

L'augmentation des embouteillages renchérit les denrées alimentaires et autres biens de consommation courante

Résumé

Les embouteillages compliquent et renchérisent le transport de marchandises, en particulier pour les denrées alimentaires et autres biens de consommation courante. Ces dernières années, leur forte augmentation a contraint de nombreuses entreprises de transport à facturer des « suppléments pour embouteillages routiers », souvent compris entre 6% et 10%. Ce phénomène ne s'observe pas dans les pays voisins. Les embouteillages grignotent donc le pouvoir d'achat des consommateurs suisses.

Les transports de denrées alimentaires constituent la part la plus importante du trafic routier de marchandises. À l'instar des produits agricoles, les denrées alimentaires sont pour l'essentiel transportées par la route – production, transformation et distribution étant décentralisées. Près d'un tiers du transport routier de marchandises par véhicules lourds est consacré au transport de denrées alimentaires et de produits agricoles.

Au cours des dernières années, les prix du transport routier de marchandises ont augmenté presque deux fois plus que le total de l'indice des prix à la production (IPP)¹ et légèrement plus que l'indice des prix à la consommation (IPC) : alors que l'IPP pour les biens produits a augmenté d'environ 4,3 points de base et l'IPC d'environ 6,6 points, le transport de marchandises par la route a augmenté d'environ onze points de pourcentage². Importants pour l'approvisionnement en denrées alimentaires et en biens de consommation courante, les transports par la route liés au commerce de détail ont, quant à eux, augmenté d'environ dix points de pourcentage au cours des quelque cinq dernières années.

Sur la même période, les heures d'embouteillage ont augmenté de plus de la moitié. Ce sont surtout les embouteillages dus à la surcharge du trafic qui ont nettement augmenté³, ce qui se traduit par une hausse des « suppléments pour embouteillages routiers » facturés par les transporteurs. Qui se voient de plus en plus contraints de répercuter une partie des coûts des embouteillages sur leurs clients.

Il apparaît ainsi que l'augmentation des embouteillages agit comme un facteur de coûts des denrées alimentaires et autres biens de consommation courante en Suisse.

¹ L'indice des prix à la production et à l'importation mesure l'évolution des prix des biens et services produits en Suisse au premier stade de leur commercialisation.

² Sources : [OFS IPP biens produits](#) ; [OFS IPP services transports de marchandises](#) ; [OFS IPC indice des prix à la consommation](#)

³ Source : [Trafic sur les routes nationales – Rapport annuel 2023](#)

1. Importance du transport routier par véhicules lourds pour l’approvisionnement alimentaire

Les routes jouent un rôle essentiel pour le transport de marchandises. En Suisse, 62% des marchandises sont transportées par la route⁴ et près de 73% des transports routiers de marchandises s’effectuent sur les routes nationales, qui représentent moins de 3% de la longueur totale du réseau routier⁵. Le transport routier de marchandises est tout particulièrement important pour la production, la transformation et la distribution de denrées alimentaires et d’autres biens de consommation courante.

1.1 Agriculture, transformation, commerce et restauration en Suisse

La chaîne de transport alimentaire comprend les producteurs et les transformateurs de denrées alimentaires, les fabricants de boissons, la restauration, la logistique et le transport ainsi que le commerce de gros et de détail. Les entreprises correspondantes sont en grande majorité des PME qui – réparties sur l’ensemble du territoire – sont souvent implantées dans des zones rurales. Elles jouent un rôle important dans l’occupation décentralisée du territoire et créent des emplois dans des régions éloignées. Elles contribuent ainsi largement à éviter un trafic pendulaire supplémentaire vers les centres et à faire baisser la tension du marché du logement dans les zones urbaines. Par ailleurs, ces entreprises sont des acheteurs importants de l’agriculture.

1.2 Rôle premier de la route : l’approvisionnement alimentaire

Les produits agricoles et les denrées alimentaires sont produits, transformés et distribués de manière très dispersée géographiquement. Il s’agit donc de biens qui ne peuvent être transportés que par la route.

En l’occurrence, l’importance de la route se reflète aussi dans les statistiques : les denrées alimentaires représentent la plus grande partie des marchandises transportées sur la route par des véhicules lourds (à savoir des véhicules de plus de 3,5 tonnes). Les denrées alimentaires ont généré la part la plus importante des prestations de transport en 2022, soit 21%. Les produits agricoles représentaient 10%⁶. Si l’on tient compte du fait que l’agriculture produit aussi des denrées alimentaires, près d’un tiers de l’ensemble du transport routier de

⁴ [Actualités OFS – Le transport de marchandises en Suisse, en 2022](#)

⁵ [Trafic sur les routes nationales – Rapport annuel 2023](#)

⁶ [Actualités OFS – Le transport de marchandises en Suisse, en 2022](#)

marchandises par véhicules lourds est utilisé, de manière directe ou indirecte, pour l’approvisionnement alimentaire de la population suisse.

2. Coûts de transport dans le secteur des denrées alimentaires

Les coûts du transport routier interviennent à plusieurs niveaux de la chaîne alimentaire. Pour les produits laitiers, par exemple, un premier transport achemine les aliments pour animaux à l’exploitation agricole. Le lait est ensuite transporté de l’exploitation agricole à la laiterie pour la première transformation. Le produit de première transformation (p. ex. le beurre) est ensuite transporté pour une deuxième transformation (p. ex. vers une grande boulangerie). Le produit de deuxième transformation (p. ex. une pâtisserie) est ensuite distribué (desserte fine) aux consommatrices et consommateurs par le biais du commerce de détail ou de la restauration. En Allemagne, le transport représente environ 2% à 5% du prix à la consommation des produits alimentaires⁷. En Suisse, cette part devrait être nettement plus importante en raison des coûts salariaux plus élevés et de la RPLP⁸. Les prix suisses du commerce de détail sont donc particulièrement impactés par les facteurs de coûts externes du transport, tels que les embouteillages.

3. Évolution des heures d’embouteillage⁹

La population suisse perd chaque année plus de 73 millions d’heures dans les embouteillages¹⁰. Les heures d’embouteillage sur les routes nationales n’ont cessé d’augmenter au cours des dernières années. Alors qu’en 2018 le nombre d’heures d’embouteillage sur les routes nationales était encore nettement inférieur à 30 000, il s’élevait déjà à plus de 48 000 l’année dernière. Hormis un recul en 2020 due à la réduction du trafic en raison des mesures liées à la pandémie de COVID 19, les heures d’embouteillage augmente chaque année. En moyenne, les embouteillages ont augmenté de près de 15% par an au cours des dernières années. Ces deux dernières années, les heures d’embouteillage ont en outre véritablement explosé, enregistrant à chaque fois une hausse de plus de 22% par rapport à l’année précédente¹¹. Quant aux causes des embouteillages, elles sont imputables dans près de 87% des cas à des surcharges de trafic. En revanche, les accidents et les chantiers ne sont à l’origine des embouteillages que dans respectivement 7% et 5% des cas¹². Autre fait à souligner : l’évolution exponentielle des heures d’embouteillage, qui ont doublé entre 2016 et 2023 alors que les kilomètres parcourus n’ont augmenté que de 9,2% durant la même période¹³. Cela signifie que le trafic supplémentaire ne

⁷ [Réseau européen des chemins de fer \(NEE\)](#)

⁸ [swissinfo](#)

⁹ Remarque: à partir de 2020, les embouteillages sur les tronçons du nouvel arrêté sur le réseau (NAR) sont également pris en compte ; une part de la progression du nombre d’heures d’embouteillage recensée s’explique probablement par une meilleure saisie du trafic.

¹⁰ [Statistique OFS – Embouteillages et pertes de temps](#)

¹¹ [Trafic sur les routes nationales – Rapports annuels 2018 – 2023](#)

¹² [Statistique OFS – Embouteillages et pertes de temps](#)

¹³ [Trafic sur les routes nationales – Rapport annuel 2023](#)

se traduit pas dans la même proportion (1:1) par des embouteillages supplémentaires. L'explosion des heures d'embouteillage résulte bien plutôt de la présence de goulets d'étranglement.

4. Origine et évolution des « suppléments pour embouteillages routiers »

À la suite de l'augmentation des embouteillages sur les routes suisses, les transporteurs ont introduit des « suppléments pour embouteillages routiers ». Ces suppléments sont facturés aux clients sous la forme d'un pourcentage. Ils augmentent les coûts à la charge des PME.

Outre à l'allongement des temps de transport, les coûts des embouteillages dans le transport de marchandises sont essentiellement dus à la baisse de fiabilité des temps de transport et des chaînes logistiques. Pour le même volume de commandes, il faut plus de véhicules et plus de personnel. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit ainsi respecter une pause d'au moins 45 minutes¹⁴ et ce, qu'il se soit ou non retrouvé dans un embouteillage. À cause des embouteillages, les pauses ne peuvent être prises comme prévu. Cela complique la planification et engendre des coûts supplémentaires.

Une partie de ces coûts supplémentaires reste à la charge des transporteurs, une autre partie est répercutée sur les PME clientes sous la forme de « suppléments pour embouteillages routiers ». Ces suppléments diffèrent selon les transporteurs, vraisemblablement en raison de la concurrence qui règne sur le marché (exemples ci-dessous, valeurs pour le 4^e trimestre 2024)¹⁵.

Galliker	6,80%
Camion	7,40%
Planzer	9,00%*
Fiege	8,20%
Sieber	8,75%*
DBSchenker	9,20%
Schöni	6,80%
Emil Egger	7,00%
Thurtrans	7,60%
Christian Rüedi	6,80%

* = suppléments différenciés géographiquement

Un regard sur les pays voisins montre à quel point les embouteillages génèrent des coûts supplémentaires. Ni l'Allemagne ni l'Autriche ne connaissent de « suppléments pour embouteillages routiers ». Le fait que sur un marché aussi âprement disputé que celui du

¹⁴ Art. 8 al. 1 de l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (Ordonnance sur les chauffeurs, OTR 1)

¹⁵ [Suppléments pour embouteillages](#) – Informations accessibles publiquement via une recherche sur Google

transport routier seules des entreprises suisses facturent ces suppléments témoigne de la précarité de la situation sur les routes nationales.

5. Évolution des prix à la production dans le transport routier de marchandises

Selon les chiffres de l'OFS (indice des prix à la production IPP), les prix du transport routier de marchandises ont subi des augmentations relativement fortes ces dernières années, environ dix points de pourcentage depuis fin 2020 – plus importantes que le total de l'indice des prix à la production pour les biens produits (IPP)¹⁶ et légèrement plus importantes que l'IPC (inflation). Pour l'approvisionnement en biens de consommation courante, la sous-catégorie « transports routiers liés au commerce de détail » est particulièrement pertinente, avec là aussi une hausse d'environ 10%. Pour la catégorie « transports frigorifiques », essentiels pour les denrées alimentaires, la hausse s'est révélée encore un peu plus élevée (environ onze points de pourcentage). La comparaison chiffrée montre que les coûts sont en partie absorbés par l'économie. Toutefois, leur répercussion sur les consommatrices et consommateurs est tôt ou tard inévitable.

Vue d'ensemble :

	Année de base	Avril 18	Avril 24	Taux de croissance annuel
IPC	2020	100.8	107.4	1,6%
IPP Marchandises Total	2020	102.8	107.1	1,0%
IPP Transports de marchandises	2018	100.0	108.9	1,4%
IPP Transports routiers de marchandises Total	2018	99.4	110.4	1,8%
IPP Transports liés au commerce de détail	2018	99.7	110.0	1,7%
IPP Transports frigorifiques	2018	100.0	110.6	1,7%
IPP Transports groupés de marchandises	2018	100.0	110.7	1,7%

¹⁶ L'indice des prix à la production et à l'importation mesure l'évolution des prix des biens et services produits en Suisse au premier stade de leur commercialisation.



Berne, le 5 novembre 2024