

22.06.2010 - 11:00 Uhr

## **PwC-Étude «Transportation & Logistics 2030, Volume 2: Transport infrastructure - Engine or hand brake for global supply chains?»**

Zurich (ots) -

Croissance et développement durable: une contradiction?

Une demande en hausse, une meilleure conscience écologique, des budgets plus limités et des goulets d'étranglement toujours plus importants dans la chaîne d'approvisionnement sont les défis majeurs que devra relever le secteur des transports dans les 20 prochaines années. Telles sont les principales conclusions d'une récente étude menée par PricewaterhouseCoopers (PwC) et par le Supply Chain Management Institute (SMI) de l'European Business School (EBS). Pour la deuxième partie de la série d'études «Transportation & Logistics 2030», 104 spécialistes issus de 29 pays ont été interrogés pour le compte de PwC. Ils estiment que les coûts d'entretien et de développement des infrastructures de transport devront à l'avenir être davantage pris en charge par les usagers eux-mêmes. Les solutions proposées consistent notamment en des mesures réglementaires telles que l'instauration de taxes pour l'utilisation des routes et la congestion du trafic (Congestion Pricing), mais aussi en la participation du secteur des transports au négoce de certificats d'émission. La Suisse ne peut étendre indéfiniment ses infrastructures: elle se heurte de plus en plus à ses limites. Elle mise sur une utilisation optimisée des infrastructures existantes et sur une réduction du transport routier au profit du transport ferroviaire.

Les infrastructures de transport sont l'un des principaux atouts concurrentiels d'un pays. Les entretenir et les adapter à une demande croissante constituera l'un des enjeux financiers majeurs pour les gouvernements du monde entier au cours des 20 prochaines années. Telle est la conclusion à laquelle aboutissent les spécialistes des transports interrogés dans le cadre de l'étude «Transportation & Logistics 2030» de PricewaterhouseCoopers. Ils estiment que les pays industrialisés joueront encore un rôle prépondérant en 2030 dans le domaine des infrastructures de transport. Même si certains nouveaux marchés tels que l'Inde et la Russie investissent massivement, les pays en développement ne pourront pas rattraper leur retard.

Pour réaliser les investissements nécessaires, le secteur privé et l'État devront collaborer très étroitement. Les spécialistes interrogés estiment que le maintien des infrastructures existantes constitue un défi plus important que celui de trouver des investisseurs pour financer de nouvelles infrastructures. Ils prévoient également le recours à des mesures réglementaires fortes telles que l'instauration de taxes pour l'utilisation des routes et la congestion du trafic pour financer les investissements nécessaires. Dans ce contexte, les coûts externes, tels ceux liés aux atteintes à l'environnement, seront de plus en plus intégrés aux dépenses globales du secteur des transports. Les personnes interrogées considèrent la préservation de l'environnement comme le principal défi à relever au cours des 20 prochaines années. 78% d'entre elles pensent que l'industrie des transports participera davantage au négoce des certificats d'émission d'ici 2030 et devra acquérir des certificats d'émission pour développer son infrastructure.

Suisse: coûts environnementaux élevés pour le secteur des

transports

L'étude «Compte des transports 2005» de l'Office fédéral de la statistique estime que les coûts annuels des atteintes à l'environnement par le trafic avoisinent en Suisse les CHF 8 milliards. Selon Thomas Brüderlin, associé chez PricewaterhouseCoopers Suisse, «le principal défi sera de concilier des flux de marchandises sans cesse grandissants avec un développement respectueux de l'environnement». Pour relever ce défi, la mesure centrale consistera à transférer le trafic des poids lourds de la route au rail.

La Suisse se heurte à ses limites

La Suisse ne peut étendre indéfiniment ses infrastructures, elle se heurte à ses limites. Dès lors, il sera capital pour elle d'optimiser ses infrastructures existantes. Pour y parvenir, elle devra recourir notamment à la télématique des transports et aux systèmes de gestion, qui permettent de mieux réguler et orienter le trafic. Thomas Brüderlin est convaincu que «pour répartir les coûts environnementaux de manière équitable entre les usagers, la Suisse devra elle aussi envisager, à moyen terme, des modèles de financement alternatifs tels que le Road Pricing».

Contact:

Thomas Brüderlin  
Associé Audit  
PricewaterhouseCoopers Suisse  
E-mail: [thomas.bruederlin@ch.pwc.com](mailto:thomas.bruederlin@ch.pwc.com)

Claudia Sauter  
Communications Senior Manager  
PricewaterhouseCoopers Suisse  
E-mail: [claudia.sauter@ch.pwc.com](mailto:claudia.sauter@ch.pwc.com)

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100008191/100605856> abgerufen werden.