



Conjoncture et croissance

Le mécanisme de fixation des prix *garantit l'approvisionnement même en période de crise*

19.08.2026

D'un coup d'oeil

Les faibles niveaux d'eau sur le Rhin compliquent le transport de marchandises, mais n'entraînent pas automatiquement une crise de l'approvisionnement

À long terme, les entreprises réorientent leurs transports vers la route, le rail ou d'autres itinéraires et adaptent leurs stocks ainsi que leurs flottes

Le mécanisme de fixation des prix permet ces ajustements: la hausse des prix crée des incitations, mais occasionne aussi des coûts pour l'économie et les consommateurs

Vous souvenez-vous des premiers temps de la pandémie? À l'époque, nous avons connu une pénurie de matériel désinfectant, de masques, de gants, de blouses de protection et de respirateurs. Cela a fait un tollé, mais la crainte d'une crise d'approvisionnement était encore plus grande. Les pouvoirs publics ont résolu une partie des problèmes, mais une grande partie d'entre eux ont été résolus par des entreprises privées: elles ont utilisé leurs contacts, réorganisé leurs activités et relancé ou intensifié la production. Au bout de quelques semaines seulement, de nombreux produits étaient à nouveau disponibles.

La pandémie est derrière nous. Aujourd'hui, ce sont les bas niveaux d'eau, conséquence de la sécheresse, qui suscitent des inquiétudes. On annonce que les voies de navigation internationales sur le Rhin pourraient être interrompues. La Suisse risque-t-elle de faire face à une crise d'approvisionnement en raison du faible niveau des cours d'eau? Il faut savoir que 10% environ de toutes les marchandises entrent en Suisse via le port de Bâle.

La réponse est non. La Suisse ne risque pas de connaître une crise d'approvisionnement, car les entreprises réagissent rapidement. Les marchandises en provenance des ports du nord sont réorientées et acheminées vers la Suisse par la route ou le rail, au lieu de passer par le Rhin. L'itinéraire alternatif passant par Gênes gagne en importance et le tunnel de base du Gothard permet d'acheminer rapidement des marchandises vers le versant nord des Alpes.

Le mécanisme de fixation des prix, la clé pour résoudre le problème

Mais pourquoi ces ajustements s'effectuent-ils automatiquement, sans que l'État doive les planifier? Le mécanisme de fixation des prix joue un rôle déterminant: une hausse des prix est nécessaire. C'est à cette condition qu'il devient intéressant de faire naviguer des navires transportant moins de marchandises et ayant donc un tirant d'eau moindre, d'emprunter des itinéraires alternatifs ou de recourir à d'autres modes de transport, où la demande supplémentaire fait à nouveau gonfler les prix. Avec la hausse des prix, des solutions qui n'étaient pas rentables le deviennent. On peut adopter des solutions de remplacement, s'adapter et même réduire la consommation. C'est ainsi que le marché retrouve son équilibre après un choc.

Le mécanisme de fixation des prix est donc la clé pour résoudre le problème. Des interventions étatiques visant à empêcher des hausses de prix – comme la subvention des sources d'énergie dans de nombreux pays – fausseraient le marché et freineraient son rééquilibrage. Elles entraînent des pénuries, allongeraient les délais de livraison, créeraient des conflits pour l'accès aux ressources et des files d'attente.

À long terme, les entreprises se préparent à une augmentation des épisodes de faibles niveaux d'eau. Elles anticipent l'évolution de la situation ces prochaines années et prennent des mesures dès aujourd'hui. Au moment de commander de nouveaux cargos, par exemple, on privilégie des modèles dont le tirant d'eau est moins important. En cas de baisse des niveaux d'eau, les bateaux moins profonds peuvent naviguer plus longtemps.

De même, les entreprises augmenteront désormais leurs stocks au printemps afin de disposer de marchandises en quantité suffisante pendant l'été. Mais cette mesure aussi à un coût.

Développer les infrastructures de transport est essentiel

La capacité d'adaptation du marché grâce au mécanisme de fixation des prix présente donc également des inconvénients: les consommateurs et les entreprises doivent payer davantage pour le transport, les marchandises importées ou l'augmentation des stocks. Cela réduit les marges et pèse sur la consommation d'autres biens et services.

L'État joue tout de même un rôle important: il doit faire avancer le développement des infrastructures de transport. Les réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux doivent disposer de capacités suffisantes. Il faut par ailleurs prévoir des systèmes de secours afin d'éviter que les embouteillages, les pannes de caténaires ou des niveaux d'eau insuffisants n'entraînent un effondrement du trafic. Dans ce cas également, le mécanisme de fixation des prix équilibre le marché, mais entraîne aussi des coûts importants, voire colossaux.

Pour ce qui concerne le développement des infrastructures de transport, les entreprises attendent des États qu'ils apportent des solutions. En Suisse, le

développement n'avance que lentement. C'est en Allemagne que la situation est toutefois particulièrement préoccupante. Comme à Bâle, l'Allemagne devrait draguer les zones peu profondes, notamment à Kaub. Par ailleurs, les entreprises attendent toujours le développement des capacités ferroviaires sur l'axe nord-sud en Allemagne. Promis depuis longtemps, ce projet ne cesse d'être reporté, au grand dam des entreprises et des consommateurs.



Rudolf Minsch

Responsable Politique économique générale & Économie extérieure, Chef économiste,
Vice-président du comité de direction