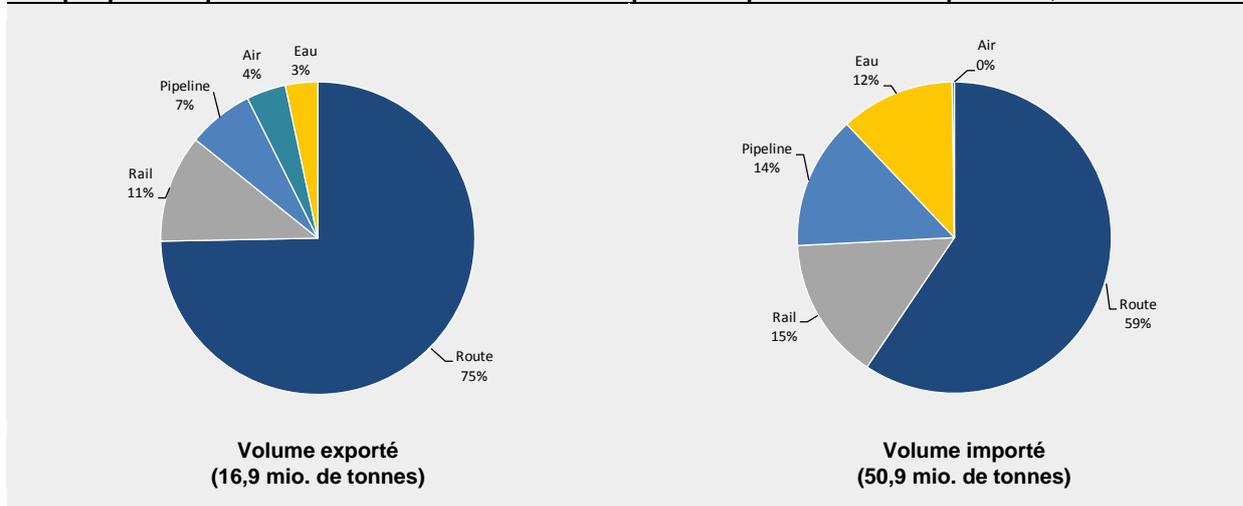


Le commerce extérieur suisse selon les moyens de transport

La statistique du commerce extérieur publiée, en plus des résultats en quantité et en valeur, des chiffres selon les modes de transport utilisés lors du passage frontière. Elle met entre autres en évidence le taux d'utilisation de chacun. L'analyse¹ ci-dessous présente par quel biais les marchandises ont été acheminées en 2012 et les années précédentes, à l'entrée comme à la sortie. Enfin, l'importance des moyens de locomotion selon les zones de passage sera également traitée.

Graphique 1: Importance relative des modes de transport à l'importation et à l'exportation, en 2012



En 2012, la Suisse a exporté 16,9 millions de tonnes de marchandises alors qu'elle en importait trois fois plus, soit 50,9 millions. La **route** est très nettement le moyen le plus prisé lors du passage de la frontière helvétique. En effet, trois quarts (12,6 millions de tonnes) des biens exportés respectivement trois cinquièmes (30,3 millions) des importations totales ont traversé la frontière en camion. Le transport routier a acheminé vers l'étranger une large palette de produits, comme les produits agricoles et sylvicoles, pierres et terres ainsi que les métaux ; à l'entrée, il a livré à lui seul 12,3 millions de tonnes de pierres et terres (notamment cailloux, graviers et sables naturels).

Le **rail** conserve la seconde place du podium, dans les deux sens du trafic, avec une part de 11% pour les exportations (1,9 millions de tonnes) et de 15% pour les importations (7,5 millions). A la sortie, les secteurs fer et acier, du bois brut (à l'exclusion du bois de chauffage) ainsi que des boissons sans alcool ont occupé le devant de la scène (sauf eaux et jus) pendant qu'à l'entrée, les huiles brutes et distillats de pétrole, avec une part de 40% des livraisons jouaient les premiers rôles.

Le troisième rang, dans les deux sens du trafic également, est revenu au **pipeline** avec toutefois une plus grande importance à l'importation. Les exportations par l'intermédiaire d'installations de transport fixes ont atteint 1,1 millions de tonnes, soit une part de 7% contre 7,0 millions de tonnes respectivement 14% pour les importations. Au niveau des marchandises, il s'agissait pour les premières quasi exclusivement d'eau et pour les secondes d'huiles brutes et de gaz (81%).

Le passage de la frontière est déterminant

En 2012, trois cinquièmes des envois en provenance et en direction de l'Océanie étaient acheminés par la route pendant que 88% des arrivages d'Afrique empruntaient le pipeline et 40% des exportations vers l'Amérique du Nord le rail. Il s'agit ici de quelques exemples qui ressortent de la statistique du commerce extérieur par moyen de transport. Ces résultats a priori peu réalistes s'expliquent par le fait que seul le moyen de transport effectif utilisé lors du *franchissement de la frontière* fait foi pour la statistique. D'éventuels transbordements ultérieurs sur d'autres moyens de transport ne sont pas considérés.

¹ Les résultats du commerce extérieur reposent sur le Total conjoncturel (Total 1), soit les échanges sans les métaux précieux, les pierres gemmes ainsi que les objets d'art et d'antiquités.

Qu'entend-on par „pipeline“ ?

La désignation exacte de pipeline d'un point de vue du commerce extérieur correspond en fait à « pipeline, etc. ». En effet, ce trafic ne comprend pas uniquement les oléoducs et gazoducs, mais également les installations fixes de transport, telles que les rubans transporteurs pour le sable et le gravier ainsi que les lignes pour le courant électrique. Ce dernier n'étant pas quantifiable en poids, il n'apparaît pas dans l'analyse relative au tonnage des marchandises transportées.

Si le **trafic aérien** a représenté à l'importation une part marginale en volume (0,08 millions de tonnes), il a pris le quatrième rang à la sortie, avec une part de 4% (0,7 tonnes) ; ici, toutefois le 80% a reposé sur le pétrole destiné à l'aviation. Voir encadré « particularités du trafic aérien ».

Pour un pays sans accès direct à la mer, une partie non-négligeable de nos échanges – notamment de notre approvisionnement – dépend du **trafic par eau** : en 2012, 6,0 millions de tonnes soit 12% des importations totales ont été

livrées par bateau. La navigation sur le Rhin y joue un rôle majeur puisque 96% des livraisons par eau ont franchi la frontière aux ports du Rhin. L'huile diesel en provenance des Pays-Bas et d'Allemagne notamment est parvenue aux portes de la Suisse par la voie fluviale. A la sortie, 0,6 million de tonnes (3% du total) a emprunté ce mode de transport.

Plus d'exportations par pipeline et moins par le rail

Comme le graphique 2 l'indique, l'hégémonie de la **route** n'est pas une nouveauté. La majeure partie des exportations en terme de volume sont déjà acheminées par ce mode de transport qui a encore accru sa domination au fil des ans. Depuis 2002², les ventes de pierres et terres ont plus que doublé ; cette hausse a d'ailleurs profité uniquement à la route. En 2003, celle-ci a dépassé les 70% de part de marché et a évolué de façon stable au-dessus jusqu'en 2012.

A noter l'importance croissante du **pipeline**. Jusqu'en 2008, il a présenté une part inférieure à 1% fermant du même coup la marche. Quatre ans plus tard, il occupe le troisième rang des principaux modes de transport avec une part de 7%.

Le **rail** a subi une évolution inverse avec une érosion de sa part à l'exportation depuis le début des années 80. Une tendance qui s'est confirmée en 2012. Si le recul de sa quote-part avant 2007 résultait d'une croissance inférieure à la moyenne, ses livraisons, en termes réels, se sont continuellement rétractées au cours des cinq dernières années (-1,3 million de tonnes ou -40%) alors que l'ensemble des exportations suivait une courbe ascendante. Plusieurs groupes de marchandises ont pesé sur ce mode de transport entraînant un repli du volume transporté: notamment le bois brut (sans bois de chauffage) qui s'est littéralement effondré ainsi que le secteur fer et acier.

L'importance des trafics par **eau** et **aérien** est restée stable sur les dix dernières années.

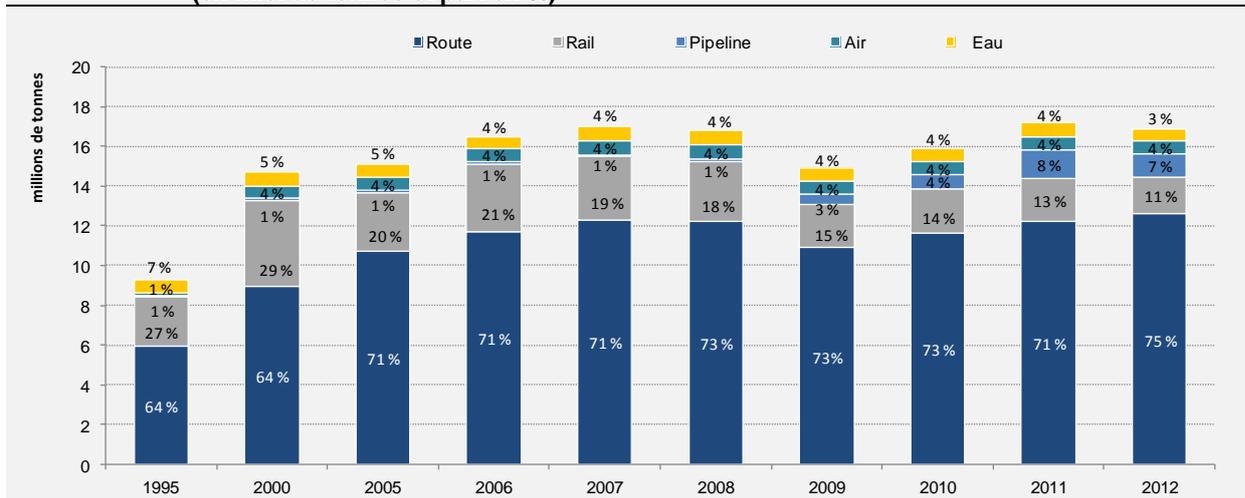
Particularités du trafic aérien

Selon le commerce extérieur suisse 2012, le trafic aérien a acheminé une faible part du volume des échanges. Celui à la sortie s'est toutefois montré 9 fois supérieur à celui de l'entrée, en raison des grandes quantités de **kérosène** exportées. En effet, selon les recommandations de l'ONU relatives à la statistique du commerce extérieur, le carburant est considéré comme « exportation » (et de ce fait repris dans la statistique), si un avion appartenant à une compagnie aérienne sise à l'étranger fait le plein en Suisse.

L'importance du trafic aérien est tout sauf marginale lorsque l'on considère la valeur des marchandises transportées. Si les envois restent minimes en termes réels, ils représentent d'un point de vue nominal, des parts importantes (13% à l'importation et 39% à l'exportation). Dans les deux sens du trafic, il s'agit en effet de marchandises onéreuses et légères, telles que la bijouterie, et articles d'usage en métaux précieux ainsi que des montres.

² Les normes internationales et par conséquent le commerce extérieur suisse reprennent depuis le 1.1.2002 également les échanges du courant électrique, des marchandises en retour ainsi que du trafic de perfectionnement.

Graphique 2 : Evolution des exportations par mode de transport entre 1995 et 2012
(en mio. de tonnes et part en %)

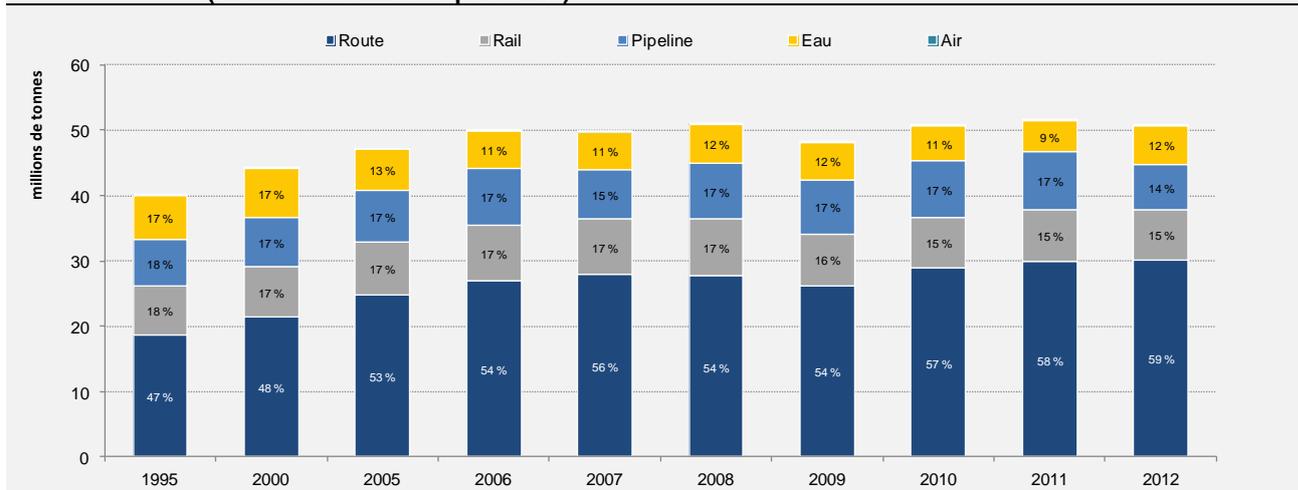


Hausse de 8,9 millions de tonnes dans le trafic routier depuis 2000

A l'importation également, la **route** représente depuis fort longtemps le moyen de transport le plus prisé en volume et présente aussi une tendance ascendante. En 2000, elle s'arrogeait de justesse la moitié des importations alors qu'en 2012, sa part atteignait 59%. Sur cette période, ce trafic a ainsi affiché un essor de 42% respectivement de 8,9 millions de tonnes.

Sur la même période, **tous les autres modes de transport** ont en revanche subi une baisse. Le **pipeline** a le plus souffert en 2012 avec une contraction de 21%, soit -1,8 millions de tonnes qui résulte de la chute des importations de pétrole ainsi que de pierres et de graviers. Sa part – somme toute assez stable ces dernières années – est passée de 17 à 14% et se voit du coup dépasser par le **rail**. Pour ce dernier, seule sa position au classement change, sa part (15%) a continué de naviguer à son niveau plancher. En 2012, les arrivages d'huile diesel par le biais du **trafic par eau** ont gonflé de moitié (+9,2 millions de tonnes), engendrant ainsi un bond d'un quart du volume importé par ce moyen de transport. Celui-ci a toutefois présenté un niveau inférieur de 1,5 tonne à celui de l'année 2000.

Graphique 3 : Evolution des quantités importées, par mode de transport, entre 1995 et 2012
(en mio. de tonnes et part en %)



Importance des modes de transport selon les territoires de passage

La dernière partie complète cette analyse sous un angle géographique. La statistique selon les modes de transport présente uniquement des résultats selon le lieu de franchissement de la frontière, et non par région de provenance ou de destination. Elle procure ainsi une perspective géographique qui repose sur les zones frontières empruntées par les marchandises importées et exportées. La Suisse est subdivisée en plusieurs « territoires de passage », ceux-ci étant déterminés selon le pays voisin. En plus du territoire de passage frontière avec l'Allemagne, la France, l'Italie et l'Autriche, on trouve les « autres bureaux de douane » qui englobent les bureaux de douane intérieurs, les ports du Rhin ainsi que les aéroports.

Deux marchandises sur cinq quittent la Suisse par la route via la frontière allemande

Parmi les cinq « territoires de passage » relatifs au territoire douanier suisse, la **frontière allemande** a confirmé sa suprématie à l'exportation en 2012. En effet, 7,4 millions de tonnes, soit 44% des envois, ont été expédiés via la frontière allemande ; deux tiers de ceux-ci étaient destinés au marché allemand. La route est le moyen de transport le plus prisé pour chaque territoire de passage. Avec la frontière allemande, elle affiche une part particulièrement élevée de 91%. Le rail (8%) et le trafic par eau (1%) présentent, eux, des proportions plus faibles en direction du Nord.

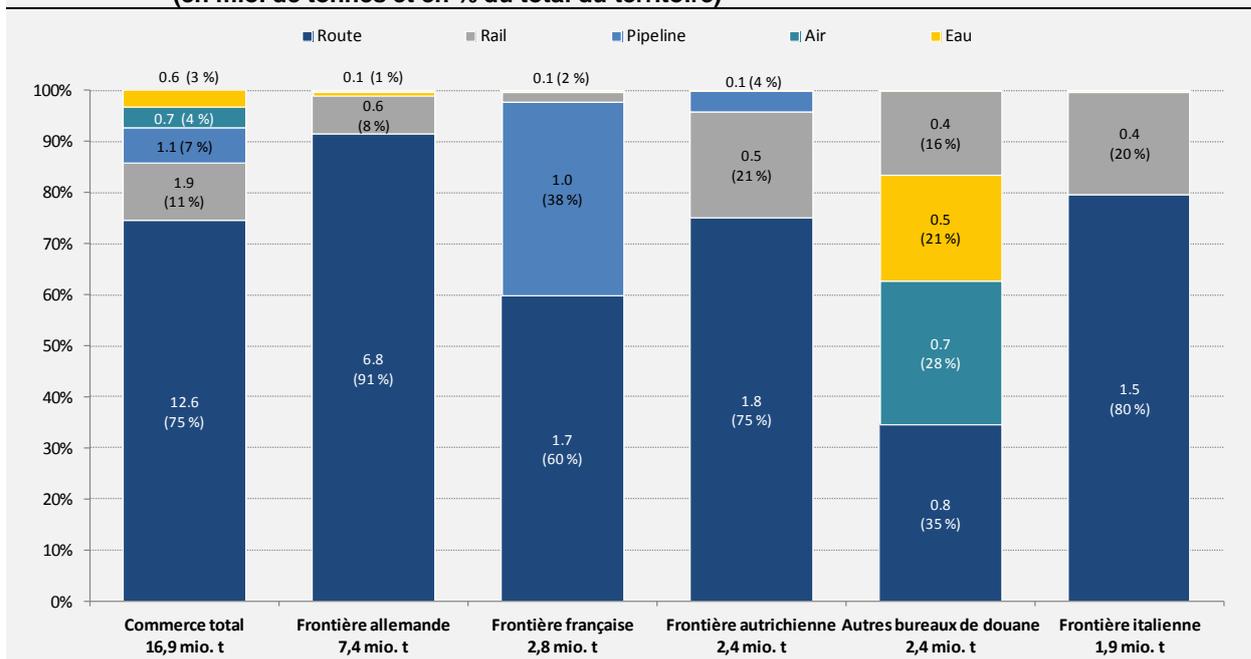
Le pipeline a acheminé de grandes quantités par la **frontière française** (1,0 million de tonnes ; part : 38%), en raison des exportations d'eau vers la France (92% du total). Le rail n'a quant à lui représenté qu'une part de 2%.

La **frontière autrichienne** a pris le troisième rang avec 2,4 millions de tonnes exportées. Trois quart d'entre elles ont quitté la Suisse par la route contre un cinquième par le rail et 4% par le biais d'installations de transport fixes.

A propos des **autres bureaux de douane** – qui concernent notamment les trafics par air et par eau –, la route s'octroie malgré tout la part du lion (35%) des exportations. Pour des raisons évidentes, les trafics aérien et par bateau ont joué un rôle important avec une part de respectivement 28 et 21%. Celle-ci repose pour le premier en grande partie sur l'aéroport de Zurich et dans une moindre mesure sur celui de Genève et pour le second, sans surprise, à 99% sur les ports du Rhin. Le rail (16%) fait également bonne figure grâce aux dédouanements effectués dans les bureaux de douane sis en Suisse centrale.

La **frontière italienne** a pour sa part connu le plus faible volume exporté (1,9 millions de tonnes), dont 80% a emprunté la route et 20% le rail.

Graphique 4 : Importance des modes de transport par territoire de passage, à l'exportation, en 2012
(en mio. de tonnes et en % du total du territoire)



Importations suisses de pétrole brut : par pipeline à travers les frontières ouest et sud

Tout comme à l'exportation, la **frontière allemande** a occupé en 2012 la première place parmi les territoires de passage à l'importation ; l'écart est cependant moins flagrant dans cette direction du trafic avec 38% en regard des 21% arborés par son dauphin, les autres bureaux de douane. En ce qui concerne les modes de transport pour la zone frontalière du nord, la route s'est taillé la part du lion (70%), suivie de loin par le rail (26%). Les oléoducs n'ont représenté pour leur part que 4% du trafic. Pour les **bureaux de douane intérieurs**, le trafic par eau a dominé (54% ; huile diesel entre autres). La route et les oléoducs (gaz) ont acheminé chacun 18% contre 9% pour le rail (principalement : chimie-pharmacie, denrées alimentaires, boissons et tabacs, véhicules).

72% des marchandises ont traversé la **frontière française** (8,4 millions de tonnes, soit 16%) sur la route et 26% dans un pipeline (pétrole brut avant tout).

En 2012, la Suisse a importé 7,8 millions de tonnes de marchandises (15%) **par le Sud**. Là aussi, la route (61%) a représenté le mode de transport le plus prisé, alors que les oléoducs (28%) acheminaient principalement du pétrole brut libyen. Le rail a quant à lui véhiculé 11% des marchandises ; il s'agissait en grande partie de métaux, d'essence ainsi que de matières premières et matières de base chimiques.

Seule une modeste partie des importations helvétiques est arrivée par la **frontière autrichienne** (9% soit 4,6 millions de tonnes). Avec une part de 14%, le rail a pris la deuxième position au classement des modes de transport, largement devancé par la route, championne incontestée (85%).

D'autres modes de transport : le trafic postal et l'autopropulsion

Outre la route, le rail, l'eau, l'air et les oléoducs, il existe deux autres modes de transport dans la statistique du commerce extérieur : l'autopropulsion et le trafic postal. Ceux-ci ont acheminé des quantités minimes de marchandises dans les deux directions du trafic avec moins de 0,1% du commerce total. L'**autopropulsion** englobe les biens qui franchissent la frontière par leur propre moyen, comme les véhicules en tous genres (routiers, aériens, ferroviaires et bateaux) ainsi que les animaux vivants, pour autant qu'ils ne soient pas chargés sur un autre véhicule. Le **trafic postal** comprenait à l'origine la totalité des prestations de service de Swisspost. Suite à la libéralisation échelonnée du marché postal, ce mode de transport a été supprimé de la statistique au 1.1.2013.

Graphique 5: Importance des modes de transport par territoire de passage, à l'importation, en 2012 (en mio. de tonnes et en % du total du territoire)

