



Perspective 01/2024

Rapport trimestriel sur la
situation du marché du
transport routier

Un réseau complexe de économiques

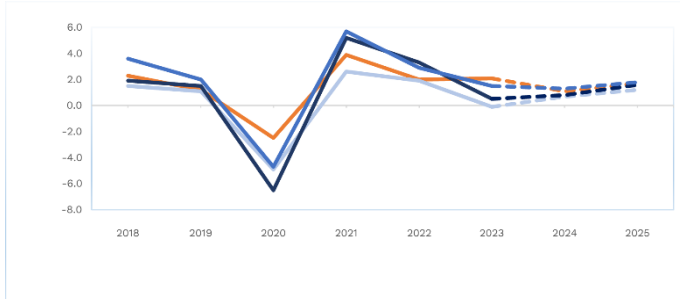
La Banque nationale suisse BNS a créé la surprise en abaissant son taux directeur de 1,75 à 1,25 pour cent. Cette décision est justifiée par la faiblesse de l'inflation. Ce changement de taux représente une leueur d'espoir pour le secteur des transports.

En Suisse, on s'attend à une croissance modérée de l'économie au cours du prochain trimestre. Le marché du travail robuste et la baisse de l'inflation depuis l'été dernier stabilisent la situation. Les attentes en Europe sont plus modérées : la Commission européenne a revu ses prévisions de croissance à la baisse, l'Allemagne affichant la croissance la plus faible de la zone euro. La récente augmentation des péages en Allemagne assombrit encore la situation. Elle devrait entraîner une hausse des coûts de transport dans toute l'Europe. Au niveau mondial, les tendances sont donc différentes. Alors que les États-Unis et la Chine affichent de forts taux de croissance, la zone euro stagne.

Malgré l'affaiblissement du comportement des consommateurs, une activité de construction modérée et une croissance modérée dans la zone euro, les perspectives pour le secteur des transports sont modérément positives. Les vastes mesures d'amélioration des infrastructures et la politique monétaire mesurée de la BNS sont autant de raisons d'être optimiste.

Situation économique

Croissance et prévisions économiques



Source : Seco
Situation en mars 2024

Économie suisse

- PIB EN 2023 : 2,1%
- Prévission du PIB pour 2024 : 1,1%
- Prévisions du PIB en 2025 : 1,7

Les prévisions du groupe d'experts du SECO pour l'évolution économique restent inchangées : Cette année encore, on s'attend à une croissance modérée du PIB de 1,1 pour cent. Pour la deuxième année consécutive, l'économie suisse connaîtrait ainsi une croissance plutôt inférieure à la moyenne. Mais dans l'ensemble, la situation se présente comme très stable, soutenue par un marché du travail robuste et une inflation en baisse (état en février : 1,2 pour cent).

Plusieurs défis subsistent toutefois : le manque d'activité dans le secteur de la construction et la baisse de l'utilisation des capacités de production industrielle ont un impact négatif sur la croissance. Cela a un impact direct sur les commandes du secteur des transports. Le recul sensible des volumes de transport dans des secteurs importants en est la preuve.

Dans ce contexte, la décision de la Banque nationale suisse BNS de baisser les taux d'intérêt est une lueur d'espoir. Les baisses de taux d'intérêt entraînent généralement une augmentation de la demande, ce qui se reflète également dans les carnets de commandes du secteur des transports. Le changement de taux devrait contribuer à renforcer la confiance des consommateurs et des entreprises et à stimuler les investissements, ce qui, en fin de compte, renforcera encore l'économie.

UE - Économie

- PIB EN 2023 : 0,5
- Prévission du PIB pour 2024 : 0,8%
- Prévission du PIB en 2025 : 1,6

Économie allemande

- PIB EN 2023 : -0,1%
- Prévission du PIB en 2024 : 0,4%
- Prévission du PIB en 2025 : 1,2%

La Commission européenne a revu à la baisse ses prévisions économiques pour la zone euro pour l'année 2024. Au lieu de la croissance robuste initialement attendue, le produit intérieur brut (PIB) n'enregistre qu'une hausse modérée de 0,8 %. Parallèlement, une évolution plus réjouissante est à signaler : Le taux d'inflation se rapproche de la valeur cible de la Banque centrale européenne (BCE). En février, un taux d'inflation de 2,6 pour cent a été enregistré pour les prix à la consommation. A titre de comparaison, l'inflation au même mois de l'année précédente était de 8,5 pour cent.

Une légère croissance de 1,7% est prévue pour le transport routier de marchandises dans l'UE en 2024. Par conséquent, la pénurie de chauffeurs se fera à nouveau davantage sentir en raison de l'augmentation de la demande. Malgré ces perspectives positives, rien n'indique un retournement de tendance plus prononcé pour le secteur des transports.

En comparaison européenne, l'Allemagne enregistre la croissance la plus lente. Cela s'explique par la faiblesse des exportations, les tensions géopolitiques persistantes et les prochaines élections présidentielles américaines. L'incertitude quant au cadre politique futur assombrit les perspectives économiques et aggrave les défis existants pour les entreprises. Un éventuel nouveau mandat de Donald Trump pourrait avoir des conséquences importantes. Par exemple en ce qui concerne de nouvelles mesures protectionnistes, comme les droits de douane punitifs déjà introduits pour les produits en provenance de l'UE. L'institut ifo prévient que l'Allemagne à elle seule risque de subir un préjudice économique d'environ cinq milliards d'euros.

La récente augmentation des péages en Allemagne, en vigueur depuis le 1er décembre 2023, devrait entraîner une hausse considérable des coûts de transport en Europe. Les experts du secteur qualifient cette augmentation d'environ 83 pour cent de "cauchemar économique" qui ne pèsera pas seulement sur les entreprises de transport, mais sur l'ensemble de l'économie. Les transporteurs et les entreprises de logistique d'autres pays européens seront également touchés, surtout si les péages sont étendus à toutes les catégories de poids à partir du 1er juillet 2024. Afin de rester compétitifs et de compenser la hausse des coûts, beaucoup se verront contraints d'augmenter leurs prix.

Économie mondiale

- PIB EN 2023 : 1,5%
- Prévission du PIB en 2024 : 0,4%
- Prévission du PIB en 2025 : 1,2%

La conjoncture mondiale présente une image ambiguë. Alors que les États-Unis et l'économie chinoise affichent des chiffres de croissance inattendus, la zone euro lutte contre la stagnation. Dans les économies modernes hors de l'UE, notamment au Royaume-Uni et au Japon, la situation est également au mieux mitigée.

En revanche, d'importants indicateurs économiques tels que le comportement des consommateurs et le taux d'inflation se sont stabilisés en de nombreux endroits. On peut donc en conclure que de nombreuses économies commencent à se remettre des effets de la pandémie. On ne sait toutefois pas encore combien de temps il faudra pour que le rétablissement soit complet.

Bien qu'il y ait des signes de reprise, nous prévoyons une croissance économique mondiale inférieure à la moyenne cette année. Des impulsions positives pour l'économie mondiale pourraient venir des États-Unis, où les signes avant-coureurs sont bons pour l'année à venir.

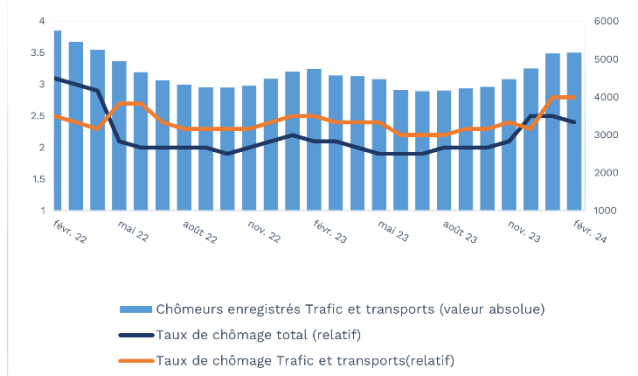
Conséquences économiques : Attaques en mer Rouge

Depuis le début du conflit entre Israël et le Hamas, la milice houthi a intensifié ses attaques contre les porte-conteneurs et les pétroliers en mer Rouge et dans le golfe d'Aden. Ces attaques ont un impact considérable sur l'économie mondiale et le secteur des transports. Le transport maritime entre l'Asie et l'Europe est contraint d'emprunter des routes plus longues pour contourner la pointe sud de l'Afrique, ce qui entraîne une augmentation des coûts et des retards de livraison.

En réaction, les États-Unis et d'autres pays occidentaux ont pris des mesures pour protéger la marine marchande. Ces efforts montrent la gravité de la menace qui pèse sur le secteur des transports et soulignent la nécessité d'une coopération internationale dans la gestion des crises.

Marché du travail

Situation du marché du travail Transport



Source : Bfs
Situation en février 2024

- **Taux de chômage total : 2,4**
-0,1 point de pourcentage (par rapport au mois précédent)
+0,3 point de pourcentage (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Nombre total de chômeurs : 111 879 personnes**
-1,1 point de pourcentage (par rapport au mois précédent)
+13,6 points de pourcentage (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Taux de chômage total trafic et transport : 2,8 pour cent**
+0,0 point de pourcentage (par rapport au mois précédent)
+0,3 point de pourcentage (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Nombre de chômeurs circulation / transport : 5 175 personnes**

Office fédéral de la statistique : enquête suisse sur la structure des salaires 2022

Dans le cadre de l'initiative des Routiers Suisses sur les chauffeurs, l'ASTAG a mené en 2022 une enquête salariale complète et représentative avec le célèbre institut gfs.berne. Les résultats de cette enquête sont extrêmement pertinents pour la branche. Le 20 mars 2024, l'Office fédéral de la statistique (OFS) a publié à son tour l'enquête sur la structure des salaires pour l'année 2022. Il s'est avéré que le salaire médian calculé par l'OFS dans la branche des transports correspondait aux résultats de l'enquête de l'ASTAG, ce qui confirme clairement ses résultats.

L'équité des salaires dans le secteur du transport routier et la faible prévalence des bas salaires qui en découle ont également été validées par les derniers chiffres de l'OFS. Seuls 11% des employés de la branche gagnent moins de CHF 4'525, ce qui est considéré comme un bas salaire selon la définition de l'OFS. Les salaires dans la branche, qui sont restés stables ces dernières années, peuvent donc être considérés dans l'ensemble comme raisonnables.

Communiqué de presse du Conseil fédéral
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.assetdetail.30225994.html>

Statistiques sur les bas salaires
<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/aktuell/neue-veroeffentlichungen.assetdetail.30226088.html>

Recrutement des candidates et candidats SwissSkills 2025

Gagner des participants aux SwissSkills est un grand défi, comme le montre l'expérience des dix dernières années. Les apprentis et les jeunes professionnels qui viennent d'obtenir leur diplôme doivent être motivés à plusieurs reprises et de différentes manières pour s'inscrire. C'est pourquoi nous souhaitons nous adresser suffisamment tôt au plus grand nombre possible de participants potentiels par le biais de différents canaux.

Les entreprises formatrices jouent un rôle très important dans ce contexte et sont priées de motiver et d'enthousiasmer les candidats potentiels à s'inscrire.

Inscription via le site Profis on Tour
S'inscrire ici
www.profis-on-tour.ch/swisskills

Toutes les personnes inscrites participeront à un casting au printemps 2025. Ensuite, les 20 places définitives pour l'équipe SwissSkills 2025 seront attribuées.

Formation de gestionnaire
Une formation de haute qualité, proche de la branche - préparée pour l'avenir : c'est ce que garantit la formation "Disponent:in Transport & Logistik" de l'ASTAG. Le début des cours est prévu pour septembre 2024.

Infos et inscription
<https://www.astag.ch/aus-weiterbildung/weiterbildung-lehrgaenge/disponentin-transport-und-logistik>

Road & Logistics Days au Musée des transports
Les Road & Logistics Days auront lieu du 12 au 14 avril 2024 au Musée des Transports. L'ASTAG y participe en tant que partenaire de patronage et proposera aux visiteurs un programme varié : Conduite de camions pour tous, essayer soi-même de conduire une grue, un point d'information sur les différents métiers.

Vers l'inscription
[Road and Logistics Days - Un week-end sous le signe du transport routier - Musée Suisse des Transports](#)

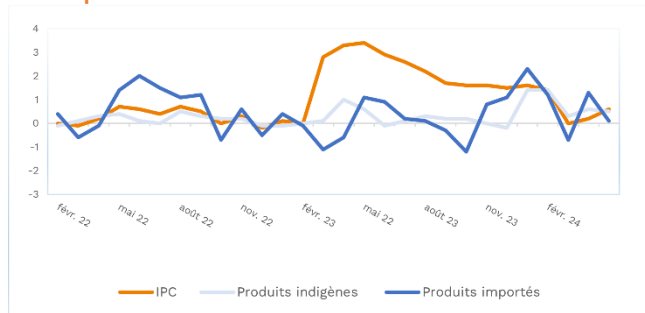
Taux d'intérêt et prix Intérêts

- Taux directeur USA (FED) : 5,25 - 5,5% (inchangé)
- Taux directeur de la zone euro (BCE) : 4,5% (inchangé)
- Taux directeur CH (SNB) : 1,5% (ajusté)

Situation en février 2024

La Banque nationale suisse (BNS) est la première grande banque centrale à avoir réduit ses mesures visant à endiguer l'inflation. Au vu de la baisse récente et inattendue du renchérissement et d'un léger affaiblissement de la conjoncture, la BNS a abaissé le taux d'intérêt de 0,25 point de pourcentage à 1,5 pour cent. Depuis juin dernier déjà, l'inflation se situe dans la fourchette cible de 0 à 2 pour cent, ce qui témoigne de l'efficacité de la politique monétaire de la BNS. Celle-ci est convaincue que ce niveau pourra être maintenu à moyen terme. L'adaptation du taux directeur par la BNS est un lieu d'espoir pour le secteur des transports et permet d'espérer une amélioration de la dynamique économique et une conjoncture plus forte.

Indice national des prix à la consommation IPC



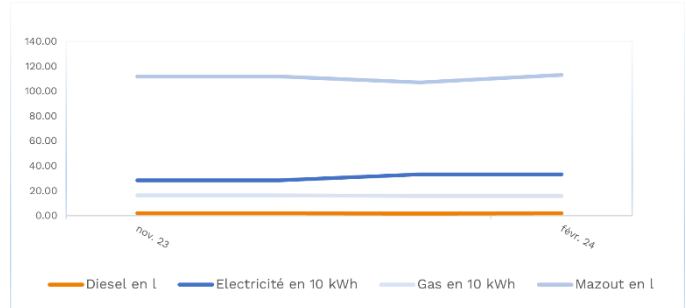
Source : OFS
Situation en février 2025

- **Indice national des prix à la consommation IPC : +0,6**
+0,6 (par rapport au mois précédent)
+1,2 (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Inflation sous-jacente* : +0.7%**
+0,7 (par rapport au mois précédent)
+1,1% (par rapport au même mois de l'année précédente)

Inflation sous-jacente : renchérissement sans les produits frais et saisonniers, l'énergie et les carburants

En février, le renchérissement en Suisse a continué de baisser et a atteint son niveau le plus bas depuis octobre 2021. L'évolution relativement faible des prix des biens industriels, des denrées alimentaires, du gaz et du pétrole a nettement freiné l'inflation. Le renchérissement est en revanche stimulé par la hausse des loyers des logements et des tarifs de l'électricité.

Coûts Prix de l'énergie



Source : OFS
Situation en février 2024

- Prix du diesel : **CHF 1,94** par litre (TVA comprise)
- Énergie électrique : **33,3** centimes par kWh
- Prix du gaz : **15,8** centimes par kWh.
- Prix du mazout pour 100 litres : **CHF 113.**

Les experts du secteur prévoient une baisse des prix du pétrole de 2,3 % cette année. Néanmoins, il existe actuellement des risques qui pourraient affecter les chaînes d'approvisionnement et le marché. Il s'agit notamment des tensions géopolitiques telles que la poursuite des attaques des Houthi en mer Rouge. Il est difficile d'évaluer l'évolution à long et moyen terme de ces foyers de crise. On craint que de nouvelles attaques et de nouveaux conflits ne provoquent un choc des prix.

"Les routes nationales sont l'épine dorsale de la logistique et de la mobilité", Dr André Kirchhofer, vice-directeur de l'ASTAG



Secteur des transports Focus sur le transport

Extension ponctuelle du réseau routier : un oui clair de l'ASTAG !

Le trafic professionnel en Suisse est tristement célèbre, les embouteillages quotidiens sont une conséquence directe de la surcharge des routes suisses. Les Suisses passent au total 200'000 heures par an dans les embouteillages. Le tunnel du Gubrist, par lequel passent 120'000 véhicules par jour et qui est l'un des passages les plus embouteillés du réseau des routes nationales, en est un exemple frappant. Les autoroutes surchargées incitent le trafic à emprunter de plus en plus les routes secondaires. Les villes, les agglomérations et les zones rurales sont ainsi affectées par le bruit, l'augmentation du trafic et des gaz d'échappement, et le risque d'accidents s'en trouve accru. Il est donc urgent de s'attaquer à l'extension des routes nationales.

La mise en œuvre du programme de développement stratégique (STEP) revêt à cet égard une importance décisive. La Suisse a besoin de routes nationales performantes qui permettent un trafic fluide et garantissent que l'approvisionnement et l'élimination des déchets ainsi que la logistique et la mobilité fonctionnent.

Le Parlement a accordé 5,3 milliards de francs pour l'étape d'aménagement. Une alliance d'associations et de partis a lancé un référendum contre cette décision et a pu récolter 100'000 signatures en seulement trois mois. Ce nombre important est un exemple de la véhémence avec laquelle les organisations environnementales combattent l'extension du réseau des routes nationales. Notre engagement est d'autant plus urgent. Le peuple se prononcera cette année encore sur le projet.

Les arguments en faveur de l'extension du réseau des routes nationales sont clairs :

-La route est le prestataire numéro 1 : le transport individuel motorisé (TIM) domine la mobilité avec 80% de tous les kilomètres-personnes parcourus. Depuis l'an 2000, le TIM a enregistré une croissance de 11,7 milliards de personnes-kilomètres. Dans le même temps, le transport ferroviaire n'a augmenté que de 6,7 milliards de personnes-kilomètres. Par ailleurs, le volume de marchandises et de biens transportés sur les routes ne cesse d'augmenter depuis 2000 (+ 21% de tonnes-kilomètres).

-Infrastructure de transport obsolète : une grande partie de l'infrastructure de transport date des années 1950 et n'est pas conçue pour faire face à l'augmentation massive du trafic.

-Demande d'infrastructure routière : la demande dépasse l'offre. Par conséquent, les capacités routières sont insuffisantes, ce qui entraîne des records négatifs d'heures d'embouteillage chaque année. Au cours des 20 dernières années, les heures d'embouteillage ont été multipliées par quatre.

-Aménagement ponctuel : une augmentation ciblée et ponctuelle de la capacité est indispensable pour continuer à garantir les fonctionnalités de notre réseau autoroutier et éviter un report massif du trafic sur le réseau secondaire.

-La population ne cesse d'augmenter : la Suisse compte actuellement près de 9 millions d'habitants, mais les autoroutes ne sont conçues que pour 6 millions d'habitants. La Suisse est un pays d'immigration et continuera de croître dans les années à venir - d'un cinquième d'ici 2050. Des routes bien aménagées seront également indispensables à l'avenir pour garantir une circulation fluide.

Le financement est entièrement alimenté par le fonds des routes nationales et ne concurrence pas d'autres instruments de financement des transports comme le fonds d'infrastructure ferroviaire. Un transfert supplémentaire vers les transports publics, comme le demandent les opposants aux autoroutes, n'est pas possible à moyen terme. En effet, il est déjà utilisé à pleine capacité. Mais la demande de mobilité est liée à la croissance économique et augmentera indépendamment de l'état et de la capacité de l'infrastructure.

Cette votation est d'une importance capitale pour l'avenir de notre secteur. Il déterminera si nous disposerons à l'avenir d'une infrastructure routière performante. En cas de NON, les projets d'extension ne seraient plus possibles pendant des décennies. C'est pourquoi nous avons besoin de votre soutien - pour un OUI clair et net !

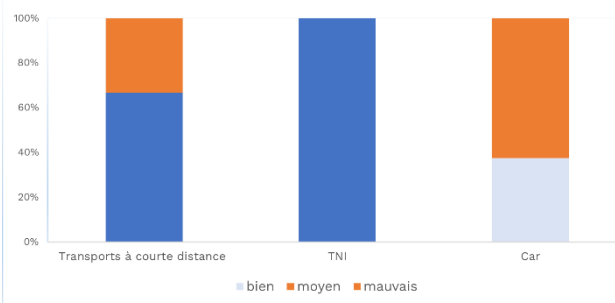
Que fait l'ASTAG ?

L'imminence de la votation a déjà incité à la formation d'un comité OUI. La campagne sera dirigée par l'Union suisse des arts et métiers, l'ASTAG y participant bien entendu activement. Une proposition pour l'adoption du mot d'ordre du OUI a déjà été soumise au comité central.

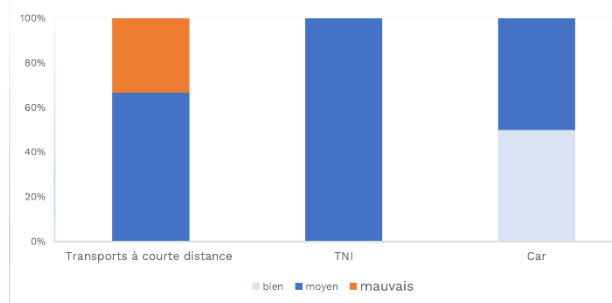
Situation du marché et défis

Situation du marché dans le secteur

situation actuelle du marché



Prévisions du marché



Source : enquête ASTAG

Transport local/de chantier

Bien qu'un chiffre d'affaires global impressionnant de 23,4 milliards de francs ait été enregistré en 2023, le secteur de la construction en Suisse doit faire face à un recul de 0,9%. Ce recul met en lumière les défis auxquels le secteur est confronté. Les conditions-cadres sont particulièrement difficiles dans les zones urbaines en raison de la hausse des taux d'intérêt et des coûts de construction.

En conséquence, les membres du groupe spécialisé dans les transports urbains se montrent réservés pour l'année à venir. Les perspectives pour le secteur de la construction sont marquées par une certaine prudence, car différents facteurs peuvent influencer l'évolution à court et à long terme.

Les mesures prévues pour la construction de logements ainsi que la votation sur l'extension de l'infrastructure des routes nationales en novembre 2024 sont particulièrement importantes pour le développement futur de la Suisse et du secteur de la construction. L'issue de ces décisions est déterminante pour l'avenir du pays et aura une influence considérable sur le développement futur du secteur de la construction.

Branche des cars de tourisme

La branche des cars a bien commencé l'année 2024. Les réservations pour la nouvelle saison sont prometteuses et le niveau d'activité de l'année précédente devrait être atteint en 2024.

Or, depuis la pandémie, le marché des autocars se trouve dans une situation tendue, ce qui se traduit par des délais de livraison longs et des prix élevés. La recherche de prestataires adéquats, tels que les hôtels et les restaurants, s'avère également de plus en plus difficile pour les groupes. Le manque de personnel qualifié constitue une difficulté supplémentaire, surtout au vu de la pression sur les prix dans le secteur.

Le remboursement des crédits COVID constitue une charge supplémentaire pour les entreprises - les marges bénéficiaires dans le secteur sont déjà faibles. A cela s'ajoute la difficulté d'interagir avec les autorités. Dans les villes, les autocars sont de plus en plus souvent perçus comme gênants, peut-être en raison de leur taille. Il en résulte un renforcement des mesures contre les autocars de tourisme, comme la suppression de places de stationnement et l'introduction de systèmes de gestion des créneaux horaires. La mise en œuvre à court terme de tels projets complique considérablement la communication avec les clients, en premier lieu pour les trajets de catalogue à planification fixe.

Transports nationaux et internationaux NIT

La situation économique dans le secteur des transports nationaux et internationaux est actuellement jugée moyenne et les prévisions pour l'avenir sont plutôt modérées. Cette évaluation reflète l'incertitude générale qui règne dans le secteur. Compte tenu de cette dynamique, il est extrêmement important que les prix des transports restent stables afin de garantir la rentabilité des entreprises et de leur permettre de planifier en toute sécurité. En effet, les changements constants du marché influencent fortement les fluctuations de prix dans la branche.

L'un des principaux défis consiste à maintenir le taux d'utilisation des transports à un niveau optimal afin de couvrir les coûts fixes. Cela nécessite une planification et une coordination précises qui minimisent les temps morts et augmentent l'efficacité. Par ailleurs, le secteur observe une baisse des volumes de transport dans différents domaines, notamment dans la construction. Cela a un impact négatif sur le carnet de commandes.

Mise à jour sectorielle : SUVA - Procédure en cas d'accident dans l'entreprise

Une collaboration efficace entre les employeurs, les employés et les assurances sociales est décisive en cas d'incapacité de travail due à un accident ou à une maladie professionnelle. Dans le prochain Update sectoriel, qui aura lieu en ligne le mardi 23 avril 2024 à 17h30, Livio Erni de la SUVA donnera des conseils importants sur la gestion des accidents professionnels et répondra aux questions pour aider les entreprises à réagir de manière appropriée et à garantir la sécurité de leurs collaborateurs.

Cliquez ici pour vous inscrire

<https://www.astag.ch/branchen-update#c8270>

Pont ASTRA : révision - nouvelle utilisation

Rouler en haut, travailler en bas - telle est l'idée du pont de l'OFROU. Lors de l'utilisation pilote du pont en 2022, il s'est avéré que les rampes d'accès et de sortie étaient trop raides, notamment pour les poids lourds. Au cours des derniers mois, l'OFROU a adapté le pont en collaboration avec des équipes de spécialistes externes et en échange étroit avec les associations routières. Le pont révisé de l'OFROU sera utilisé pour la deuxième fois lors des prochains travaux de réfection de l'A1 entre Rechterswil (SO) et Luterbach (SO) en direction de Zurich, du 7 avril à la mi-août 2024.