

Le tsunami Amazon arrive : la révolution numérique dans la distribution a des conséquences très directes sur les infrastructures

Autor(en): **Béguelin, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2018)**

Heft 2197

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1023222>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

contraignantes et leur application tatillonne. Le 6 mars, le Conseil national a approuvé à une large majorité une [motion](#) de sa commission de l'économie et des redevances, tendant à retirer une partie de ses pouvoirs à la Finma, avec l'argument qu'elle outrepasserait ses compétences réglementaires. Le texte adopté se substitue à

une initiative parlementaire du conseiller national Alfred Heer (UDC), qui proposait carrément d'intégrer la Finma dans l'administration fédérale...

La monnaie pleine n'apporte pas de réponse à ces problèmes. L'interdiction faite aux banques de créer de la monnaie scripturale et le transfert à la Banque nationale suisse de la totalité de la

création monétaire qui s'en porterait garante (d'où cette notion de «*monnaie pleine*») suffiraient-ils vraiment pour stabiliser le système financier et pour assurer un développement plus harmonieux de l'économie? Ce sera le sujet d'un prochain article.

(A suivre)

Le tsunami Amazon arrive

La révolution numérique dans la distribution a des conséquences très directes sur les infrastructures

Michel Béguelin - 06 mars 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32900>

Deux informations publiées séparément peuvent devenir autrement importantes quand on les rapproche. Exemple: d'une part, la venue d'Amazon en Suisse présentée en janvier 2018 sous le titre [Ce que l'arrivée d'Amazon va bouleverser en Suisse](#) et, d'autre part, la transformation de [Cargo sous terrain](#) (CST) de groupement d'intérêt en véritable entreprise en mars 2017, suivie en janvier 2018 par la visite d'une délégation de la nouvelle SA auprès de la conseillère fédérale [Doris Leuthard](#) pour lui annoncer que CST avait déjà «*mobilisé*» 100 millions de francs en vue de financer les premiers travaux.

Amazon, fondée en 1994 sous la forme d'un site de vente en ligne de livres, est devenue depuis lors une entreprise de vente à distance de tous genres

de produits, y compris alimentaires et périssables, spécialité du géant américain [Walmart directement menacé](#). [Géant du web](#), Amazon est le numéro un mondial du commerce en ligne avec, en 2016, un chiffre d'affaires de 136 milliards de dollars, réalisé par 341'000 agents...

Aujourd'hui, cet effectif dépasse le demi-million de personnes. L'attrait décisif de l'entreprise consiste à offrir progressivement la livraison gratuite, dans les 24 heures, pour toutes les commandes supérieures à 49 euros, soit 53,40 francs... Le concept n'en est qu'à ses débuts. Sur le [marché américain](#), il progresse de manière fulgurante; Amazon le développe aussi sur le marché européen et, par cet intermédiaire, cible le juteux marché suisse. Car notre pays

présente deux attraits majeurs: belle ouverture à l'e-commerce et pouvoir d'achat des consommateurs parmi les plus élevés du monde.

Face à cette évolution, la logistique nécessaire pour les livraisons devient un défi formidable. Les normes actuelles sont totalement dépassées. Dans un petit pays où l'espace est rare, au cœur d'un continent aux infrastructures routières denses - celles qui comptent pour la plus grande part dans ce genre de distribution -, les conditions sont *a priori* favorables. Sauf que nos infrastructures nationales sont saturées, aéroports, routes et rail, entre et dans toutes les agglomérations significatives.

La Suisse laboratoire du monde

Le concept «*cargo sous terrain*» apparaît tout à coup comme LA solution ([DP 2185](#)). Rappelons qu'il s'agit en première étape de créer un tunnel de 67 kilomètres reliant le complexe logistique stratégique de Härkingen-Niederbipp, près d'Olten, à Zurich – étant entendu que les autres métropoles économiques rejoindront ultérieurement le réseau CST. Le tube marchandises prévoit deux systèmes différents déjà largement utilisés à plus petites échelles: au sol, trois pistes pour des véhicules autonomes électriques d'une capacité de deux palettes circulant à 30 km/h et, au plafond, deux rails le long desquels glissent à 60 km/h des supports de paquets jusqu'à 30 kg.

Confidentiel à ses débuts, dans les années 2011-2013, le projet réunissait autour de l'Office fédéral des transports quelques transporteurs routiers/distributeurs. Il s'agissait de réfléchir aux moyens de surmonter la saturation croissante des infrastructures. Lors de la première présentation publique en 2013, le projet souleva beaucoup de réticences. Euphémisme de circonstance: on verra – au mieux. Quant au [Conseil fédéral](#), il encourage tout de suite l'idée sur le mode paradoxal: «*Pour la Confédération, pas question de financer quoi que ce soit.*» Le [canton de Zurich](#), comme les autres cantons concernés, a

longtemps manifesté un certain scepticisme à l'égard du CST, pour lequel il cherche désormais les terrains où les convois du cargo souterrain pourraient faire halte.

Aujourd'hui en effet, on est passé aux affaires sérieuses. Le projet devient une nécessité impérieuse attirant un afflux d'investisseurs suisses et étrangers, dont [le Chinois Dagong](#), hautement intéressé par toutes les techniques de distribution de petits colis. Mieux encore: Hyperloop One, l'entreprise californienne qui fait dans les développements les plus futuristes en matière de transport de voyageurs souterrain à très haute vitesse, a un représentant au conseil d'administration de CST...

Les cantons concernés par la première étape déroulent maintenant leur plus beau tapis rouge. Et au niveau fédéral, le projet s'apprête à bousculer l'ordre légal établi: un projet de loi *ad hoc* se discutera cette année encore en vue d'une décision du Parlement l'année prochaine, en mars ou en juin.

Retour aux réalités

La logistique suisse est aux mains d'une bonne dizaine d'acteurs principaux. D'après la part du marché concernée, les principaux sont Postlogistics AG (5'219 agents), SBB Cargo AG (3'000), Swiss Post International AG (1'298), Planzer Transport AG (3'480), Galliker Transport AG (1'600)..., sans oublier les grands distributeurs, comme Coop, Migros, Manor, Aldi,

Lidl, etc., ni les concurrents internationaux de La Poste. Le cas particulier des trois acteurs publics mérite examen.

Les deux entreprises relevant de La Poste, ainsi que celle dépendant des CFF, les trois les plus importantes en termes d'emplois, soulèvent des questions en prise directe avec l'actualité. Prenons le cas de la plus petite des trois, SBB Cargo AG. Si l'on comprend la volonté du département fédéral concerné de doter cette SA d'un conseil d'administration indépendant de celui des CFF, on peine à imaginer comment cette entreprise qui connaît des difficultés endémiques et veut réduire d'un tiers ses effectifs – et donc son offre future – va pouvoir sérieusement jouer le «*rôle complémentaire*» qu'elle ambitionne dans le développement de CST.

Une lueur d'espoir tout de même venant paradoxalement du secteur des transports routiers: le [camionneur-logisticien Planzer AG](#) se félicite de l'inauguration en décembre dernier du treizième centre combiné rail-route de trafic de détail à Cossonay-Penthalaz. L'entreprise vient d'y investir 80 millions, soit 10 % de son chiffre d'affaires. Il reste maintenant à adapter ces investissements à l'e-commerce à grande échelle.

La Poste avec son réseau colis (et ses innombrables sous-traitants, dont SBB Cargo), forte de son classement de [numéro un mondial](#) en termes de meilleure qualité de service, accessibilité, pertinence et

résilience du modèle économique, est absolument incontournable.

Un [accord hautement stratégique](#) avec Amazon paraît imminent. Le poids respectif de chacun des deux champions du monde dans leur secteur respectif, de même que leur statut très différent, peuvent inspirer des solutions innovantes en matière de partenariat public-privé, des solutions qui seront de toute façon aussi utiles pour le financement de l'ensemble du projet Cargo Sous Terrain.

On parle d'un total de 33 milliards de francs. Les investisseurs se pressent au guichet, venant de la logistique, de la construction, de l'assurance, de tous les domaines, y compris finalement des caisses de pensions.

Pour ou contre la mondialisation

Les choses peuvent avancer très vite, plus vite que prévu en tout cas: percer des tunnels de 6 mètres de diamètre sous le Plateau est facile, les *hubs* souterrains ne gênent personne

à 50 mètres de profondeur et la distribution fine en surface, obligatoirement faite par véhicules électriques dans quelques années, sera bien moins polluante que le mode de desserte actuelle.

Reste le grand point d'interrogation de la démocratie directe. Une demande de référendum contre la *Lex Cargo* sous terrain pourrait surgir dans la foulée du débat parlementaire. Dès 2019, le débat logistique promet d'être lourd de sens comme jamais.

Le rôle majeur des Anglais dans le tourisme en Suisse au 19e siècle

Laurent Tissot, «Histoire du tourisme en Suisse au XIXe siècle. Les Anglais à la conquête de la Suisse», Neuchâtel, Ed. Libreo-Alphil, 2017, 395 pages

Pierre Jeanneret - 08 mars 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32904>

Professeur à l'Université de Neuchâtel, Laurent Tissot est un spécialiste de l'histoire économique. Il s'est notamment intéressé au tourisme, un objet d'étude longtemps considéré comme «*peu sérieux*» par ses pairs... Son [livre](#) est la réédition d'un ouvrage paru en 2000, mais mis à jour en tenant compte des recherches historiographiques récentes.

C'est un travail académique: en témoignent l'imposant appareil de notes (775 au total), une liste abondante de sources, la bibliographie et l'index des

noms de lieux et de personnes. Néanmoins, cette étude se lit agréablement.

Dans le processus qui a amené, à la fin du 19e siècle, des milliers de touristes vers nos montagnes et nos lacs, les Anglais ont joué un rôle capital. Ce qui explique le sous-titre du livre. Du Grand Tour aristocratique qui remonte au 16e siècle, on est passé à un tourisme industriel, favorisé par l'amélioration des moyens de transport (chemins de fer et navigation à vapeur). De 16 jours requis dans les années 1820 pour le trajet Londres-

Genève, on passe à 26 heures en 1874.

Le premier chapitre, fort original, est consacré aux guides de voyage imprimés. Ceux-ci restent coûteux: en 1864, un dénommé Bradbury dépense 21 shillings pour l'ensemble de ses guides, soit une semaine de salaire d'un ouvrier anglais! Le guide se dissocie progressivement du récit subjectif de voyage qui est en vogue au 18e siècle: il a un objectif purement pratique (prix, itinéraires, qualité des auberges, horaires, etc.)