



Perspective 02/2024

Rapport trimestriel sur la situation du marché du transport routier

Climat de consommation stable versus coûts croissants dans le transport routier

En août, la Suisse a enregistré un taux d'inflation de 1,1 pour cent et fait ainsi preuve d'une remarquable stabilité en comparaison internationale. Malgré cette valeur solide, les experts du SECO s'attendent à ce que la croissance économique reste inférieure à la moyenne jusqu'à fin 2024. Les perspectives pour l'année 2025 restent mitigées. Certes, le PIB a enregistré une nette hausse au deuxième trimestre grâce aux exportations de marchandises vigoureuses de l'industrie chimique et pharmaceutique, mais dans l'ensemble, on ne s'attend qu'à une évolution économique modérée pour 2025.

Dans le transport routier, la demande reste moyenne. L'évolution économique dans le secteur sera modérée jusqu'à la fin de l'année, malgré de possibles reprises saisonnières. De plus, les entreprises de transport routier doivent s'attendre à une augmentation des coûts pour 2025.

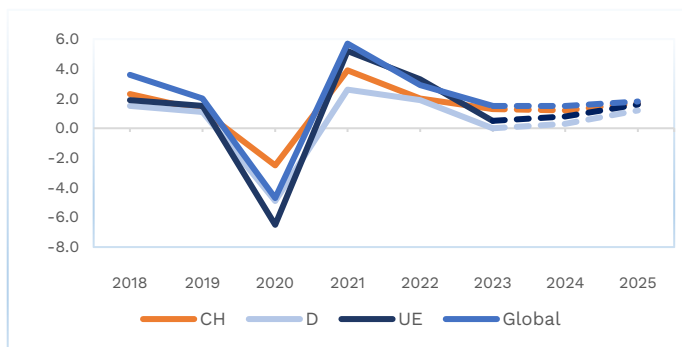
L'ASTAG prévoit entre 2 et 3 pour cent. Les principaux facteurs sont l'adaptation au renchérissement de la RPLP, les coûts de recrutement du personnel et la cybersécurité. Les perspectives de la branche ne tiennent pas compte des coûts du diesel et des embouteillages, qui sont pour la plupart facturés séparément.

Dans la zone euro, les économies nationales luttent contre une inflation élevée et une production industrielle en baisse, ce qui pèse sur le transport routier. Parallèlement, les coûts d'exploitation augmentent et la pénurie de conducteurs devient une préoccupation croissante.

Au niveau mondial, l'économie est marquée par des incertitudes géopolitiques, même si le commerce mondial montre une certaine stabilité au premier semestre 2024. Dans l'ensemble, les perspectives pour le secteur des transports restent mitigées : la stabilisation de la demande des consommateurs se heurte à l'augmentation des coûts et à de nouveaux défis.

Situation économique

Croissance et prévisions économiques



Source : Seco
Situation en septembre 2024

Économie suisse

- PIB EN 2023 : 1,3% (valeur confirmée)
- Prévision du PIB pour 2024 : 1,2% (1,2%)
- Prévision du PIB en 2025 : 1,6% (1,7%)

Malgré un léger recul de la croissance, la Suisse reste relativement stable en comparaison internationale. L'inflation a baissé à 1,1 % en août. Néanmoins, les différences avec d'autres pays se sont réduites, ce qui montre que la Suisse est également touchée par les évolutions économiques mondiales. Grâce à sa base économique solide et à sa monnaie stable, la Suisse reste bien positionnée pour relever ces défis. Pour 2025, les experts du SECO prévoient une évolution conjoncturelle modérée. Ils partent du principe que le climat de consommation s'améliorera. En outre, ils s'attendent à un ralentissement rapide de l'inflation, car les coûts de l'électricité baisseront en moyenne de 10 % en 2025. Il faut également s'attendre à une baisse du taux d'intérêt de référence en raison de la baisse du niveau des taux d'intérêt.

La situation du transport routier est actuellement contrastée. L'évolution économique dans le transport routier ne devrait rester que modérée jusqu'à la fin de l'année. Pour les entreprises orientées vers l'exportation, le franc suisse joue un rôle central dans ce contexte. Une stabilisation du taux de change est décisive pour l'activité commerciale. Parallèlement, il existe un besoin urgent d'investir dans les infrastructures, notamment pour la modernisation des routes et des ponts. La prochaine votation de novembre, qui décidera de l'extension du réseau routier suisse, constitue une importante lueur d'espoir pour le secteur. De nombreux acteurs du secteur des transports fondent de grands espoirs sur ce projet, car il pourrait s'attaquer au problème urgent des heures d'embouteillage excessives et réduire les coûts énormes qui y sont liés. Ces mesures sont considérées comme une étape importante pour améliorer la fluidité du trafic et renforcer la compétitivité des entreprises.

Il ne faut pas non plus s'attendre à une amélioration sensible des commandes d'ici la fin de l'année. Au niveau international notamment, la demande de transport est jugée faible. Les incertitudes géopolitiques continuent de peser sur l'environnement exigeant de la branche.

UE - Économie

- PIB EN 2023 : 0,5
- Prévisions du PIB en 2024 : 0,7
- Prévision du PIB en 2025 : 1,5%

Économie allemande

- PIB EN 2023 : 0,0
- Prévision du PIB en 2024 : 0,1%
- Prévision du PIB en 2025 : 1,1%

La situation économique dans la zone euro reste fortement marquée par une inflation élevée (niveau d'août : 2,2 %) et une demande affaiblie. La production industrielle, en particulier, affiche un net recul depuis le printemps 2023 et se situait en juin 2024 à environ 4 % en dessous du niveau de l'année précédente. Cette situation touche également le transport routier de marchandises dans la zone euro, qui est un indicateur important de l'évolution économique. En Allemagne, la plus grande économie d'Europe, le kilométrage des camions soumis au péage reste faible, ce qui indique une faible activité de production et de commerce. Depuis janvier 2022, la valeur de l'indice n'a pas dépassé la barre des 100, ce qui indique que l'économie tourne au ralenti.

Outre les défis posés par la stagnation de la production industrielle, les entreprises de transport sont confrontées à une hausse des coûts d'exploitation. La main-d'œuvre, l'entretien et les assurances renchérissent le transport, même si les prix du diesel ont enregistré une baisse à court terme entre avril et juin 2024. La pression sur les prix reste élevée, notamment en raison de l'introduction de nouveaux systèmes de péage tels que la composante CO₂ en Suède à partir de 2025 et de nouvelles augmentations en Slovaquie, en Belgique et en Hongrie.

De plus, la pénurie de chauffeurs s'aggrave : près de la moitié des entreprises en Europe s'attendent à avoir des difficultés à recruter des chauffeurs de camion en 2025, tandis qu'une part importante des chauffeurs actuels partira à la retraite dans les années à venir. Cette évolution, combinée à l'augmentation des coûts et à une demande tendue, continue de mettre le secteur du transport sous pression.

Dans l'ensemble, les perspectives pour le secteur du transport dans l'espace européen restent mitigées. Alors que la demande des consommateurs se stabilise lentement et que les prix du diesel ont baissé à court terme, l'augmentation des coûts, les nouvelles réglementations et la pénurie croissante de chauffeurs mettront le secteur à rude épreuve à long terme.

Économie mondiale

- PIB EN 2023 : 1,5%
- Prévision du PIB pour 2024 : 1,5
- Prévision du PIB pour 2025 : 1,8

L'économie mondiale continue d'être fortement influencée par les incertitudes géopolitiques, qui provoquent depuis plusieurs mois des perturbations considérables. Les attaques des rebelles Houthi en mer Rouge ont eu un impact sensible sur le commerce mondial. Depuis, les porte-conteneurs doivent parfois faire de longs détours, ce qui non seulement allonge les distances de transport, mais fait également grimper les coûts. Les taux de fret se sont multipliés et continuent de mettre le commerce international sous pression. Cette évolution touche particulièrement le commerce extérieur allemand, qui dépend fortement de chaînes d'approvisionnement fiables et efficaces.

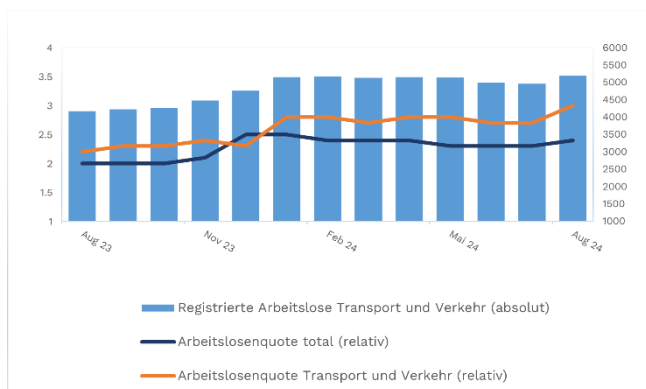
Malgré ces défis, le commerce mondial a fait preuve d'une remarquable stabilité au cours du premier semestre 2024, enregistrant même une croissance de 1,8 % en juin par rapport à l'année précédente. La production mondiale a également montré une légère tendance à la hausse au printemps 2024, mais elle a de nouveau perdu de son élan plus tard dans l'année.

Les impulsions positives proviennent avant tout des États-Unis. Malgré une politique monétaire restrictive, le produit intérieur brut réel a fortement progressé au cours des deux premiers trimestres de 2024. Toutefois, le taux de chômage a augmenté en juillet pour atteindre 4,3 %.

En Chine, en revanche, la situation économique reste tendue. La baisse persistante du marché immobilier et la faiblesse de la consommation freinent nettement la conjoncture. Pour la fin 2024, on ne s'attend qu'à une croissance de 4,5 %, une valeur plutôt décevante au vu du dynamisme antérieur de la Chine. La baisse des prix et les surcapacités reflètent la faiblesse de la demande intérieure. Les récentes baisses des taux d'intérêt de la banque centrale chinoise ainsi que le renforcement des exportations pourraient donner un certain élan à l'économie. Cependant, le commerce extérieur de la Chine sera de plus en plus freiné à l'avenir par l'augmentation des droits de douane de la part des États-Unis et de l'UE, ce qui devrait rendre la reprise encore plus difficile.

Marché du travail

Situation du marché du travail Transport



Source : Seco
Situation fin mai 2024

- **Taux de chômage total : 2,4**
+3,4 points de pourcentage (par rapport au mois précédent)
+0,4 point de pourcentage (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Nombre total de chômeurs : 111'354 personnes**
+1,6 point de pourcentage (par rapport au mois précédent)
+23,9 points de pourcentage (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Taux de chômage total trafic et transport : 3,0 pour cent**
+0,3 point de pourcentage (par rapport au mois précédent)
+0,4 point de pourcentage (par rapport au même mois de l'année précédente)
- **Nombre de chômeurs Transports : 5'199 personnes**
+150 (par rapport au mois précédent)

Le marché du travail en Suisse montre une évolution globalement positive, même si certains défis subsistent. Le taux de chômage est faible par rapport à de nombreux autres pays et se situe à 2,4 %, ce qui indique une situation stable de l'emploi.

Parallèlement, on constate une pénurie sensible de main-d'œuvre qualifiée dans certains secteurs, notamment dans les secteurs de l'informatique, de l'ingénierie et de la santé. Le secteur des transports est également confronté depuis des années à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée, ce qui exerce une pression supplémentaire sur le marché du travail.

Les modèles de travail flexibles tels que le travail à domicile et le travail à temps partiel sont de plus en plus importants. De nombreuses entreprises proposent désormais des modèles de travail hybrides afin de répondre aux besoins des employés en matière d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

AS-TAG 2024 : rencontre de la branche

Le 5 novembre 2024, nous y sommes : la deuxième édition du rendez-vous de la branche "AS-TAG" aura lieu. Outre des exposés techniques inspirants qui plongent en profondeur dans les défis et les développements actuels du secteur, des tables rondes animées seront organisées. La manifestation sera complétée par des discours-programmes de personnalités renommées qui présenteront leurs visions et leurs aperçus sur les dernières tendances et thématiques du secteur. Le programme complet promet non seulement des informations passionnantes, mais aussi de nombreuses occasions d'échanges personnels et d'approfondissement des contacts professionnels.

Les invitations ont déjà été envoyées en juillet. Le nombre de participants étant limité, il est extrêmement important de s'inscrire le plus tôt possible. Veuillez vous inscrire sous marketing@astag.ch

Recrutement des candidates et candidats SwissSkills 2025

L'expérience de ces dix dernières années montre que le recrutement de participants aux SwissSkills est toujours un grand défi. Les apprentis et les jeunes professionnels qui viennent d'obtenir leur diplôme doivent être motivés à plusieurs reprises et de différentes manières avant de pouvoir s'inscrire. C'est pourquoi nous essayons maintenant d'aller chercher le plus tôt possible et par différents canaux le plus grand nombre possible de participants potentiels.

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

L'inscription se fait via le site web Profis on Tour : 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.

Salons des métiers

L'automne est la saison des salons professionnels. Des salons sont organisés dans tout le pays. Les sections de l'ASTAG sont présentes au total à plus de 10 salons par an et enthousiasment les jeunes de la relève pour nos métiers.

- Salon des Métiers et de la Formation Lausanne : 01.10 - 06.10.24
- Salon bâlois des métiers et de la formation continue : 17.10 - 19.10.24
- Zebi Salon de la formation de Suisse centrale : 07.11 - 10.11.24

Taux d'intérêt et prix

Intérêts

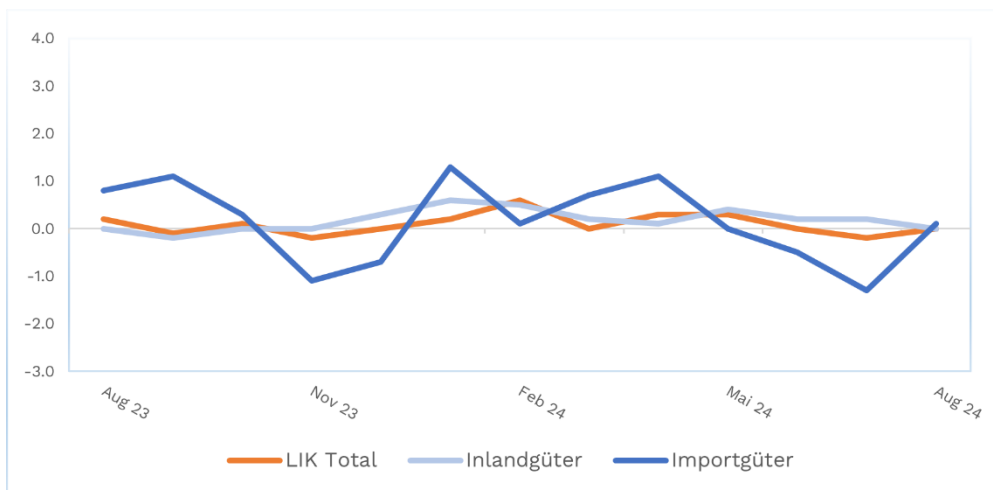
- Taux directeur USA (FED) : 4,75 - 5,0% (baisse du taux d'intérêt)
- Taux directeur zone euro (BCE) : 4,25% (baisse du taux d'intérêt)
- Taux directeur CH (SNB) : 1,25% (baisse du taux d'intérêt)

Situation en septembre 2024

Au début du troisième trimestre, la FED et la BCE ont toutes deux baissé leurs taux d'intérêt. Ces baisses de taux d'intérêt visent à stimuler la croissance économique et à stabiliser les marchés affectés par les incertitudes géopolitiques et les pressions inflationnistes. Dans les secteurs de la construction et du transport en particulier, on s'attend à ce que la baisse des taux d'intérêt stimule les investissements et améliore ainsi les carnets de commande, car les projets qui étaient auparavant menacés par des taux d'intérêt élevés semblent désormais réalisables.

La Banque nationale suisse BNS a décidé d'abaisser à nouveau ses taux d'intérêt de 0,25 point de pourcentage en raison des incertitudes économiques mondiales croissantes et de l'affaiblissement de la conjoncture dans les pays voisins. Par cette mesure, la BNS souhaite renforcer le marché suisse, notamment au vu des récentes baisses de taux de la FED et de la BCE. La baisse des taux d'intérêt devrait également favoriser les exportations en affaiblissant quelque peu le franc suisse, ce qui facilitera la concurrence internationale. Toutefois, on surveillera de près si cette mesure pourrait entraîner une hausse de l'inflation à long terme.

Indice des prix à la consommation IPC



Source : BfS

Situation fin mai 2024

- **Indice national des prix à la consommation IPC : +0,3**
 +0,0 (par rapport au mois précédent)
 +0,0 (par rapport au même mois de l'année précédente)

- **Inflation sous-jacente* : +0,2%**
 +0,7 (par rapport au mois précédent)
 -0,2% (par rapport au même mois de l'année précédente)

Les prix ont augmenté de 1,1 % en août par rapport au même mois de l'année précédente, en particulier les loyers des logements et les prix de l'immobilier.

pour les chaussures et les vêtements ont augmenté. En revanche, les coûts du mazout et des voyages à forfait à l'étranger ont baissé. Le SECO

s'attend à ce que le renchérissement annuel moyen soit de 1,2 % en 2024. A partir de 2025, les prix de l'électricité devraient augmenter de 10 % en moyenne.

Pour l'année prochaine, le taux de chômage devrait baisser de 1,5 %, ce qui devrait encore freiner l'inflation.

"Il est grand temps de créer les capacités nécessaires". Thierry Burkart, président central de l'ASTAG



Secteur des transports

Focus sur le transport

Sortir du chaos du trafic : STEP - L'aménagement des autoroutes suisses, la clé du désengorgement

Le 24 novembre 2024, la votation décisive sur l'extension des autoroutes est prévue. L'ASTAG appelle à voter OUI afin que les goulets d'étranglement urgents sur les autoroutes puissent enfin être éliminés et que l'infrastructure nécessaire à une mobilité d'avenir puisse être réalisée. L'étape d'aménagement prévue n'est pas seulement une réponse nécessaire à l'augmentation du nombre d'embouteillages, mais aussi une mesure pionnière pour garantir une infrastructure de transport efficace et durable en Suisse. C'est un investissement dans une meilleure mobilité qui, en fin de compte, profitera au bien-être de tous les usagers de la route et améliorera encore la qualité de vie en Suisse.

En juin 2023, l'Office fédéral des routes (OFROU) a présenté des chiffres alarmants sur les embouteillages, un appel au réveil pour la politique suisse des transports. Le vice-directeur de l'ASTAG, André Kirchhofer, a résumé la situation en ces termes : "L'évolution actuelle dépasse toute mesure". Ces mots reflètent le caractère dramatique de la situation, qui n'a cessé de s'aggraver au cours des dernières années. Par rapport au début du millénaire, les embouteillages ont nettement augmenté, ce qui a des effets dévastateurs sur le quotidien du transport routier. Seule une petite partie des embouteillages est causée par des accidents ou des chantiers. Environ 85 pour cent des embouteillages résultent de la surcharge de l'infrastructure routière existante, il s'agit souvent de ce que l'on appelle des embouteillages fantômes. Des temps d'attente plus longs signifient des coûts supplémentaires et un besoin accru en véhicules et en personnel. De plus, l'attractivité du métier de chauffeur diminue, ce qui pèse encore plus sur le secteur.

Le premier semestre 2024 a encore renforcé cette tendance inquiétante. Les derniers chiffres de Viasuisse, publiés chaque mois par l'ASTAG, montrent une augmentation de 13% en moyenne des heures d'embouteillage par rapport à l'année précédente. On peut s'attendre à ce que le nombre d'heures d'embouteillage pour l'année 2024 dépasse la barre des 50'000 heures d'embouteillage.

Ces chiffres parlent d'eux-mêmes et mettent en évidence la saturation de l'infrastructure existante :

- **Des autoroutes à la limite de leur capacité** : les autoroutes, initialement conçues pour une population de 6 millions de personnes, doivent désormais gérer près de 9 millions de personnes. Cette surcharge entraîne d'énormes pertes de temps et des dommages économiques estimés à 3 à 4 milliards de francs par an. Les embouteillages sur les routes nationales ont quadruplé au cours des 20 dernières années, ce qui indique clairement que les limites de capacité sont atteintes depuis longtemps.

- **Optimisation du trafic par l'extension** : la nécessité d'étendre les autoroutes est plus urgente que jamais. L'étape d'aménagement 2023, adoptée par le Parlement, vise à éliminer les goulets d'étranglement critiques par des extensions ciblées et de nouvelles constructions. Parmi les projets prévus figurent notamment la construction de nouveaux tunnels à Bâle, Schaffhouse et Saint-Gall ainsi que des extensions des tronçons entre Berne-Kirchberg et Genève-Nyon. Ces mesures doivent non seulement améliorer la fluidité du trafic, mais aussi réduire la charge du réseau de transport secondaire. augmenter.

Un aménagement ciblé est indispensable pour empêcher tout nouveau trafic de contournement sur les routes de quartier. Cela n'affecterait pas seulement les zones résidentielles, mais augmenterait aussi considérablement le risque d'accident.

En outre, l'évolution du trafic au cours des dernières années montre que le développement des autoroutes n'entraîne pas nécessairement une augmentation du trafic automobile. Les chiffres prouvent que malgré une amélioration continue de l'infrastructure routière, le rapport entre la voiture et les transports publics est resté stable. Alors qu'en 1990, environ 50% des navetteurs utilisaient la voiture et 28% les transports publics, ces chiffres n'ont que très peu évolué jusqu'en 2022 - 50% pour la voiture et 29% pour les transports publics. Cela montre que le développement de l'infrastructure routière contribue plutôt à une meilleure répartition du trafic sans augmenter de manière significative l'utilisation de la voiture.

L'aménagement des routes nationales n'est pas seulement une question d'optimisation du trafic, mais aussi un investissement dans l'avenir de l'économie et de la qualité de vie suisses. Les ressources à affectation obligatoire du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FNNTA), financées par les taxes sur les huiles minérales, les vignettes autoroutières et les impôts sur les véhicules, garantissent un financement durable et sûr.

Que fait l'ASTAG ?

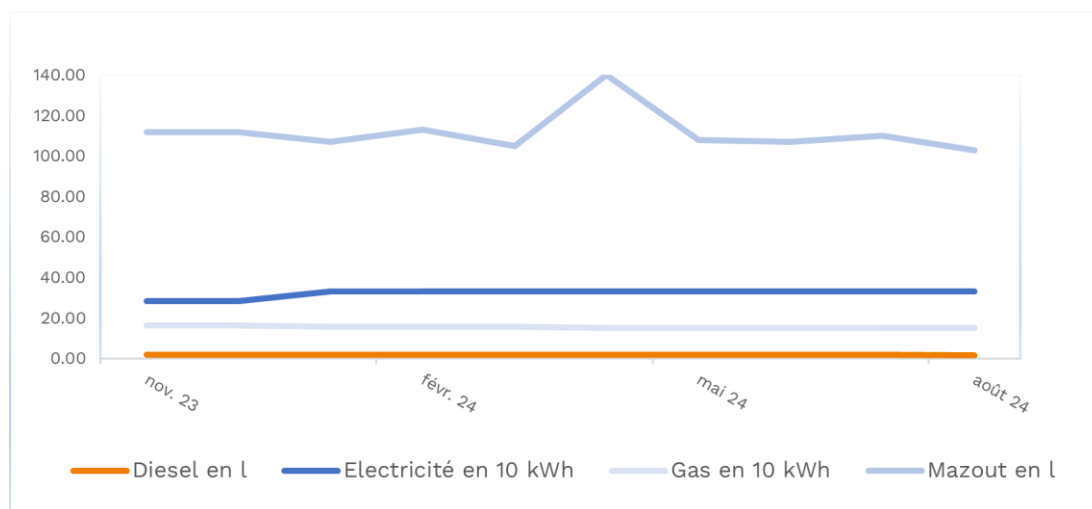
L'ASTAG se positionne résolument en faveur de la modernisation des routes nationales. Lors de sa séance du 5 avril 2024, le comité central a décidé à l'unanimité de dire oui au programme d'aménagement STEP 2023. Avec des associations issues des domaines du trafic routier et de l'économie globale, il fait partie du comité "Oui à la sécurisation des routes nationales". En tant que coprésident du comité politique, le président central de l'ASTAG Thierry Burkart s'engage activement pour une infrastructure autoroutière moderne et performante. Au niveau régional, de nombreuses sections de l'ASTAG sont en contact étroit avec les entreprises et la population afin de mobiliser et de sensibiliser à cette votation importante.

Vous aussi, vous souhaitez agir et contribuer à la modernisation des autoroutes ? Sur le site Internet de la campagne "Avancer ensemble", vous pouvez commander gratuitement du matériel de campagne ou en savoir plus sur les principaux arguments en faveur de l'élimination des goulets d'étranglement. En outre, vous pouvez vous engager pour la sécurité des routes nationales et vous inscrire comme membre du comité économique.

Pour une Suisse qui va de l'avant !

Coûts

Prix de l'énergie



Source : BfS
Situation en mai 2024

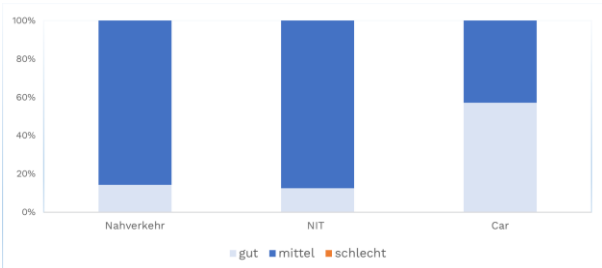
- Prix du diesel : **CHF 1.95** par litre (TVA incluse)
- Énergie électrique : **33.3** centimes par kWh
- Prix du gaz : **15.3** centime par kWh.
- Prix du mazout pour 100 litres : **CHF 108**

L'OPEP+ a décidé de reporter les réductions volontaires de production prévues pour une durée indéterminée, après que les prix du pétrole ont chuté début septembre à leur niveau le plus bas depuis neuf mois. Le dernier prix payé fin 2021 était de 70 dollars par barell. L'une des principales raisons de la baisse des prix du pétrole est la faiblesse de la demande en Chine, aux États-Unis et en Inde. En particulier, la crise économique persistante en Chine, le plus grand importateur de pétrole au monde, affaiblit considérablement les prix.

Situation du marché et défis

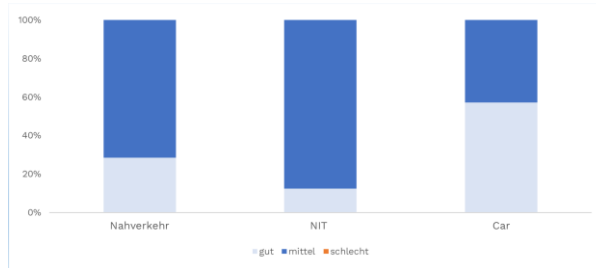
Situation du marché dans le secteur

situation actuelle du marché



Source : enquête ASTAG

Prévisions du marché



Transport local/de chantier

Le secteur des transports urbains estime que le carnet de commandes actuel est moyen. Un facteur déterminant à cet égard est le retard dans la planification, dû aux retards causés par la pandémie de Corona. De nombreux projets ont commencé plus tard, car les bureaux d'ingénieurs et autres intervenants n'ont pas pu conclure leurs appels d'offres à temps. Les conditions météorologiques influencent également la situation et entraînent souvent des retards sur les chantiers. Les taux d'intérêt actuellement bas ont un effet positif pour le secteur, car des taux plus élevés auraient mis en péril de nombreux projets, en particulier dans le secteur de la construction.

On s'attend à une période difficile pour les mois à venir, mais les perspectives pour 2025 sont plus optimistes. Les récentes intempéries ont nécessité de nombreuses mesures d'urgence qui ont permis de maintenir un bon niveau d'activité à court terme.

Le recrutement de personnel reste un problème majeur. Il est difficile de trouver du personnel qualifié. Le travail à temps partiel et la politique de prix des entreprises de transport compliquent encore la situation. Une solution possible pourrait être de recourir davantage aux contrats de travail à durée déterminée pour pallier les pénuries à court terme.

Malgré ces défis, le secteur reste prudemment optimiste pour les années à venir.

Branche des cars de tourisme

La situation générale dans le secteur du transport de personnes est considérée comme bonne et stable dans l'ensemble, avec une demande élevée continue dans le transport touristique et aussi dans le transport de commande quotidien, ce qui assure une évolution positive des affaires. Cette tendance favorable devrait se poursuivre jusqu'à la fin de l'année. Pour améliorer encore leur carnet de commandes, les entreprises misent avant tout sur la numérisation, tant au niveau de l'offre que de la vente. L'objectif est de créer ainsi des processus plus efficaces et de mieux fidéliser les clients. Le manque de personnel qualifié, notamment dans les bureaux et les services de transport, est considéré comme un défi central. Le recrutement et la fidélisation de personnel qualifié sont essentiels pour le succès à long terme.

Un autre aspect qui préoccupe le secteur est l'intensité de la guerre des prix. De nombreuses entreprises doivent aligner leurs prix sur ceux des fournisseurs à bas prix, ce qui pourrait à long terme compromettre la qualité et les salaires équitables. Le manque de places de stationnement pour les bus rend difficile pour le secteur des bus la fourniture de prestations touristiques dans les villes. A cet égard, l'ASTAG est intervenue à plusieurs reprises, en collaboration avec les sections concernées, auprès des autorités municipales compétentes (dernièrement auprès de la ville de Lucerne).

Malgré l'augmentation des coûts due à l'inflation et à l'affaiblissement du franc suisse, qui renchérit les importations, la demande de services de voyage reste forte. Les entreprises qui paient en euros en ressentent toutefois les effets sur leurs marges et sur les prix finaux à long terme. Parallèlement, le nombre croissant de touristes, notamment en provenance des États-Unis, est perçu comme une évolution positive, car on s'attend à une croissance stable de la demande dans ce pays.

Transports nationaux & internationaux NIT :

Dans le domaine des transports nationaux et internationaux, la situation des commandes est également moyenne. On voit toutefois se dessiner les mesures qui seraient jugées nécessaires pour améliorer la situation. Une situation géopolitique plus stable, notamment en Ukraine et au Moyen-Orient, est souvent mise en avant. Les incertitudes persistantes dans ces régions ainsi que les flux commerciaux mondiaux influencent sensiblement le secteur des transports. Les experts soulignent également l'importance d'une détente sur le marché du travail et d'une baisse des taux d'intérêt pour stimuler le marché. Dans le secteur du bâtiment en particulier, une augmentation de l'activité de construction dans certaines régions pourrait améliorer les carnets de commandes.

Le franc suisse joue également un rôle central. Les entreprises orientées vers l'exportation, en particulier, voient dans la stabilisation du taux de change une mesure importante pour maintenir le volume des affaires. Les votes de l'automne sur le STEP sont décisifs pour améliorer l'infrastructure afin de réduire les embouteillages et de rendre le transport de marchandises plus efficace.

En ce qui concerne l'évolution économique jusqu'à la fin de l'année, les pronostics restent modérés. Il ne faut pas s'attendre à une nette amélioration des commandes. La demande de transport est jugée très faible, en particulier au niveau international, alors qu'elle reste à un niveau moyen au niveau national.

L'automne apportera, comme d'habitude, une certaine reprise, mais les attentes sont modérées. De nombreuses entreprises s'attendent à ce que les pics de commandes des années précédentes ne soient pas atteints. Dans l'industrie des machines et l'industrie pharmaceutique, une amélioration pourrait être obtenue grâce à des conditions d'exportation plus favorables, mais cela n'est considéré que comme une petite lueur d'espoir. La Suisse, en tant qu'îlot de cherté, perd de plus en plus de sa compétitivité pour les biens liés au transport.

L'enquête montre que le secteur continue d'évoluer dans un environnement difficile. Les incertitudes géopolitiques, la hausse des taux d'intérêt et la compétitivité de la Suisse en tant que site de production sont les principaux défis qui caractérisent le marché.