique du commerce extérieur, 2013

Une analyse du trafic d'importation et d'exportation en fonction du type de marchandises montre de manière plus détaillée l'importance des différents modes de transport.

Figure 9

En termes de volume, la route est clairement en tête pour tous les types de marchandises, à l'exception des produits pétroliers.

Exportations par groupe de marchandises et par mode de transport
En milliers de tonnes (2013)



Source : Administration fédérale des douanes (AFD), statistique du commerce extérieur, 2013

Les principaux produits exportés sont les matériaux de construction, suivis par les déchets et les produits recyclés. L'industrie chimique et celle des produits alimentaires représentent également un important volume de transport. L'industrie métallurgique et celle des machines sont d'autres secteurs significatifs dans le trafic d'exportation.

L'importance de la route comme mode de transport pour les exportations est notable quel que soit le secteur. Elle est nettement supérieure à la moyenne pour les matériaux de construction, les produits du commerce de détail et de gros, ainsi que les biens issus de l'industrie des machines et de l'électronique (plus de 85% dans l'ensemble). Le rail joue un rôle secondaire en tant que moyen de transport dans les exportations. Il est toutefois leader pour les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, les produits pétroliers et les biens de l'industrie métallurgique (entre 22% et 24% pour chaque produit).

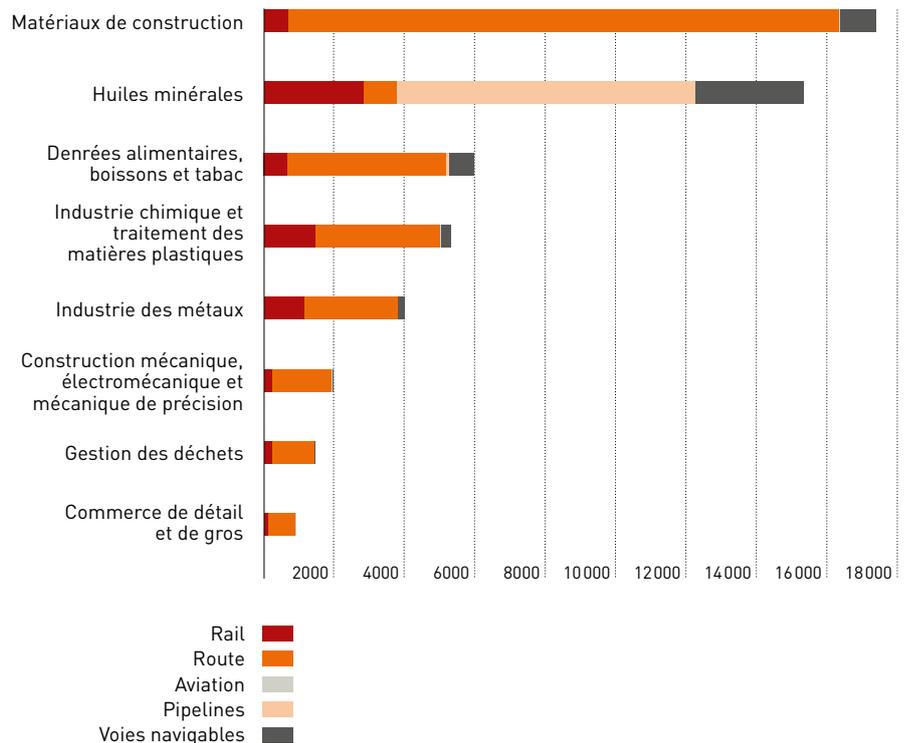
Le poids des autres modes de transport ressort mal du graphique. Le fret aérien est un moyen de transport pertinent pour exporter des biens de grande valeur, comme l'indique sa part supérieure à la moyenne dans les industries mécanique, électronique et chimique ou dans la mécanique de précision. Les exportations de produits pétroliers reposent en partie sur le transport fluvial.

Figure 10

Les pipelines et les Ports rhénans jouent un rôle important dans l'importation des produits pétroliers.

Importations par groupe de marchandises et par mode de transport

En milliers de tonnes (2013)



Source : AFD, statistique du commerce extérieur, 2013

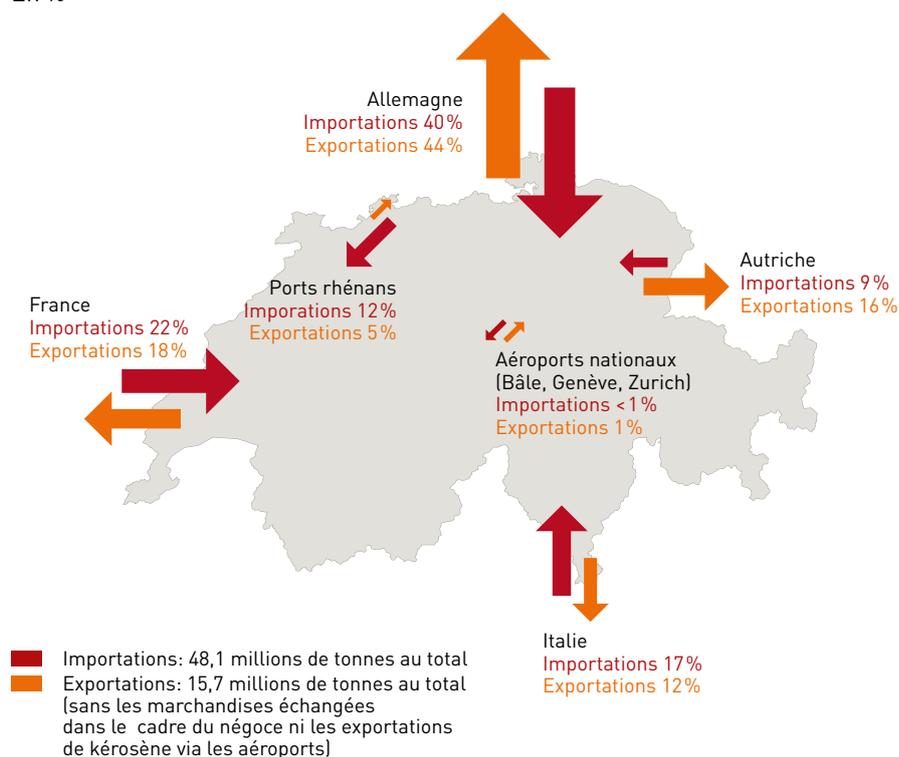
Les principaux produits importés sont les matériaux de construction et les produits pétroliers. Les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, les produits de l'industrie chimique ainsi que ceux de l'industrie des machines, des équipements électriques et des métaux occupent également une place significative. La prédominance de la route est un peu moins marquée dans les modes de transport utilisés pour le trafic d'importation ; elle est en revanche très élevée pour les matériaux de construction, la construction de machines et le commerce de détail et de gros. De manière générale, l'importance plus notable du rail dans les importations ressort tout particulièrement au niveau des produits pétroliers et des industries chimiques et métallurgiques. Les marchandises issues de l'industrie mécanique, électronique et de la mécanique de précision sont principalement importées par avion. Les pipelines jouent un rôle important dans l'importation des produits pétroliers transformés dans les raffineries de Collombey et de Cressier. Avec la fermeture probable de la raffinerie de Collombey, les Ports rhénans suisses gagneront encore en importance dans ce domaine. Les ports de Birsfelden et de Muttenz-Au possèdent les capacités nécessaires pour les besoins accrus de transbordement. Le poids du transport fluvial sur le Rhin se reflète dans l'importation des produits pétroliers, mais également dans celle des denrées alimentaires, des boissons, du tabac et des matériaux de construction.

Figure 11

La plupart des échanges sont réalisés avec l'Allemagne.

Franchissement de la frontière lors de l'importation/exportation de marchandises 2013

En %



Source : AFD, 2014. Graphique economiesuisse

Trafic de transit

La Suisse, qui fait partie du corridor européen de transport Rotterdam/Anvers-Gênes, constitue une voie très empruntée de l'axe nord-sud en raison de sa situation géographique au cœur de l'Europe. Le volume total de marchandises transportées par la route et par le rail à travers les Alpes suisses s'établissait à 37,4 millions de tonnes nettes en 2012 (trafic intérieur, d'importation, d'exportation et de transit). Cela représente plus du double du volume de 1981, année de l'ouverture du tunnel routier du Gothard. Sur ces 37,4 millions de tonnes, environ 28,2 millions relèvent du trafic de transit (20,4 millions de tonnes transportées par le rail et 7,8 millions par la route).

Depuis l'an 2000, le volume des transports a augmenté de 29% dans le trafic de transit, en particulier celui qui est réalisé par la route. La progression de cette dernière (54%) est sensiblement plus forte que celle du rail (15%). La part du rail dans le trafic de transit demeure très élevée (72%) en comparaison internationale.

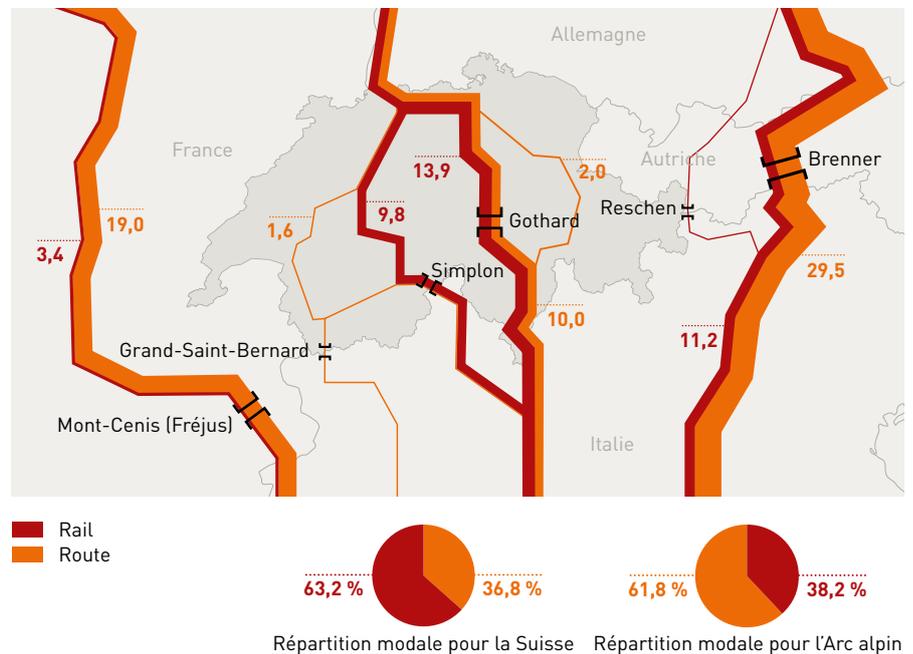
Ces chiffres s'expliquent dans une large mesure par la politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail appliquée en Suisse. L'article 84 de la Constitution fédérale exige que ce trafic à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par le rail. La comparaison internationale de la répartition modale montre que cette politique de transfert a porté ses fruits ces dernières années.

Figure 12

En Suisse, le rail représente une part très importante du transport transalpin de marchandises.

Rapport entre les transports ferroviaires et routiers sur les principaux axes de transit européens

En millions de tonnes



Source : OFS, 2014. Graphique economiesuisse

Le trafic de transit à travers la Suisse s'effectue non seulement par les transports terrestres, mais également par les airs, puisqu'un volume conséquent de marchandises traverse notre pays par avion. En termes de tonnage, près d'un tiers des marchandises transbordées dans les trois aéroports nationaux sont destinées à des pays tiers. La grande majorité (90 %) du fret aérien transite par l'aéroport de Zurich. Les aéroports de Bâle et de Genève sont autrement plus importants dans le trafic d'importation et d'exportation.



Les six points critiques de la politique du transport de marchandises. Propositions de l'économie pour un système de transport et logistique performant.

Si elle ne modifie pas la ligne suivie, la politique suisse des transports risque de ne pas pouvoir relever les nouveaux défis.

À l'heure actuelle, la politique du transport de marchandises est constituée d'un ensemble hétéroclite de projets consacrés chacun à un mode de transport, c'est-à-dire sans vue d'ensemble de la situation générale ou des interdépendances entre ces derniers. C'est une lacune à combler de toute urgence, car les défis à relever dans ce domaine se multiplient. La politique suisse du transport de marchandises a besoin d'une vision globale intégrant tous les modes de transport. S'il maintient le statu quo, notre pays risque de ne pas pouvoir relever les défis à venir. Compte tenu de la pression croissante et des problèmes existants ou émergents pour la logistique et le transport des marchandises en Suisse, la réponse doit être rapide et concertée.

En outre, les divers projets d'infrastructure de transport n'intègrent pas assez les préoccupations des domaines de la logistique et du transport de marchandises. Il faut que cela change. Désormais, les projets stratégiques (FAIF, FORTA) doivent davantage tenir compte des besoins d'une place logistique suisse moderne en matière d'infrastructures routières et ferroviaires.

L'absence de vision globale touche avant tout le transport des marchandises. La politique des transports actuelle présente des lacunes qui affectent la qualité et l'efficacité de toutes les prestations de logistique et de transport des marchandises. Nous avons identifié six points critiques majeurs. Chacun est traité dans un chapitre, où sont présentés les enjeux pour les modes de transport concernés, illustrés par des exemples. Une ligne directrice pour la politique de transport des marchandises est ensuite développée en guise de solution et comme base pour des propositions politiques concrètes.

Les six points critiques identifiés

PROBLÈMES	RAIL	ROUTE	AVIATION	VOIES NAVIGABLES
1 L'aggravation des problèmes de capacité diminue les performances du transport de marchandises	●	●	●	●
2 Le développement des espaces habités gêne les activités de logistique et de transport de marchandises	●	●	●	●
3 Le cadre normatif affecte les performances du transport de marchandises	●	●	●	●
4 Les processus de planification et de décision politiques négligent les intérêts du transport de marchandises	●	●	●	●
5 Le financement des infrastructures de transport ne tient pas compte de l'utilité du trafic marchandises	●	●		●
6 Inégalité des conditions de concurrence entre le rail et la route	●	●		

L'aggravation des problèmes de capacité diminue les performances du transport de marchandises. Le développement des infrastructures doit tenir compte des besoins de l'économie.

Point critique

1 Les activités de logistique et de trafic des marchandises souffrent beaucoup des goulets d'étranglement au niveau de l'infrastructure et de l'exploitation. Les infrastructures en place n'ont pas été conçues pour les volumes d'aujourd'hui et de demain, tous modes de transport confondus.

Rail

Le transport ferroviaire de marchandises est confronté à d'importants goulets d'étranglement causés autant par la planification que par l'exploitation. D'abord, le trafic voyageurs toujours plus dense supplante le trafic marchandises. Ensuite, le traitement prioritaire du trafic voyageurs imposé par le législateur entrave le bon déroulement du trafic marchandises : un train voyageurs régional en retard passe actuellement avant un train de marchandises ponctuel. En plus, ce dernier dispose de moins de sillons, ou de moindre qualité. Les retards et l'incertitude dans la planification qui en résultent font que les horaires et les prix proposés pour le transport de marchandises sont inintéressants et ne peuvent soutenir la concurrence. Progressivement écarté du rail, le trafic marchandises doit pourtant contribuer au développement des infrastructures pour le trafic voyageurs, qui répondent à des standards très élevés.

Un train régional de voyageurs en retard a la priorité sur un train de marchandises ponctuel.

L'infrastructure ferroviaire est inappropriée pour le trafic marchandises, car elle est axée unilatéralement sur les besoins du trafic voyageurs. Il manque aussi des installations de transbordement permettant de traiter efficacement le transport combiné et par wagons complets. Les capacités existantes ne pourront pas, de par leurs dimensions, absorber la croissance pronostiquée du trafic marchandises.

Route

Épine dorsale du trafic marchandises suisse, les routes de notre pays souffrent de goulets d'étranglement massifs aux heures de pointe. Le nombre d'heures d'embouteillage ne cesse d'augmenter. Depuis 2008, il a doublé et dépasse 20 000 heures. Même les réseaux routiers secondaires sont de plus en plus surchargés, surtout dans les centres urbains, où s'effectue la distribution finale des marchandises. Des lacunes opérationnelles aggravent encore la situation : l'utilisation des capacités disponibles n'est pas répartie de manière optimale au fil de la journée, au détriment de la fiabilité et de la qualité des transports routiers.

Certains goulets d'étranglement affectent essentiellement le transport des marchandises. Les postes-frontières où transitent de gros volumes manquent souvent de capacités de dédouanement et de zones d'attente. Les horaires peu flexibles des douanes accentuent encore ces problèmes.

Aviation

Le fret aérien souffre également de goulets d'étranglement. Les capacités des terminaux cargo sont inégales dans les différents aéroports de notre pays et ne peuvent pas toujours absorber le volume croissant de marchandises. Certaines infrastructures de dédouanement sont en outre vétustes et ne répondent plus aux exigences d'une logistique moderne. Côté routes, il manque des surfaces de circulation et de parcage pour le trafic de poids lourds en amont et en aval du dédouanement. Les plus sérieuses entraves opérationnelles à une logistique aérienne efficace sont toutefois les restrictions imposées par l'interdiction des vols de nuit à l'aéroport de Zurich et l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. En plus, la gestion du fret aérien recourt toujours plus à des processus numérisés qu'il importe de coordonner à l'échelle internationale pour augmenter la productivité.

Voies navigables

L'infrastructure logistique des Ports rhénans de Bâle revêt une importance nationale. Des goulets d'étranglement s'y manifestent à deux égards. Dans l'optique de la croissance pronostiquée du trafic marchandises, il manque ainsi des capacités pour la manutention des conteneurs côté fleuve. D'autres problèmes se posent sur les voies d'accès routières et ferroviaires dans l'arrière-pays, depuis et vers les ports.

Exemples concrets
des difficultés d'un transport
de marchandises efficaces
en présence de problèmes de
capacités croissants.

Rail

Le réseau ferroviaire suisse est en train de se muer en RER/S-Bahn national. L'Office fédéral des transports vise à plus long terme la cadence au quart d'heure sur les axes principaux du trafic interurbain et du trafic régional dans les agglomérations. Le gros du trafic marchandises se déroulera lui aussi dans les centres urbains ainsi que sur l'axe est-ouest de notre pays. Si l'offre pour le trafic voyageurs continue d'être étoffée sans tenir compte des besoins du trafic marchandises en matière de sillons, ce dernier sera évincé.

Parc de citernes de Täggerschen : le trafic régional évince le transport de marchandises

Le tronçon ferroviaire Wil – Weinfelden a vu l'offre de trafic régional se densifier ces dernières années. L'introduction de la cadence à la demi-heure est prévue pour 2018. En raison de ce changement, le parc de citernes de Täggerschen ne pourra plus être desservi par vingt wagons-citernes, comme c'est le cas aujourd'hui, mais par seize seulement. En développant l'offre pour le trafic voyageurs, on s'accommode de la transformation de l'entrepôt en stock bloqué et ainsi du transfert vers la route du transport de 400 000 tonnes d'huiles minérales par année, soit quelque soixante trajets de camions-citernes par jour. Il a fallu de longues négociations avec l'exploitant des infrastructures pour obtenir que les voies de la gare des voyageurs soient à nouveau transformées afin de rétablir les capacités antérieures. Bien que la perte de productivité ne lui soit pas imputable, le parc de citernes doit participer à ces investissements à hauteur de 1,1 million de francs. L'infrastructure ferroviaire a été développée de manière unilatérale, en fonction des seuls besoins du trafic voyageurs et sans égard pour ceux du trafic marchandises.

La nouvelle ligne régionale compliquera l'approvisionnement de l'aéroport

Genève est dotée d'une nouvelle ligne ferroviaire, le CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse), créant un véritable réseau régional à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise. Le nouveau RER roulera au courant de traction du réseau français et son exploitation limitera fortement le trafic marchandises sur le tronçon la Praille-Vernier. Pourtant, Vernier est une étape essentielle pour l'alimentation de l'aéroport de Genève en carburant d'aviation.

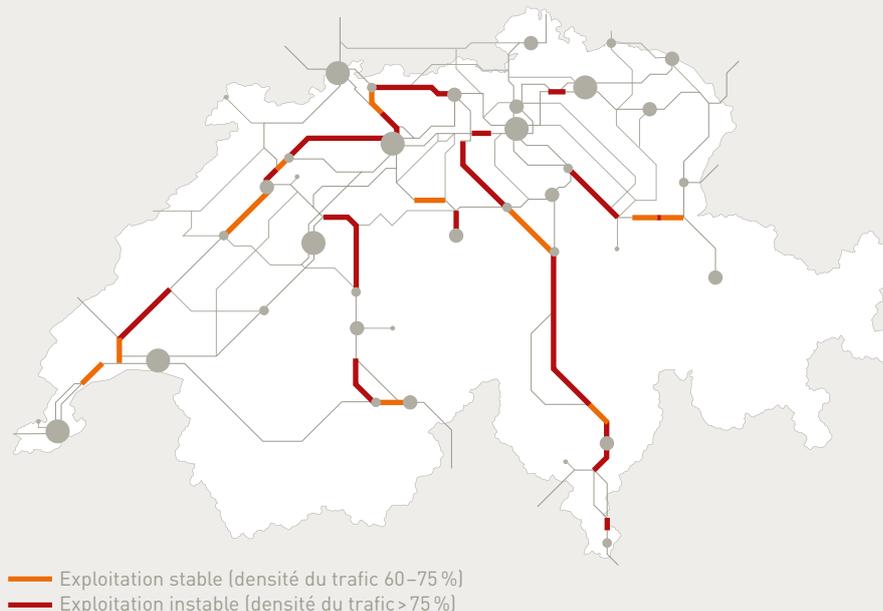
NLFA : des sillons destinés au trafic marchandises utilisés pour le transport de voyageurs

La NLFA a été réalisée en tant que pilier central de la politique de transfert. La planification des sillons à travers le tunnel de base du Lötschberg prévoyait initialement 80 sillons par jour pour le trafic marchandises et 30 pour le trafic voyageurs. Depuis l'inauguration du tunnel, le rapport a changé en faveur du trafic voyageurs. Aujourd'hui, ce sont 60 trains de marchandises et 50 trains de voyageurs qui le traversent chaque jour. Avant même l'ouverture du tunnel de base du Gothard, les avantages mis en avant sont surtout ceux pour le trafic voyageurs (offre plus fournie, gain de temps) et l'on passe sous silence les besoins du trafic marchandises.

Figure 13

Les principaux goulets d'étranglement sont attendus sur l'axe est-ouest.

Goulets d'étranglement attendus sur le réseau ferroviaire 2030



Source : economiesuisse, sur la base de IVT EPFZ, 2013

Route

Bureaux de douanes surchargés

Sur l'autoroute Bâle–Weil am Rhein, la construction, en 2013, de guichets surélevés a sensiblement amélioré le passage en douane. D'autres bureaux de douane sont régulièrement surchargés, ce qui se solde non seulement par des temps d'attente longs, mais affecte aussi la qualité et les coûts des prestations de transport : les délais de livraison ne peuvent pas être tenus et les camions immobilisés sur place sont improductifs.

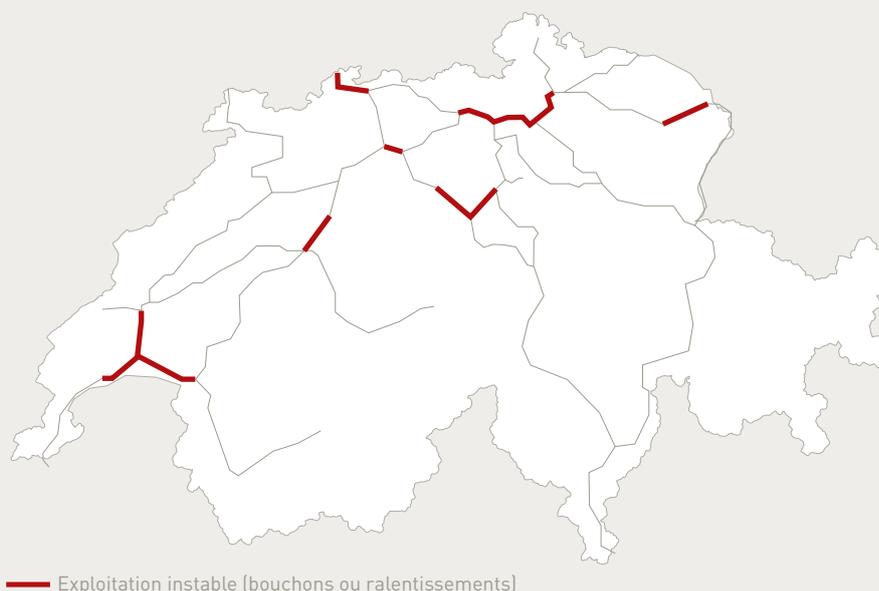
Tarifs RPLP rigides

Les tarifs de la RPLP sont actuellement identiques quelle que soit l'heure de la journée, ce qui n'incite pas les entreprises de transport routier ni leurs clients à organiser les trajets en dehors des heures de pointe. Une différenciation des prix, et donc des coûts de transport, permettrait de décharger l'infrastructure routière du trafic marchandises durant ces périodes.

Figure 14

Les agglomérations du Plateau sont les plus affectées par des problèmes de capacité.

Goulets d'étranglement attendus sur le réseau routier en 2030 (si la tendance se maintient)



Source : economiesuisse, sur la base de IVT EPFZ, 2013

Aviation

Aéroport de Zurich : le carcan des heures d'exploitation

Des principaux aéroports d'Europe, celui de Zurich connaît les conditions-cadre les plus sévères (interdiction des vols de nuit entre 23 h 30 et 6 h 00). Pour la compagnie aérienne Swiss, les heures d'exploitation ont déjà atteint un point critique. Une limitation supplémentaire des créneaux affecterait gravement sa compétitivité et entraînerait un transfert du fret aérien vers des carrefours aériens soumis à une réglementation moins stricte. D'autres plateformes de fret aérien, où presque tous les avions-cargos décollent de nuit, ont déjà un avantage concurrentiel indéniab. Toute restriction additionnelle, même de quelques minutes, aurait un impact majeur sur le fret confié à Swiss. À l'heure qu'il est, il ne reste que peu de trajets long-courrier rentables sans cargo pour la compagnie.

Figure 15

Des heures d'ouverture restrictives diminuent la compétitivité internationale de l'aéroport de Zurich.

Comparaison des restrictions de vols aux principaux aéroports

AÉROPORTS	CAPACITÉS (MOUVEMENTS/HEURE)	HEURES D'EXPLOITATION SANS RESTRICTIONS	INTERDICTION GÉNÉRALE DE VOLER LA NUIT
Amsterdam	108	06 h 00 – 23 h 00	Non*
Paris CDG	97	06 h 00 – 23 h 15	Non*
Copenhague	83	06 h 00 – 23 h 00	Non*
Munich	82	06 h 00 – 22 h 00	Non, quotas de bruit
Londres LHR	81	07 h 00 – 23 h 00	Non, quotas de bruit
Francfort	81	05 h 00 – 23 h 00	23 h 00 – 05 h 00
Madrid	78	07 h 00 – 23 h 00	Non*
Milan	70	06 h 30 – 23 h 30	Non*
Bruxelles	68	00 h 00 – 24 h 00	Non*
Zurich	68	06 h 00 – 23 h 00	23 h 30 – 06 h 00
Vienne	68	05 h 00 – 21 h 30	Non*

* Restrictions possibles du nombre de mouvements

Source : Intraplan, 2012.

Aéroports de Genève et Zurich : capacités de fret limitées

Des goulets d'étranglement se dessinent dans les infrastructures du trafic marchandises et les infrastructures dédiées au fret dans nos aéroports nationaux sont en partie obsolètes. Il manque notamment les installations nécessaires pour traiter les envois de grande valeur, sous température contrôlée et très urgents. Par sa structure économique, la Suisse dépend d'infrastructures permettant des transports aériens de haute qualité. À cela s'ajoute que l'espace disponible pour le parcage et le chargement de poids lourds est très restreint à l'aéroport de Genève. Le problème s'accroîtra sans doute aussi à l'aéroport de Zurich. Les responsables concernés ont pris conscience de ces futurs goulets d'étranglement et lancé des planifications adéquates. En 2011, l'aéroport de Zurich s'est doté d'un nouveau hall d'expédition et en 2012, il a mis en service trente nouvelles places de parking pour poids lourds. À l'aéroport de Bâle-Mulhouse, un nouveau terminal cargo a été inauguré début 2015. L'aéroport de Genève aussi prévoit d'agrandir ses infrastructures dans le domaine du fret aérien.

Voies navigables

Croissance régulière des conteneurs annoncée

La manutention de conteneurs dans les Ports rhénans de Suisse est passée de 74 188 conteneurs en 2010 à 104 945 en 2013, ce qui représente une augmentation de 41 % en tout ou de 2,7 % par an. Selon la Confédération, la croissance devrait se poursuivre ces prochaines années, à raison de un ou deux points de pourcentage au-dessus du PIB. Avec les capacités terrestres et fluviales disponibles, les Ports rhénans de notre pays ne pourront pas maîtriser cette augmentation du volume. Il manque également, au site logistique de Bâle, un terminal trimodal performant permettant d'absorber efficacement l'accroissement du transport de conteneurs.

Les ports rhénans revêtent une importance nationale

Seul un tiers des marchandises arrivant aux Ports rhénans suisses sont destinées au nord-ouest de la Suisse. En ce qui concerne les exportations, seuls 23 % des marchandises proviennent de cette région. Dans ces conditions, les ports ont besoin non seulement d'installations de transbordement supplémentaires, mais aussi de bons raccordements aux réseaux routiers et ferroviaires. À l'heure actuelle, les trois quarts des exportations sont acheminées vers les ports rhénans par le rail ; en ce qui concerne les importations, la part du rail atteint près de 60 % dans l'arrière-pays.

Le pont de Mittlere Brücke à Bâle pose problème

Le pont Mittlere Brücke de Bâle entrave le transport fluvial des marchandises. Sur le Rhin après Bâle, les bateaux naviguent normalement avec des conteneurs sur trois niveaux. À cause de ce pont, ils ne peuvent en empiler que sur deux niveaux pour se rendre aux ports de Bâle-Campagne. Cela a des effets négatifs sur la capacité et le coût des transports par voie navigable. Un agrandissement du passage sous ce pont améliorerait les possibilités de développement, surtout pour le transport de conteneurs. D'un autre côté, les ports de Bâle-Campagne présentent l'avantage que le trafic routier vers ceux-ci et depuis ceux-ci ne doit pas transiter par l'étroite tangente est de Bâle.

Lignes directrices de l'économie

L'économie a besoin d'infrastructures dédiées au transport de marchandises, dont les capacités répondent à la demande. Les goulets d'étranglement en ce qui concerne l'infrastructure et l'exploitation doivent être éliminés dans les plus brefs délais. Pour cela, il faut maintenir les capacités existantes, mieux les exploiter et en créer de nouvelles. Les infrastructures pour le trafic marchandises ainsi que les sites logistiques doivent être développés en coordination avec les besoins de l'économie.

Propositions concrètes

Rail

- ! **Les infrastructures ferroviaires ne répondant pas aux besoins du trafic marchandises.**
- ▶ Éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau ferroviaire par des mesures de construction axées sur le trafic marchandises. Le transport de marchandises a besoin de plus de possibilités de croisement et de voies de dépassement, de la réalisation rapide du corridor de quatre mètres et d'aménagements des infrastructures de gare.
- ▶ Augmenter la productivité du trafic marchandises ferroviaire grâce à une infrastructure pouvant supporter des trains de marchandises plus longs et plus lourds.
- ▶ Ne pas développer les infrastructures ferroviaires au détriment du trafic marchandises. Toute réduction de la capacité ou de la productivité du trafic marchandises doit être dûment indemnisée. Il faut instaurer une forme de compensation pour les pertes de capacité ou de qualité subies.
- ! **Il manque des installations de transbordement adéquates pour un transport des marchandises multimodal efficace.**
- ▶ Charger la Confédération d'élaborer un concept pour des installations de transbordement destinées au transport combiné et par wagons complets, axé sur la demande des branches principales concernées. La planification de ce concept doit intégrer formellement les transporteurs et s'inscrire dans une vision globale du trafic marchandises prenant en compte tous les modes de transport.

! Le trafic marchandises par le rail est supplanté par le trafic voyageurs toujours plus dense.

- ▶ Mieux intégrer le trafic marchandises dans la planification des sillons à court et à long termes. La garantie des sillons nécessaires pour le trafic marchandises passe par un concept et des plans d'utilisation du réseau. Cela permet d'augmenter sensiblement la productivité et la fiabilité du trafic marchandises ferroviaire. Une fois attribués, les sillons doivent rester acquis au trafic marchandises.

! Traitement prioritaire des horaires du trafic marchandises

- ▶ Régler de manière plus flexible les priorités en matière d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Le trafic marchandises doit passer avant le trafic régional.

Route

! Le réseau routier présente de graves goulets d'étranglement.

- ▶ Éliminer rapidement, par des mesures de construction, les goulets d'étranglement sur le réseau de routes nationales.
- ▶ Mieux exploiter les capacités existantes, ce qui implique l'utilisation accrue de systèmes de gestion du trafic, pour augmenter les capacités et fluidifier le trafic. Toute mesure temporaire, telle que l'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence, reste purement subsidiaire.
- ▶ Moduler les tarifs de la RPLP selon l'heure de la journée pour créer des incitations financières et lisser les pics de trafic.
- ▶ Assouplir l'interdiction de circuler la nuit pour les camions du trafic interne comme du trafic d'importation et d'exportation afin d'alléger le trafic pendant les heures de pointe des pendulaires :
 - permettre aux poids lourds de rouler à partir de 4 h 00 (actuellement 5 h 00), comme c'était le cas avant 1997 ;
 - éventuellement supprimer l'interdiction de circuler la nuit pour les camions électriques silencieux, sur les courts trajets pour les livraisons dans les centres urbains ;
 - réviser la règle des 25 % pour la charge utile de produits non frais, dans l'esprit d'une pratique plus souple ;
 - maintenir l'interdiction de circuler la nuit pour le trafic de transit et l'interdiction générale de circuler le dimanche.

! Les échanges de biens internationaux sont compromis par la surcharge des douanes.

- ▶ Augmenter les capacités de dédouanement aux postes-frontières surchargés. Là où les améliorations ne peuvent pas être réalisées en temps utile, il faut créer des zones d'attente appropriées.
- ▶ Améliorer l'efficacité des formalités aux postes-frontières. Pour cela, il faut d'une part assouplir les horaires et les aménager en fonction de la demande, c'est-à-dire le volume de trafic, et d'autre part équiper les bureaux de douane de guichets surélevés. Cette simple mesure permet d'accélérer notablement le passage en douane des camions.

Aviation

- ! **Les infrastructures du trafic marchandises sont parfois vétustes et des goulets d'étranglement se dessinent.**
 - ▶ Développer les infrastructures des aéroports en tenant compte des besoins d'une logistique moderne pour le fret aérien. Les bâtiments de fret existants ne doivent pas être réaffectés, mais rester affectés au traitement du fret (Fracht West à Zurich, par exemple). Cela est dans l'intérêt de bonnes correspondances internationales puisque la rentabilité du trafic aérien dépend du fret transporté.
 - ▶ Mettre à disposition suffisamment de voies de circulation et surfaces de parcage pour l'arrivée et le départ des poids lourds.

- ! **L'efficacité du fret aérien est limitée par les heures d'exploitation restrictives des aéroports nationaux et par l'interdiction pour les camions de circuler la nuit et le dimanche.**
 - ▶ Ne pas durcir davantage les restrictions en vigueur pour les horaires de vol.
 - ▶ Exempter de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche le trafic à destination ou en provenance des aéroports helvétiques (dit «road feeder services»).

- ! **Numérisation insuffisante des opérations de fret aérien.**
 - ▶ Renforcer la capacité du fret aérien par la numérisation des processus y relatifs, coordonnée à l'échelle internationale.
 - ▶ Charger la Confédération de pousser la numérisation des processus du fret aérien dans le cadre d'un projet de «cyberadministration logistique». L'OFAC, les autorités douanières et les milieux économiques doivent mieux connecter leurs systèmes entre eux et avec l'étranger.

Voies navigables

- ! **Capacités insuffisantes pour la manutention des conteneurs côté fleuve et goulets d'étranglement routiers et ferroviaires dans l'arrière-pays.**
 - ▶ Agrandir les capacités de transbordement des conteneurs en construisant un terminal trimodal efficace sur le site logistique de Bâle, avec un bon raccordement aux réseaux routier et ferroviaire.
 - ▶ Assurer l'accès direct aux ports en raccordant les routes au réseau routier à grand débit et maintenir le chemin de fer portuaire pour garantir la desserte des entreprises du port.

- ! **Longs délais de dédouanement des conteneurs dans les ports aux Trois Frontières.**
 - ▶ Mettre en place une solution informatique pour coordonner la gestion transfrontière des délais de dédouanement.

Le développement des espaces habités gêne les activités de logistique et de transport de marchandises. L'aménagement du territoire doit davantage tenir compte des besoins du transport de marchandises.

Point critique

2 L'extension progressive des zones d'habitation représente un défi pour les activités de logistique et de transport des marchandises. Les conflits d'utilisation qui en résultent pour les sites logistiques et les infrastructures du trafic marchandises existants ou prévus sont souvent réglés à leur détriment. L'aménagement du territoire ne tient pas assez compte des besoins de la logistique et du trafic marchandises.

Rail

Le développement de l'urbanisation met le transport ferroviaire de marchandises à rude épreuve. Le milieu bâti ne cesse de s'étendre et se rapproche toujours plus des infrastructures de logistique ferroviaire existantes ou des grands axes du trafic marchandises. La marge de manœuvre pour les activités logistiques s'amenuise ainsi sur les sites et dans les régions concernés, ce qui nuit beaucoup à l'approvisionnement efficace en biens.

Route

Les intérêts de l'urbanisation s'opposent souvent aux besoins de la logistique routière. Dans les espaces très peuplés notamment, les surfaces dédiées à la logistique permettant un approvisionnement efficace sont insuffisantes. La logistique doit affronter de sérieux défis en milieu urbain, là où des tensions se font sentir entre divers types d'affectation. Les autorités réagissent souvent à ces conflits par des restrictions d'exploitation (restrictions d'utilisation ou de livraison, limitations de vitesse, interdictions de passage ou de poids, etc.). Les agglomérations ont pourtant un grand besoin de sites logistiques bien raccordés, pour faire face à un trafic intense. En outre, le poids total limite de 3,5 tonnes pour les véhicules de livraison empêche une logistique urbaine plus efficace, en augmentant inutilement les mouvements de véhicules.

Dans les agglomérations, le besoin de sites logistiques est particulièrement grand.

Aviation

Les régions dotées d'aéroports sont proches des grands centres et très bien raccordées, ce qui en fait des zones d'habitation prisées. Pour des raisons de protection contre le bruit, le développement du milieu bâti à proximité immédiate des aéroports limite pourtant fortement le développement de leur infrastructure et de leur exploitation.

Voies navigables

Les Ports rhénans de Bâle sont également touchés par l'urbanisation. Les aires du port situées sur les rives du Rhin constituent des espaces d'habitation, de culture, de services et de loisirs potentiellement attrayants. Les objectifs du développement urbain concurrencent directement les besoins du port, qui doit s'imposer et se développer comme infrastructure logistique d'importance nationale.

Exemples concrets
de l'éviction des activités
de transport de marchandises
et de logistique par le
développement des espaces
habités.

Rail

L'industrie confrontée à des défis logistiques sur l'Arc lémanique

L'Arc lémanique est l'une des régions de Suisse connaissant la plus forte croissance économique et démographique. Il est donc logique que l'on construise à tour de bras dans l'agglomération Lausanne-Morges. Les surfaces construites s'étendent et, entre autres, se rapprochent toujours plus des lignes de chemin de fer. Avec de fâcheuses conséquences pour le trafic marchandises. Le transport de matières premières à risque pour la santé et l'environnement, destinées à l'industrie valaisanne, s'effectue désormais dans des conditions difficiles. Faute de coordination entre le développement du milieu bâti et le trafic, les entreprises concernées doivent affronter de sérieux problèmes logistiques qui vont jusqu'à remettre en question leur site de production.

Plaintes pour nuisances sonores autour du parc de citernes de Mettmenhasli

La commune de Mettmenhasli (ZH) abrite depuis plus de trente ans un parc de citernes. Après celui de Rümlang, qui approvisionne notamment l'aéroport de Zurich en carburants, Mettmenhasli est le deuxième plus grand site de produits gazeux et d'huiles minérales dans l'agglomération de Zurich. Un million de tonnes de produits pétroliers environ y sont stockés chaque année. En raison de l'urbanisation le long des lignes de chemin de fer menant au parc, la commune a reçu régulièrement ces dernières années des plaintes contre les nuisances sonores. Les « nouveaux » riverains sont gênés par les immissions liées à l'exploitation du parc de citernes. À cause de ce conflit, le créneau pour les livraisons depuis et vers le parc ne cesse de diminuer, ce qui met en danger l'utilisation rentable de cette installation pourtant capitale pour toute l'agglomération.

Route

Le règlement des zones à bâtir de Härkingen néglige l'importance nationale de la commune

La commune de Härkingen se situe en plein dans la zone logistique la plus active de Suisse, au croisement des routes nationales A1 et A2. Du point de vue national, elle est donc idéalement située pour les activités logistiques. Le règlement communal des zones à bâtir n'en tient cependant pas assez compte. Des modalités restrictives formulées au paragraphe 7 interdisent de fait l'implantation de nouvelles infrastructures logistiques, quand bien même le trafic d'apport ne transite pas par le village.

Logistique urbaine dans l'agglomération de Zurich

Le trafic marchandises n'a pas assez de poids dans la politique des transports de Zurich et devient donc de plus en plus difficile. Des travaux de construction d'une part (prolongement des lignes de tram et voies séparées, pistes cyclables, chantiers, etc.) et un intérêt très marginal pour les mesures d'aménagement en faveur du trafic d'approvisionnement de l'autre posent un défi à la logistique urbaine. Le grand axe de la politique des transports de la ville s'articule autour du trafic individuel motorisé, des transports publics et de la mobilité douce. Les besoins du trafic marchandises ne sont pas assez pris en compte, à cause notamment d'un manque de dialogue avec les branches économiques concernées.

Aviation

Croissance démographique autour de l'aéroport de Zurich

L'aéroport de Zurich est en service depuis 1948. À l'époque, la commune voisine de Bassersdorf comptait 2100 habitants. En 1970, leur nombre était passé à 5500. Avec une croissance démographique de 47% entre 2001 et 2010, la population s'élève aujourd'hui à plus de 10 000 personnes. Durant la même période, la population du canton de Zurich a augmenté d'un peu plus de 12% et la population suisse d'environ 8%. Cette croissance exceptionnelle a de nombreuses raisons : la situation attrayante à proximité immédiate des nouveaux emplois créés à l'aéroport et, plus tard, le raccordement au réseau des transports publics avec le S-Bahn. L'explosion démographique restreint notablement les possibilités de développement des infrastructures et de l'exploitation de l'aéroport de Zurich. Les objectifs d'aménagement du territoire dans les communes riveraines de l'aéroport sont en contradiction avec les besoins de développement de celui-ci. L'extension des zones d'habitation jouxtant l'aéroport fait constamment émerger de nouvelles revendications à son égard. Le tout se solde pour les aéroport par des possibilités de développement réduites et de l'incertitude dans la planification ainsi que du bruit pour les riverains.

Voies navigables

Les ports rhénans sous pression en raison du développement des espaces habités

Chaque port fluvial situé près d'une ville économiquement forte et en expansion subit une forte pression urbaine. Dans le cas des Ports rhénans suisses, les deux zones les plus touchées des trois aires portuaires sont Bâle-Kleinhüningen et Birsfelden. D'un côté, la pression se développe à l'intérieur, avec des charges toujours plus nombreuses posées par les pouvoirs publics au regard de la construction et de l'exploitation des infrastructures dans les zones mixtes et avec une marge de manœuvre toujours plus étroite pour gérer ou étendre les horaires d'exploitation. D'un autre côté, la pression exercée depuis l'extérieur ne cesse de croître. Des zones mixtes ou affectées au logement se rapprochent toujours plus des aires portuaires, qui se situaient initialement bien à l'écart des villes. Toute activité produisant des émissions importantes, tels que le transbordement de céréales ou la manutention de ferrailles, est source de conflits et mal acceptée par les nouveaux riverains. À Bâle-Kleinhüningen, les surfaces situées derrière l'autoroute A2 (zone appelée Areal Basel Nord) constituent la seule possibilité d'expansion. Sinon, il faut traverser la frontière. Cette évolution représente un défi de taille au vu de la progression annoncée du volume du trafic marchandises transitant par les Ports rhénans suisses.

Lignes directrices de l'économie

L'économie a besoin de sites logistiques appropriés près des centres de production et de consommation. À tous les niveaux de l'État, l'aménagement du territoire doit mieux intégrer les besoins du trafic marchandises. Les conflits d'utilisation potentiels entre urbanisation d'une part et activités de logistique et de trafic marchandises de l'autre doivent être pris en compte à temps, en coopération avec les milieux économiques. Il faut remettre en question la conversion illimitée de surfaces de logistique en surfaces d'habitation. Les sites logistiques existants et leur raccordement aux réseaux de transport doivent être maintenus lorsqu'ils sont nécessaires pour l'approvisionnement efficace des zones d'habitation, ou lorsque leur déplacement se ferait au prix de la rentabilité.

Propositions concrètes

Rail

- ! **Les besoins du trafic marchandises ne sont pas assez pris en compte dans l'aménagement du territoire par les cantons, les villes et les communes.**
- ▶ Coordonner l'urbanisation avec les besoins du trafic marchandises et des sites logistiques au moyen d'un processus participatif institutionnalisé, qui implique dès le départ les acteurs économiques concernés et tenant compte des besoins du trafic marchandises en milieu urbain. Cela vaut aussi pour tous les autres modes de transport.
- ▶ Élaborer une vision globale du transport de marchandises, comme le demande l'économie, en incluant les sites logistiques et industriels. La Confédération est appelée à formuler ses objectifs (et mesures) stratégiques dans une approche intégrant tous les modes de transport. Les plans directeurs cantonaux et les plans d'affectation communaux doivent être adaptés en conséquence.

Route

- ! **Il manque des sites logistiques appropriés à proximité des centres de production et de consommation.**
- ▶ Conserver les surfaces logistiques utiles se trouvant près des centres.
- ▶ Trouver de nouveaux emplacements pour les sites logistiques destinés à changer d'affectation (logements, services, etc.), avec un bon raccordement aux réseaux ferroviaire et routier.

- ! **L'approvisionnement efficace des centres urbains est menacé.**
- ▶ Relever le poids total des véhicules de livraison de 3,5 à 4,5 tonnes. Le nombre de mouvements diminuera, ce qui contribuera à réduire les goulets d'étranglement dans les centres.

Aviation

- ! **L'urbanisation limite fortement les possibilités de développement des aéroports nationaux.**
- ▶ Permettre le développement futur de l'infrastructure et de l'exploitation de nos aéroports d'importance nationale pour les transports. L'urbanisation locale ne doit pas primer sur la nécessité, pour l'économie, du raccordement au réseau international des transports aériens.
- ▶ Ne pas discriminer le trafic aérien par rapport à d'autres sources de nuisance sonore lors de la fixation des valeurs limites du bruit et des conséquences en cas de dépassement de celles-ci.
- ▶ Ne pas limiter davantage les heures d'exploitation fixées pour les aéroports nationaux.
- ▶ Éviter, par des mesures appropriées, que de nouvelles surfaces situées sous les trajectoires d'arrivée et de départ soient définies comme zones d'habitation.

Voies navigables

- ! **Les projets d'urbanisation concurrencent le développement des Ports rhénans suisses.**
- ▶ Par une planification nationale, garantir le maintien des surfaces logistiques se trouvant à Bâle-Ville et Bâle-Campagne. Coordonner étroitement les intérêts nationaux entre la Confédération et les cantons propriétaires pour développer l'infrastructure portuaire d'importance nationale dans une vision de long terme.

Le cadre normatif affecte les performances du transport de marchandises.

Il importe de débarrasser le transport de marchandises de prescriptions légales inutiles et inefficaces.

Point critique

3 Les dispositions légales actuelles ne permettent pas d'assurer un transport efficace et concurrentiel des marchandises. Ce constat s'applique à tous les modes de transport. La législation sur la durée du travail dans le secteur ferroviaire date de l'ère industrielle alors que parallèlement, le secteur routier est soumis à des exigences toujours plus sévères. La compétitivité du fret aérien suisse est notamment pénalisée par le niveau élevé des coûts de sécurité et par les différences existant entre les réglementations nationales.

Rail

Le secteur ferroviaire est soumis à des dispositions spécifiques en matière d'horaires de travail. La loi sur la durée du travail (LDT) est dépassée et doit être adaptée aux réalités socio-économiques actuelles. Les règles régissant le temps de travail doivent faire l'objet d'une flexibilisation plus importante, eu égard notamment au faible potentiel de création de valeur du trafic marchandises ferroviaire. La situation est comparable dans le domaine des prescriptions de sécurité, qui vont au-delà des normes internationales en vigueur.

Route

La productivité du transport routier souffre d'un durcissement constant des conditions-cadre. En outre, la limitation de la vitesse des poids lourds à 80 km/h se justifie de moins en moins eu égard au progrès technique. Les camions pourraient désormais rouler plus vite sur le réseau des routes nationales sans nuire à la sécurité ou à l'environnement.

La dénonciation éventuelle de l'accord bilatéral sur le transport aérien pèse comme une épée de Damoclès sur l'industrie du fret aérien.

Aviation

Le fret aérien souffre du niveau élevé des coûts en Suisse. Les aéroports, les compagnies aériennes et les transporteurs de fret aérien assument par exemple des coûts inhérents aux missions régaliennes de sécurité qui, dans d'autres pays, sont supportés par les pouvoirs publics. En outre, le rattachement éventuel de la Suisse au système communautaire d'échange de quotas d'émission (SEQE) pourrait entraîner un désavantage concurrentiel pour les compagnies aériennes helvétiques par rapport à leurs concurrents non européens – américains et asiatiques. La dénonciation éventuelle de l'accord bilatéral sur le transport aérien conclu avec l'UE pèse comme une épée de Damoclès sur la navigation et le fret aériens. Elle occasionnerait d'importants inconvénients opérationnels, renchérirait fortement les prix de transport et pénaliserait les entreprises exportatrices suisses.

Voies navigables

La navigation intérieure dispose également d'un potentiel d'optimisation. Les conventions de double imposition pour les équipages comportent des lacunes en n'incluant par exemple pas les matelots de la navigation intérieure. De nouvelles dispositions unilatérales, telles que la loi sur le salaire minimum en Allemagne, qui s'applique également aux transports sur le tronçon allemand du Rhin entre Bâle et Rotterdam, alourdissent fortement les charges administratives. Les efforts de régulation déployés au niveau de l'UE menacent la souveraineté de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), chargée actuellement de la réglementation intergouvernementale de la navigation sur le Rhin. Grâce aux traités de la CCNR, la Suisse dispose actuellement d'un libre accès au Rhin garanti par le droit international. Ce droit doit être défendu, notamment parce que la Convention de Mannheim renferme l'obligation, pour tous les États parties, d'assurer une navigation sans entraves, laquelle sert de fondement aux activités de la CCNR. Cela implique, par exemple, qu'il est interdit de faire grève aux écluses.

Exemples concrets
de performances du transport
de marchandises affectées
par le cadre normatif.

Rail

Loi sur le travail obsolète dans le transport ferroviaire de marchandises

La loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics (LDT) reflète l'état d'esprit qui prévalait au sein de la société lors de son élaboration au début des années 1970. Premièrement, le foisonnement de modes de calcul complique le calcul de la durée moyenne du travail entre les différents modes de transport. Deuxièmement, cette loi est dépassée et doit être adaptée aux réalités socio-économiques actuelles. Des assouplissements sont à prévoir, notamment dans les domaines des courses de service et de la réglementation des pauses. L'obligation de commencer et de terminer le travail au lieu de service engendre une multiplication des courses de service considérées comme du temps de travail, ce qui n'est pas compatible avec une gestion rentable du trafic marchandises. La réglementation des pauses génère des problèmes similaires : une pause permettant de prendre un repas doit être accordée au lieu de service. C'est une importante source de conflits, compte tenu de l'importance du travail de nuit dans ce domaine et des longues distances parcourues. La flexibilité et la productivité en pâtissent.

Route

Durcissement constant de la législation sur la circulation routière

La législation sur la circulation routière est en constante mutation en raison des progrès technologiques et des attentes toujours plus élevées de la société. Ainsi, le programme Via sicura, le durcissement des prescriptions sur les gaz d'échappement, le renforcement des contrôles routiers et l'allongement de la liste des amendes d'ordre sont révélateurs de cette évolution. Le législateur est souvent tenté de vouloir régler chaque cas particulier, ce qui remet en cause l'efficacité du transport de marchandises par la route.

Limitation de vitesse pour les poids lourds

La vitesse maximale des poids lourds peut être relevée de 80 à 90 km/h sans que cela nuise à la sécurité ni à l'environnement : les camions disposent désormais de systèmes d'assistance (assistance au freinage, maintien de la trajectoire, régulateurs de vitesse adaptatifs, aide à la vigilance, assistance au freinage d'urgence, etc.) qui ont considérablement accru l'efficacité des freins et des ralentisseurs et, partant, la sécurité de la conduite au cours de ces dernières années.

Limitation absurde du poids des véhicules de livraison

La limitation du poids total des véhicules de livraison à 3,5 tonnes ne se justifie ni pour des raisons de capacité ni pour des raisons techniques. La dimension des véhicules de livraison n'étant pas limitée, ils peuvent être conçus de manière à offrir des volumes de chargement plus importants. Les constructeurs pourraient sans problème offrir des charges utiles supérieures. Le poids total de 4,5 tonnes devrait s'appliquer aux véhicules individuels et non aux trains routiers, ce qui soulagerait le réseau routier.

Aviation

Les aéroports paient pour des missions régaliennes de sécurité

Les aéroports nationaux et régionaux prennent en charge des tâches régaliennes de sécurité, comme la surveillance des clôtures extérieures ou les patrouilles dans les bâtiments. Ces mesures affaiblissent la position des aéroports suisses face à leurs concurrents internationaux, car les frais occasionnés, environ 40 millions de francs, ne sont pas supportés majoritairement par l'Etat comme c'est le cas à l'étranger, mais par la branche elle-même. Cela affecte la compétitivité de la plateforme aérienne suisse.

Lignes directrices de l'économie

Il convient de retirer les dispositions inutiles et inefficaces de la législation sur le transport de marchandises et de veiller à ce que les échanges internationaux de marchandises disposent à l'avenir d'un cadre réglementaire moderne, stable et non discriminatoire.

Propositions concrètes

Rail

- ! Les règles de travail sont rigides et vont au-delà des normes internationales.
- ▶ Assouplir les règles de travail applicables au transport ferroviaire de marchandises et les aligner sur les dispositions régissant le transport routier ainsi que sur les normes internationales en vigueur.

Route

- ! Le secteur routier est soumis à des exigences toujours plus sévères.
- ▶ Cesser de durcir les conditions-cadre du transport routier de marchandises. Une régulation efficace des activités de transport et de logistique doit reposer sur des principes libéraux et de l'économie de marché.
- ! Le potentiel d'efficacité du transport de marchandises est sous-exploité.
- ▶ Relever la vitesse maximale des camions à 90 km/h sur les autoroutes et les semi-autoroutes. Le trafic gagnerait en fluidité. L'harmonisation avec le trafic voyageurs doit également être renforcée.

Aviation

- ! **Sur les marchés internationaux, le fret aérien suisse est pénalisé par le niveau élevé des coûts de sécurité.**
 - ▶ Prévoir la prise en charge d'une partie des coûts engagés pour les missions régaliennes de sécurité par les pouvoirs publics.

- ! **Des incertitudes planent sur le maintien de l'accord bilatéral sur le transport aérien.**
 - ▶ Maintenir l'accord bilatéral sur le transport aérien conclu avec l'UE, faute de quoi la logistique du transport par fret aérien perdrait en efficacité.

- ! **Le système d'échange de quotas d'émission de l'UE entraîne une distorsion de la concurrence.**
 - ▶ Refuser l'introduction unilatérale du système communautaire d'échange de quotas d'émission dans le secteur aérien, lequel nuirait à la compétitivité de l'aviation suisse.
 - ▶ S'engager en faveur d'un accord global contraignant sur le climat dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Voies navigables

- ! **Une incertitude juridique plane sur les conventions de double imposition concernant les matelots de la navigation intérieure.**
 - ▶ Appliquer avec rigueur les dispositions en vigueur de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Il convient également de combler les lacunes qui subsistent dans les conventions de double imposition (CDI) concernant les matelots de la navigation intérieure établies avec certains États et de conclure de nouvelles CDI avec d'autres États importants (l'Allemagne et la France, par exemple).

- ! **La Convention de Mannheim est remise en cause par l'UE.**
 - ▶ Sauvegarder les droits de navigation sur le Rhin garantis par le droit international. La Suisse doit s'engager clairement en faveur de la Convention de Mannheim. Le transfert des compétences de la CCNR à l'UE ne doit pas remettre en cause les principes fondamentaux énoncés dans la convention, en particulier le libre accès au Rhin.

Les processus de planification et de décision politiques négligent les intérêts du transport de marchandises. Il doit être possible de construire et d'exploiter rapidement des infrastructures adaptées aux besoins et coordonnées avec les réseaux internationaux.

Point critique

4

Les processus de planification et de décision politiques constituent un obstacle au déploiement d'infrastructures de fret et de sites logistiques appropriés. Ils traînent en longueur, s'écartent des standards internationaux, cultivent des divergences entre les différents modes de transport et associent insuffisamment les milieux économiques.

Rail

Le programme de développement stratégique (PRODES 2030) est en cours de planification. La première étape de développement 2025 néglige les intérêts du transport ferroviaire de marchandises. Une telle omission ne doit pas se reproduire. La planification des infrastructures du trafic de transit est également susceptible d'améliorations. L'aménagement des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) marque l'achèvement du plus gros chantier de Suisse. Les premiers trains de marchandises emprunteront le tunnel de base du Gothard dans le courant de l'année 2016. Cette nouvelle transversale alpine coûte à la Suisse plus de 24 milliards de francs. Quinze ans après le début des travaux, l'utilité de cette nouvelle infrastructure de transport de marchandises demeure incertaine. D'une part, parce que la coordination internationale des aménagements des NLFA est insuffisante : les lignes de raccordement des pays situés au nord et au sud de la Suisse n'entreront en service qu'avec plusieurs années de retard. D'autre part, le rapport coût-utilité des ouvrages NLFA – qui ont été principalement financés par le produit de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) – pour le trafic marchandises est remis en cause par la fréquence des trains de voyageurs. La gestion du corridor international de fret ferroviaire souffre d'un manque de coordination, ce qui se traduit par des différences significatives au niveau de la planification des infrastructures, du concept d'exploitation, de la coordination des chantiers, de la gestion des événements et des prescriptions de sécurité le long de l'axe nord-sud. Cette situation entraîne des pertes de capacité, des retards et des coûts supplémentaires pour les entreprises de logistique.

Route

Dans le transport routier également, l'étape d'aménagement 2030 du programme de développement stratégique est en cours de planification. Il est difficile de connaître le degré de coordination des planifications stratégiques du rail et de la route étant donné que ces procédures sont gérées par deux offices fédéraux différents (Office fédéral des transports et Office fédéral des routes). En outre, le futur fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) ne prévoit pas d'infrastructures de transport de fret spécifiques, alors qu'il existe précisément des lacunes à combler au niveau des agglomérations. À cela s'ajoute le fait que les processus de planification et de réalisation de nouvelles infrastructures routières s'étendent souvent sur plusieurs décennies. La réalisation de projets routiers répondant à une nécessité urgente est régulièrement freinée par des oppositions et des recours d'associations qui empêchent le développement de l'infrastructure routière, ce qui non seulement nuit à la qualité du réseau routier – le mode de transport le plus important de Suisse – mais affecte également l'environnement et la sécurité du trafic.

Aviation

L'aéroport de Zurich, seul hub intercontinental de Suisse, est déjà fortement réglementé. Il est fermé au trafic de 23 h 30 à 6 heures du matin et son exploitation entravée par un cadre politique rigide : Indice zurichois des nuisances sonores (Zürcher Fluglärmindex, ZFI), plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA), périodes d'interdiction de survol prévues par la réglementation allemande (Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung, DVO), législation sur la protection de l'environnement, etc. Il n'est pas exclu qu'un nouveau traité international soit conclu entre la Suisse et l'Allemagne sur la question de l'aéroport de Zurich.

Voies navigables

Un rapport sur la politique suisse en matière de navigation a été établi en 2009 à l'échelon national. Il n'existe pas d'autre réflexion stratégique sur le développement de la navigation sur le Rhin. En tant que mode de transport efficace et durable, la navigation sur le Rhin n'est pas suffisamment prise en compte dans la planification générale des transports, ce qui constituerait pourtant une condition préalable à une meilleure connexion des différents modes de transport.

Exemples concrets
de processus de planification
et de décision politiques
négligeant les intérêts du
transport de marchandises.

Rail

Les lignes de raccordement au nord et au sud des NLFA ne sont pas prêtes

Selon le calendrier du Conseil fédéral, la mise en exploitation du tunnel de base du Gothard interviendra fin 2016 et celle du tunnel du Ceneri en 2019. Au terme de la construction des NLFA et du corridor de quatre mètres, la Suisse disposera sur l'axe nord-sud d'infrastructures ferroviaires compétitives pour le transport des marchandises. L'aménagement des lignes de raccordement nécessaires au trafic d'importation, d'exportation et de transit en Italie et en Allemagne a toutefois pris du retard et ne s'achèvera pas avant plusieurs années. On peut donc craindre que les capacités nécessaires au transport international de marchandises se révèlent insuffisantes ou que le transport national de voyageurs occupe déjà les sillons des nouvelles transversales alpines lorsque la capacité des lignes d'accès sera disponible.

La gestion du corridor brille par son absence

En ce qui concerne le trafic de transit, la gestion du corridor de fret souffre d'un manque de coordination. En 2012, des travaux d'entretien ont été effectués simultanément sur les axes du Simplon et du Brenner, si bien que la fermeture de la ligne du Gothard en raison d'un éboulement a provoqué une grave interruption de l'approvisionnement en marchandises par le rail.

Route

Le développement du réseau routier tient du parcours du combattant

Le développement du réseau routier en Suisse est une œuvre de longue haleine. En raison des oppositions de riverains et des recours d'associations, la construction de nouvelles routes s'apparente aujourd'hui à un parcours du combattant. Plusieurs projets routiers urgents dorment dans des tiroirs depuis des années, voire depuis des décennies. L'exemple le plus connu est celui de l'autoroute de l'Oberland zurichois, dont la conception date de 1965. Près de cinquante ans après le démarrage du projet, l'A53 n'est toujours pas terminée et un maillon important doit encore être réalisé entre Uster et Hinwil. La construction de ce dernier tronçon contribuerait pourtant à délester les communes concernées du trafic de transit. Autre exemple parlant : l'élargissement à six voies du tronçon de l'A1/A2 Härkingen-Wiggertal situé à l'intersection des axes nord-sud et est-ouest, soit au cœur du réseau routier helvétique. Près de vingt années se sont écoulées entre le début de la planification et la réalisation des travaux.

Voies navigables

Le rôle de la Confédération en matière de planification des infrastructures n'a pas été précisé

Bien que le Conseil fédéral ait déjà souligné l'importance des Ports rhénans dans son rapport de 2009 sur la navigation, on déplore toujours l'absence de bases légales précisant le rôle de la Confédération en matière de planification et de construction d'infrastructures. La nouvelle loi sur le transport de marchandises, qui sera soumise aux Chambres en 2015, vise à combler cette lacune.

Lignes directrices de l'économie

L'économie doit pouvoir compter sur le développement effectif et efficace des infrastructures de transport de fret. Il faut aménager les processus de décision politiques de manière à permettre l'établissement et l'exploitation d'infrastructures de fret et de sites logistiques efficaces, appropriés et harmonisés au niveau international.

Propositions concrètes

Rail

- ! **Le programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire (PRODES) néglige les intérêts du trafic marchandises.**
- ▶ Accorder davantage d'intérêt aux besoins du trafic marchandises lors de la planification des projets PRODES. Ce critère doit compter davantage dans les analyses coût-utilité.

- ! **L'utilité de la construction des NLFA pour le trafic marchandises demeure incertaine.**
- ▶ Veiller à ce que le trafic marchandises profite de la construction des NLFA. C'est à la Confédération de le faire. Dans le cadre des développements futurs du trafic international, la Suisse doit solliciter l'engagement ferme des partenaires étrangers à terminer les lignes de raccordement.
- ▶ Tenir compte des besoins du trafic marchandises pour la planification des sillons des nouveaux tunnels NLFA et veiller à ce que les sillons destinés à ce type de transport lui soient effectivement attribués.

- ! **Aucun concept de corridor de fret unifié à l'échelon international n'a été élaboré.**
- ▶ Améliorer la coordination internationale le long des principaux itinéraires de transit. Il y a lieu d'instaurer un système de gestion des infrastructures coordonné à l'échelon international et regroupant les domaines de la planification, de l'exploitation, de l'entretien, de la sécurité et des mesures d'urgence.

Route

- ! **Les aspects intermodaux de la planification des infrastructures de transport ne sont pas suffisamment pris en compte.**
- ▶ Intégrer tous les modes de transport lors de la planification des infrastructures de transport. L'organisation des offices de transport compétents doit être revue afin de permettre une meilleure coordination de la planification des transports.
- ! **Le programme de développement stratégique pour l'infrastructure routière (PRODES) néglige les intérêts du trafic marchandises.**
- ▶ Accorder davantage d'attention aux besoins exprimés par le secteur du trafic marchandises lors de la planification des projets PRODES. Ce critère doit compter davantage dans les analyses coût-utilité.
- ! **La lenteur des procédures et de la réalisation des projets d'infrastructures routières entrave la modernisation du réseau routier.**
- ▶ Raccourcir les délais de planification et de construction des infrastructures routières. C'est devenu urgent. La Confédération doit trouver des solutions permettant d'accélérer la réalisation des futurs projets routiers. Cela implique notamment une révision des procédures de recours dans le domaine de la construction des routes.
- ▶ Calculer également les coûts économiques liés au report de projets d'infrastructures routières et ferroviaires. C'est à la Confédération de le faire.

Aviation

- ! **Les capacités de développement des aéroports nationaux sont limitées.**
- ▶ Planifier dès aujourd'hui certains aménagements des pistes de l'aéroport de Zurich, qui deviendront nécessaires à l'avenir.
- ▶ Éviter et refuser toute restriction supplémentaire concernant les approches et les décollages.

Voies navigables

- ! **Prise en compte insuffisante de la sauvegarde et du développement de la voie navigable du Rhin et de l'aménagement des ports dans la planification nationale du transport de marchandises.**
- ▶ À la Confédération de jouer un rôle actif en matière de planification stratégique du développement des ports dans le cadre de la planification de l'ensemble des moyens de transport.

Le financement des infrastructures de transport ne tient pas compte de l'utilité du trafic marchandises. Il faut plus de transparence et de vérité des coûts lors de la construction de nouvelles infrastructures.

Point critique

5 La mise en place d'un financement solide et durable des infrastructures de transport a été négligée au cours des dernières décennies. Les conséquences financières du développement de l'infrastructure ferroviaire pour l'État et la clientèle sont opaques. Le développement adéquat des infrastructures routières et portuaires soulève des défis financiers majeurs.

Le développement d'offres ferroviaires non rentables motivées par des raisons politiques peut devenir un tonneau des Danaïdes.

Rail

Les décisions d'investissement liées à l'infrastructure ferroviaire manquent de transparence au niveau des coûts. Au cours de ces dernières années, les coûts subséquents des investissements liés à l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire n'ont pas été pris en compte dans les décisions politiques. Cela a provoqué une hausse constante des frais d'exploitation et d'entretien du réseau ferroviaire qui souffre désormais de carences importantes. Le besoin de rattrapage au niveau de l'entretien s'élève à quelque 2,3 milliards de francs. Le fonds d'infrastructure ferroviaire créé par le Conseil fédéral est un instrument de financement qui met l'accent sur l'entretien plutôt que sur l'aménagement. Il n'en reste pas moins que l'on n'accorde pas assez d'attention à la question des coûts subséquents aux investissements. Le développement d'offres ferroviaires non rentables, motivées par des raisons politiques, mine la rentabilité du système ferroviaire. Le risque existe que l'entretien du réseau ferré devienne un tonneau des Danaïdes, qui ne pourra être financé qu'au détriment de nouveaux investissements. Les aménagements du transport régional coûtent cher et ne sont pas réalisés sur la base d'une évaluation transparente des coûts supplémentaires. Le niveau élevé des prix des sillons en comparaison internationale constitue également un handicap. En outre, le système actuel des prix des sillons pénalise les trains marchandises lourds et va à l'encontre d'une amélioration de la productivité.

Route

Actuellement, le produit des impôts et redevances versés par les usagers de la route (impôt sur les carburants, vignette autoroutière) dépasse les coûts assumés par la Confédération dans ce domaine. Une partie de ces fonds est donc versée à la caisse générale de la Confédération ou subventionne des projets ferroviaires. Compte tenu de la hausse prévisible des dépenses, de la baisse des recettes du fonds routier et de la nécessité de prendre des mesures urgentes pour éliminer les goulets d'étranglement sur le réseau des routes nationales, la Confédération pourrait être amenée à trouver de nouvelles sources de financement à moyen terme. La création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) répond à la nécessité d'établir de nouvelles bases pour le financement du réseau routier. On ne sait pas pour l'heure dans quelle mesure les infrastructures de transport de fret pourraient bénéficier d'un cofinancement – par le biais des projets d'agglomération par exemple.

Voies navigables

Les Ports rhénans suisses, à Bâle, sont une plateforme d'approvisionnement d'importance nationale dont les infrastructures portuaires ne bénéficient pourtant pas d'un cofinancement fédéral, contrairement à la route et au rail. La croissance continue du transport par conteneurs nécessitera tôt ou tard une extension des capacités, dont le financement n'est pas assuré pour l'instant.

La Confédération octroie depuis 1948 des crédits de cautionnement destinés à la flotte de haute mer, afin d'assurer l'approvisionnement du pays en temps de crise. Cela ne permet pas à la Suisse d'assurer son approvisionnement jusqu'à la frontière, mais le Rhin lui offre un accès direct – et garanti par le droit international – aux deux plus grands ports européens de la mer du Nord (Anvers et Rotterdam). Dans l'intérêt de l'approvisionnement du pays, la Suisse doit pouvoir également compter sur une flotte affectée à la navigation intérieure, en particulier des navires-citernes et des bateaux à marchandises sèches. De nouvelles réglementations européennes renchérissent leur acquisition.

Exemples concrets
où le financement des
infrastructures de transport
ne tient pas compte de
l'utilité du trafic marchandises.

Rail

Hausse des coûts d'exploitation et d'entretien

La hausse des coûts d'entretien du réseau ferroviaire pèse sur les résultats des CFF. L'augmentation constante du nombre de passagers, l'utilisation intensive du réseau ferroviaire et l'achat de nouveau matériel roulant pour le transport des voyageurs accentuent la pression sur l'infrastructure ferroviaire. C'est ainsi qu'une portion de six kilomètres de voies de la nouvelle ligne Mattstetten – Rothrist a dû être changée dix ans à peine après sa mise en service. La congestion du réseau et l'augmentation concomitante des frais d'entretien n'ont jusqu'à maintenant pas été suffisamment prises en compte, tant au niveau de l'analyse de rentabilité des nouveaux aménagements que de la fixation des prix.

Voies navigables

Rôle peu clair de la Confédération dans le financement des ports

La construction et l'entretien des infrastructures des Ports rhénans suisses sont financés par les cantons de Bâle-Ville et de Bâle-Campagne. Les contributions prennent notamment la forme d'investissements directs et de location des surfaces à des prix inférieurs à ceux du marché. Au vu de l'importance nationale de ces ports, le rôle de la Confédération en rapport avec ces tâches n'est pas défini de manière suffisamment précise.

Pas de crédits de cautionnement pour la navigation intérieure

L'UE prévoit d'édicter de nouvelles prescriptions en ce qui concerne les émissions des moteurs utilisés hors du domaine de la route. Les valeurs limite proposées dans un premier temps pour la navigation intérieure ne peuvent pas être respectées avec les moteurs disponibles sur le marché. Les fabricants n'ont pas intérêt à développer des moteurs satisfaisant les nouvelles exigences, car le marché des moteurs de bateau est relativement restreint. L'utilisation d'autres carburants (gaz liquide) pourrait être une solution. Cela renchérirait toutefois l'acquisition de nouveaux bateaux pour la navigation intérieure. De nombreux États proposent des aides sous la forme de crédit pour l'acquisition de bateaux; la Suisse n'en connaît que pour la haute mer.

Lignes directrices de l'économie

Le financement des infrastructures de transport de fret doit reposer sur des bases solides à long terme, ce qui demande davantage de transparence et une plus grande vérité des coûts lors du financement et de la construction de nouvelles infrastructures. La clé de répartition doit mettre davantage l'accent sur le principe de causalité (selon lequel les usagers paient pour les frais occasionnés).

Propositions concrètes

Rail

- ! **Déficit de transparence au niveau de l'utilité et des coûts d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.**
 - ▶ Prendre en compte dans les décisions d'investissement le coût du cycle de vie d'une infrastructure ferroviaire, ce qui nécessite une transparence accrue par rapport aux coûts d'exploitation et d'entretien. Il s'agit donc, d'une part, de favoriser une application accrue du principe de causalité et, d'autre part, de dépolitiser et d'améliorer l'objectivité des décisions d'investissement.
 - ▶ Dans le cadre d'analyses de rentabilité, évaluer les projets d'extension du réseau ferroviaire en fonction de leur utilité pour le trafic marchandises.

- ! **Non-respect du principe de causalité dans la fixation des prix des sillons.**
 - ▶ Le système de fixation du prix des sillons doit davantage tenir compte de l'usure des infrastructures et de la sollicitation des capacités. C'est pourquoi le calcul doit désormais se fonder sur la prestation (tonnes-kilomètres), l'horaire et les trains-kilomètres. Il doit intégrer davantage les aspects de la qualité du sillon et de la consommation énergétique.
 - ▶ Compenser les retards dus à des perturbations du trafic voyageurs par un système de bonus-malus.

Route

- ! **La logistique urbaine manque d'infrastructures de fret et de sites logistiques appropriés.**
- ▶ Prévoir un cofinancement fédéral des infrastructures de transport de fret destinées à assurer l'approvisionnement des centres urbains, par l'intermédiaire des projets d'agglomération.

Voies navigables

- ! **Les moyens destinés au financement de la modernisation des infrastructures portuaires sont insuffisants.**
- ▶ Tendre à l'égalité de traitement entre les différents modes de transport pour le financement des infrastructures d'importance nationale – notamment au niveau de la construction et de l'entretien. À cette fin, la Confédération doit influencer davantage sur la planification.
- ▶ Prévoir un cofinancement fédéral du raccordement routier des infrastructures portuaires par l'intermédiaire des projets d'agglomération.
- ! **Absence de crédits de cautionnement pour la navigation intérieure.**
- ▶ Examiner s'il y a lieu d'inclure la navigation intérieure dans le crédit-cadre de cautionnement destiné à la flotte de haute mer afin d'assurer l'approvisionnement du pays. Cette tâche revient à la Confédération.

Inégalité des conditions de concurrence entre le rail et la route. La concurrence est la clé pour un transport des marchandises plus efficace.

Point critique

6 Le manque de concurrence dans le domaine ferroviaire a pour effet que dans ce secteur, le rythme d'innovation reste loin à la traîne de celui des transports routiers, tant sous l'angle de l'économicité que du point de vue des immissions pour l'être humain et l'environnement. Par contraste, on constate que la concurrence toujours vive qui règne dans le trafic routier se traduit régulièrement par des innovations et une efficacité en progrès. L'insuffisance des gains de productivité dans le domaine ferroviaire résulte pour l'essentiel du régime de marché existant et met en question la viabilité du trafic marchandises par le rail, qui perd de plus en plus de terrain dans sa concurrence avec la route. Sans compter les normes de travail rigides qui désavantagent davantage encore le trafic ferroviaire.

Rail

La faible productivité du trafic ferroviaire de marchandises est l'une des raisons principales de sa faible compétitivité. La concurrence modeste entre les entreprises ferroviaires aboutit à des tarifs élevés, à l'absence d'innovation et de focalisation sur le client. Malgré la libéralisation du trafic ferroviaire de marchandises, il n'y a pas de concurrence intermodale. CFF Cargo est une entreprise ferroviaire intégrée qui gère les ressources et les services d'importance systémique et occupe une position dominante sur le marché. Deux facteurs concourent à entraver l'entrée sur le marché de concurrents potentiels. Premièrement, on n'a pas établi de catalogue des infrastructures publiques et des services et ressources d'importance systémique accessibles sans discrimination (au dernier kilomètre, par exemple) et, deuxièmement, CFF Cargo est focalisée sur la fourniture de prestations pour toute la chaîne de création de valeur.

Afin que la concurrence puisse fonctionner dans le transport ferroviaire de marchandises, les différents prestataires doivent être logés à la même enseigne. Ce n'est pas le cas à l'heure actuelle. Entreprise ferroviaire intégrée, les CFF contrôlent les infrastructures ferroviaires ainsi que les services relatifs au transport de voyageurs et de marchandises d'importance systématique.

Route

Contrairement au transport ferroviaire de marchandises, leur transport routier est organisé et financé par le secteur privé. Il se passe de subventions étatiques, alors que le trafic ferroviaire de marchandises en reçoit pour les prestations intérieures et de transit. La compétitivité relative du rail par rapport à la route est maintenue artificiellement, ce qui nuit à l'efficacité du système de transport de marchandises.

Le transport routier se passe de subventions étatiques, alors que le trafic ferroviaire de marchandises en reçoit.

Le transport routier présente également des distorsions de concurrence en raison de lacunes dans la loi sur la circulation routière. Il est ainsi possible de réaliser des transports de 40 tonnes avec des véhicules agricoles et, par ce biais, de concurrencer le transport routier traditionnel, sans être soumis à la redevance poids lourd liée aux prestations (RPLP) ni aux dispositions sur les conditions de travail et les pauses. Pour la branche du transport, cette possibilité de contourner les prescriptions en vigueur crée une situation concurrentielle injuste.

Exemples concrets
de l'inégalité des
conditions de concurrence
entre le rail et la route.

Rail

Pas d'accès non discriminatoire aux infrastructures

Dans leurs gares marchandises, les CFF disposent de locaux de service réservés à leur personnel. Ceux-ci peuvent bénéficier d'un financement croisé, en lien avec les infrastructures et les prestations de transport, et ne sont pas à la disposition des employés de concurrents privés. Dans ces conditions, les entreprises privées ont souvent du mal à respecter les prescriptions de la loi sur la durée du travail s'appliquant aux pilotes de locomotive, car il n'y a pas de locaux leur permettant de faire une pause lorsqu'ils sont en déplacement. Il faut en tenir compte lors de l'établissement des plannings et il peut en résulter des réductions considérables de productivité par rapport à CFF Cargo. Autre exemple : Les dispositifs de transbordement des installations de débord publiques sont à la seule disposition de CFF Cargo, même si le taux d'utilisation de ces coûteuses installations est en règle générale faible.

Route

Concurrence déloyale dans le transport routier

Il est possible d'utiliser de puissants tracteurs agricoles pour réaliser des transports avec une charge utile comparable à celle de poids lourds de 40 tonnes. En Suisse orientale, les camions-citernes à vitesse réduite (40 km/h au maximum) sont autorisés. Par leur faute, la branche des transports subit une concurrence déloyale : d'une part, les véhicules de cette catégorie ne paient pas la redevance sur le trafic poids lourd, d'autre part, les entreprises concernées ne sont pas soumises aux dispositions relatives aux conditions de travail et aux pauses usuelles dans la branche.

Lignes directrices de l'économie

La concurrence est la clé pour optimiser l'efficacité du système de transport des marchandises. Il convient donc d'intensifier la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises. Cela nécessite toutefois des règles du jeu équitables et des conditions identiques pour tous les acteurs du marché. C'est ainsi qu'on pourra accroître la productivité et la rentabilité de même que favoriser l'innovation et les offres adaptées à la demande.

Propositions concrètes

Rail

- ! **La concurrence intramodale et la rentabilité dans le transport ferroviaire de marchandises restent insuffisantes malgré la libéralisation du marché.**
 - ▶ Intensifier la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire de marchandises. Séparer les infrastructures et l'exploitation permettrait d'améliorer la productivité du transport ferroviaire de marchandises libéralisé. Des améliorations sont attendues depuis longtemps. Il importe de faire accéder CFF Cargo à l'autonomie et de libérer l'entreprise de l'obligation de transporter des marchandises, afin qu'elle dispose d'une plus grande marge de manœuvre. Cela crée aussi les conditions pour une attribution indépendante des sillons et une offre de transport de marchandises adaptée à la demande.

- ! **Risque de discrimination pour l'accès au marché.**
 - ▶ Étendre l'accès non discriminatoire au réseau. Cela suppose d'ouvrir l'accès aux locaux de service et aux dispositifs de transbordement des installations de débord aux différents acteurs. Il faut inclure la couverture du dernier kilomètre (voie de raccordement) dans l'accès non discriminatoire au réseau. Cela nécessite de compléter l'art. 62 de la loi sur les chemins de fer en conséquence.

- ! **Coûts systémiques élevés du réseau ferroviaire.**
 - ▶ Envisager la réunion des différents réseaux à voie normale pour constituer un réseau ferroviaire suisse autonome. Cette mesure peut accroître les synergies et la transparence.

- ! **Des prescriptions en matière de conditions de travail restrictives freinent le trafic de marchandises.**
 - ▶ Assouplir la réglementation des heures de travail et la rapprocher de celle s'appliquant au transport routier de marchandises.

Route

- ! **Les prescriptions usuelles dans la branche sont contournées grâce au recours à des transporteurs non professionnels.**
- ▶ Comblent les lacunes de la loi sur la circulation routière concernant la RPLP, la législation sur la durée du travail et le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales. Ainsi, les entreprises de la branche du transport et les autres transporteurs seront logés à la même enseigne.

Les responsables de projet



Kurt Lanz, lic. rer. pol.,
est membre de la direction d'économiesuisse et responsable du domaine infrastructures, énergie et environnement.

kurt.lanz@economiesuisse.ch



Marcus Hassler, M.A. HSG,
est responsable de projets dans le domaine des infrastructures chez economiesuisse.

marcus.hassler@economiesuisse.ch

Nous remercions les membres du groupe de travail sur les transports et la logistique de leur collaboration à cette publication.

Heinz Amacker, Danser Switzerland SA
Martin Dätwyler, Handelskammer beider Basel
Frank Furrer, VAP
Werner Indermühle, président du groupe de travail, Indermühle AG
André Kirchhofer, ASTAG
Fridolin Landolt, Planzer Support AG
Marcel Ott, Union pétrolière
Robert Pontius, Aldi Suisse
Peter Somaglia, IG Air Cargo
Irmtraut Tondorf, Hupac

Cette publication paraît en français, en allemand et en italien.

Rédaction : Simon Schärer, economiesuisse

Composition et production : Wernlis, grafische Gestalter, Zurich et Bâle

Illustrations : Sandro Isler, nougat GmbH

Impression : DAZ Druckerei Albisrieden AG, Zurich

Édition : Février 2015

© economiesuisse 2015

economiesuisse
Fédération des entreprises suisses
Carrefour de Rive 1
Case postale 3684
CH-1211 Genève 3

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Hegibachstrasse 47
Postfach
CH-8032 Zürich

economiesuisse
Verband der Schweizer Unternehmen
Spitalgasse 4
Postfach
CH-3001 Bern

economiesuisse
Federazione delle imprese svizzere
Corso Elvezia 16
Casella postale 5563
CH-6901 Lugano

economiesuisse
Swiss Business Federation
Avenue de Cortenbergh 168
B-1000 Bruxelles

www.economiesuisse.ch