

Dynamiques de l'importation de certaines marchandises de consommation courante en Suisse



Résumé

Etude réalisée par Mobil'homme, bureau de sciences sociales actif en urbanisme et en mobilité basé à Lausanne.
Auteurs : Stephan Utz, Marc Antoine Messer, Emmanuel Ravalet, Vincent Kaufmann, Stéphanie Vincent-Geslin, Basil Wietlisbach

Septembre 2018 – sous mandat de l'Initiative des Alpes

Problématique

En Suisse, l'intensité du transport de marchandises est particulièrement stable. En effet, l'ensemble des prestations de transports de marchandises (route et rail) par rapport au produit intérieur brut reste globalement constant, voire baisse. Cela semble une bonne nouvelle en termes de durabilité. Cependant, l'indicateur de l'intensité du transport de marchandises n'est pas suffisant dans une économie suisse hautement globalisée, puisqu'il ne prend pas en considération les distances parcourues par les marchandises hors du pays. Il y a donc lieu de le dépasser pour donner à voir la réalité des kilomètres parcourus par l'ensemble des produits consommés sur le territoire suisse.

En tenant compte du processus de globalisation économique et de l'épisode du franc fort, il est possible de postuler que la délocalisation d'une partie de la production suisse se soit renforcée ces dernières années, induisant une augmentation mécanique des besoins de transport de marchandises. Cette augmentation est encore plus difficile à documenter et à mesurer lorsque seulement certaines étapes des processus industriels sont délocalisées hors de Suisse. Il est nécessaire de tenter de mettre en lumière l'évolution des tendances en matière de transport de marchandises en Suisse et de les réinscrire dans des modifications à la fois du processus industriel local et de la consommation.

Cette démarche de recherche est au cœur du présent rapport. Celui-ci prend le parti de se focaliser sur certains produits de consommation courante afin d'illustrer les conséquences que peuvent avoir directement les changements de modes alimentaires, de processus industriels ou de cadre légal, en termes de création de trafic de marchandises supplémentaire.

I. Tendances d'évolution des importations à destination de la Suisse

Au cours des 20 dernières années, le commerce extérieur (importations et exportations) s'est fortement intensifié en Suisse aussi bien en termes des quantités que de valeur marchande. Depuis les années 1990, les quantités globales de marchandises importées en direction de la Suisse ont augmenté de près de 15%, alors que leur valeur a cru de plus de 105 % pour la période 1990-2016.

Les importations à destination de la Suisse proviennent en large majorité des pays de l'Union européenne (88% en 2016), la part restante est importée dans des proportions équivalentes (env. 4%) depuis l'Amérique, l'Asie, et l'Afrique. Les importations depuis les pays de l'Union européenne se sont renforcées depuis 1996 lorsqu'elle ne

représentait que 81 % du total. Cette tendance s'oppose donc, dans une certaine mesure, à l'idée reçue d'un commerce extérieur devant de plus en plus global.

Cet accroissement des quantités de marchandises importées semble se répercuter équitablement sur le transport routier et le transport ferroviaire. Ceci est certainement à mettre en lien avec le développement permanent des infrastructures ferroviaires au cours des 20 dernières années qui ont permis d'absorber cette croissance et éviter un report massif sur le transport routier. De plus, l'accroissement des importations en provenance de pays limitrophes et plus particulièrement la part croissante de l'Allemagne contribue à expliquer ce report équitable sur la route et le rail. Dans le cas du trafic de marchandises à travers les Alpes, on constate même que, malgré l'augmentation conséquente des quantités transportées, la répartition modale a tendance à se renforcer en faveur du rail en Suisse. Ceci est très clairement lié aux développements des infrastructures ferroviaires transalpines et de la politique de transfert mise en place suite à l'adoption de l'initiative des Alpes.

II. Trajectoires de certains produits exemplaires

Une sélection de différents produits exemplaires a été faite. L'objectif de cette sélection de produits est d'illustrer plus concrètement l'évolution des tendances en matière d'importation, de processus de production, d'évolution des consommations et les répercussions que celles-ci peuvent avoir en termes de transports.

Framboises et myrtilles

Le cas des framboises et des myrtilles est symptomatique des effets en termes de transports que peut engendrer une mode alimentaire. Nous considérons qu'il s'agit bien d'une mode et non d'une tendance profonde, compte tenu de la rapidité avec lequel le changement s'est opéré. En moins d'une décennie, l'importation de ces baies a été presque multipliée par un facteur dix. L'accroissement massif de la consommation de ces baies engendre des effets problématiques particulièrement en termes de transport, ces effets sont aggravés par la saisonnalité de la demande.

L'étude de la trajectoire d'importation de ces deux baies montre qu'une augmentation massive des importations nécessite deux conditions : un changement de goût du consommateur et le support offert par les grands distributeurs. En effet, la stratégie d'offre des grands distributeurs soutient massivement la consommation nouvelle de ces produits, hors de période de production indigène. La volonté de consommation de l'acheteur suisse trouve ainsi un moyen de s'exercer, grâce à l'offre fournie, l'une et l'autre se soutenant mutuellement. La consommation de ces deux baies s'inscrit probablement dans la mode plus générale du recours aux *superfoods* et autres produits alimentaires supportés par des relais massifs notamment sur les réseaux sociaux.

La saisonnalité de la consommation suisse est problématique, en cela qu'elle débute avant le début de la saison de production indigène. Si la provenance des produits n'est pas trop éloignée – la très grande majorité des produits frais provenant de la péninsule ibérique – le mode de transport est presque exclusivement routier. En effet, la nature rapidement périssable de ces marchandises rend presque impossible un trafic par rail.

Le cas de la framboise et de la myrtille illustre l'influence des choix individuels du consommateur suisse. Un achat de ces baies hors période de production indigène engendre des trafics et des nuisances environnementales peu soutenables. En l'absence d'alternative en matière de transports moins polluants, le renoncement à la consommation de ces produits en hiver et début de printemps devrait donc être privilégié.

Produits finis en bois

La trajectoire d'importation des produits finis en bois illustre clairement les effets qu'une mutation dans le processus industriel, et particulièrement dans la capacité industrielle suisse, peut générer en termes de recours au trafic routier lourd. La situation du bois est paradoxale en Suisse. La surface des forêts s'accroît chaque année, la consommation est en augmentation, mais la capacité industrielle à le traiter s'amointrit ou se limite. Cela génère deux éléments peu soutenables : une surproduction inexploitée de forêt en Suisse, estimée à 1,5

millions de mètres cubes, et un recours massif à l'importation, principalement par voie routière. Ainsi, le marché du bois a connu une hausse générale des importations de près de 40% depuis 1990 pour l'ensemble des produits de la sylviculture à l'exclusion du bois de chauffage. La hausse pour les produits finis en bois est même de près de 350%.

Ces hausses sont à comprendre comme l'effet direct d'une transformation des processus industriels locaux. Celle-ci répond à la fois à une sous-enchère étrangère et à un changement de goût des consommateurs et constructeurs suisses. La sous-enchère étrangère rend non concurrentielle la transformation du bois en Suisse. Cela est aggravé par un changement de goût et de mode qui privilégie les dérivés du bois par rapport au bois massif, mode qui elle-même engendre un accroissement des transformations industrielles non concurrentielles en Suisse. Le changement d'habitude dans la consommation soutient donc le recours plus important aux produits étrangers.

En termes de durabilité, la stratégie économique suivie ne semble donc pas soutenable d'un point de vue social (disparition de places de travail) et environnemental (recours massif à l'importation de produits finis étrangers). Dans une perspective de réduction des nuisances générées par ce recours à l'importation, deux approches semblent donc à privilégier. L'acte de choix du consommateur devrait plus nettement se porter sur des produits en bois locaux. Un soutien politique à l'industrie du bois suisse pourrait ensuite soutenir la transformation du potentiel inexploité de la forêt suisse.

Soja agricole

L'étude de la trajectoire d'importation du soja agricole en Suisse présente un cas différent des exemples des baies ou des produits finis en bois. Le cas du soja démontre en effet l'impact d'un changement du cadre légal sur l'importation de grands volumes de marchandises.

La consommation du soja en Suisse a fortement augmenté au cours des 20 dernières années principalement en raison de l'interdiction de l'utilisation de farine animale dans l'alimentation des animaux. L'origine des produits se diversifie peu à peu, en limitant la mainmise du Brésil sur la production, ce qui génère un abaissement des distances globales parcourues par le soja.

A la différence des autres produits traités, le rôle du consommateur est moins direct dans l'évolution constatée. Au niveau politique, la production suisse pourrait être encouragée à travers une augmentation du prix-seuil pour les importations et un système de privilégiant le soja suisse. Cependant, une augmentation trop massive de la production de soja suisse au détriment de certaines autres variétés céréalières ou oléagineuse (p. ex. colza) pourrait également engendrer une augmentation des importations de ce type de marchandises et donc n'avoir aucun effet en termes de volumes de transport.

Vélo

L'analyse de la trajectoire des importations de vélo et de pièces détachées importées à destination de la Suisse illustre bien la fragmentation du processus de production de ce bien de consommation. La tendance à la globalisation de la production est en effet observée à la fois sur les composants d'un vélo et sur le vélo entier. L'évolution du marché du vélo au cours de ces 20 dernières années n'a pas forcément eu d'impact majeur sur les volumes transportés. En effet, le processus de production des vélos a peu évolué sur cette période, dans la mesure où une part importante de la production était déjà faite à l'étranger il y a 20 ans.

Concernant le mode de transport des vélos et pièces détachées importés, il est impossible d'obtenir des données exactes mais les distributeurs de ce type de produits n'étant généralement pas reliés au réseau ferroviaire, toutes les importations impliquent nécessairement des transports par la route. Si l'on se fie à la provenance type d'un vélo importé en pièces détachées et monté en Suisse, on peut estimer que dans l'ensemble pour un vélo assemblé, il a fallu en moyenne plus de 5'500 kilomètres.

Actuellement, le développement des vélos à assistance électrique a permis de relancer le marché du vélo en Suisse, qui a vu de nombreux fabricants disparaître dans les années 1990-2000. Les ventes de ces vélos a

fortement cru ces dernières années, des vélos qui nécessitent un entretien plus régulier et des connaissances spécifiques. Cette complexification technique des vélos, qui ne se limite pas uniquement aux vélos à assistance électrique mais à l'ensemble des vélos, comme par exemple avec le développement des dérailleurs électroniques, des freins à disque hydrauliques ou des systèmes d'assistance au freinage, contribue à la multiplication des magasins spécialisés. Par ailleurs, les fabricants cherchent également à raccourcir les circuits de production et de distribution pour pouvoir mieux adapter les produits aux clients et assurer un meilleur service après-vente. Ainsi, le montage des vélos se fait désormais plus fréquemment directement en Suisse ou en Europe plutôt qu'en Asie.

En termes de comportement du consommateur, le choix entre l'acquisition d'un vélo « swiss made » ou d'un vélo importé complet d'Asie ne représente pas une différence majeure en termes de kilomètres parcourus. Seul le fait de s'abstenir de tout achat, ou tout au moins d'en limiter la fréquence, joue véritablement un rôle d'un point de vue de l'impact sur l'environnement. Pour limiter les volumes des marchandises importées, le consommateur devrait donc privilégier la sobriété et le recyclage dans sa pratique individuelle.

Synthèse : des transports globalement invisibles

En préambule de la présente étude, nous supposons que l'intensification de la globalisation engendrait une accentuation du recours à l'importation de biens étrangers à destination de la Suisse. L'étude des évolutions en vingt ans montre que cette augmentation est avérée. La Suisse est ainsi de plus en plus dépendante de la force productive d'autres pays et régions du globe et donc consommatrice de transport de marchandises. L'augmentation des importations semble se réaliser dans une boucle autoreproductrice, puisqu'elle rend moins concurrentielle la production suisse, qui en conséquence baisse et nécessite alors en retour une augmentation des importations.

L'étude des tendances des importations, à la fois globale et au niveau des produits exemplaires, illustre aussi la brutalité des changements qui peuvent survenir en matière de régions de provenance des biens. Nous postulons que ces changements brusques sont à comprendre comme un signe de fragilité dans la dépendance de la Suisse envers les importations extérieures : les mutations du contexte géopolitique pouvant modifier considérablement et subitement les importations, telle la chute brutale des produits en provenance de Libye.

Si les prestations de transports de marchandises sont en augmentation en direction de la Suisse, nous devons constater l'invisibilité de ce thème. Les externalités négatives induites par ce trafic mondial ne semblent pas peser lourd face aux actes individuels de consommation, telle la mode des baies à la fin de l'hiver. Il y a lieu de constater que l'impulsion d'achat du consommateur, sous le coup d'une nouvelle mode alimentaire, est grandement supportée par les commerçants et importateurs. L'influence respective de l'offre et de la demande dans cette augmentation de la consommation est difficilement discernable.

Au vu des enjeux de durabilité, l'utilisation de critères métriques excluant les transports hors territoire national, tel l'indicateur d'intensité du trafic, n'est pas satisfaisant. Ces critères ne permettent en effet pas d'appréhender l'impact global des pratiques suisses de la consommation et de l'industrie. Ces critères métriques ne sont en tous cas pas suffisants et doivent s'accompagner d'un suivi sur l'évolution globale des transports de marchandises.

L'objectif de la présente étude est de documenter l'évolution des importations à destination de la Suisse et d'en investiguer les causes, à la fois dans les évolutions de la consommation, des processus industriels et du cadre légal. Et non pas de proposer des pistes pour réduire les importations ni de porter un jugement de valeur sur celles-ci. Pour autant, au vu de l'invisibilité de la thématique des transports, il nous semble qu'une plus grande transparence sur les kilomètres parcourus par chaque bien de consommation courante serait pertinente dans l'optique d'un développement durable.