Transports de marchandises : situation et perspectives

Autor(en): **Berthod, Jean-Claude**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **68 (1988)**

Heft 4

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-887304

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Transports de marchandises : situation et perspectives

L'ANNÉE 88 NE SERA PAS MARQUÉE PAR DES ÉVÉNEMENTS EXCEPTIONNELS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS.
EN REVANCHE, ON AURA PU CONSTATER QUE LES TENDANCES LOURDES DES DERNIÈRES ANNÉES SE CONFIRMENT ET S'ACCÉLÈRENT.

En France, la part globale du transport routier continue à s'accroître (+ 7 % en 1987), celle du chemin de fer à diminuer (– 1 %).

Pour les 19 pays de la CEMT (conférence européenne des ministres des transports) la tendance est comparable (+ 5 % pour le transport routier et – 1 % pour le chemin de fer).

Le transport combiné rail-route est le seul domaine du secteur ferroviaire à se développer. Il le fait à un rythme annuel supérieur à 10 %.

En ce qui concerne *les entreprises auxiliaires de transport,* on remarque aussi un renforcement de l'évolution déjà constatée :

- Dualisation de la profession : les grandes entreprises deviennent encore plus grandes, les petites restent aussi nombreuses.
- Internationalisation du capital des sociétés : les Allemands, les Anglais, les Américains et les Australiens prennent des participations importantes dans le capital d'entreprises françaises qui s'intéressent, elles aussi, à des participations à l'étranger.
- Transformation du système de production et de maîtrise du transport grâce à une réconciliation des fonctions de transporteur et de commissionnaire de transport.
- Les opérateurs tendent à développer leurs complémentarités soit par des accords techniques et politiques, soit en les intégrant au sein de leur propre entreprise de façon à pouvoir présenter aux chargeurs une offre globale multimodale et multitechnologique.

Auteur

Jean-Claude Berthod, Directeur Général du Groupe Danzas France, Professeur à l'École Supérieure des Transports, Administrateur de la Chambre de Commerce Suisse en France.

- Et, enfin, tous constatant qu'ils transportent autant de données que de fret, consacrent des sommes considérables à la constitution d'un réseau informatique.

Il faut noter, en outre, que les *entreprises à capitaux publics* comme la SNCF ou la Compagnie Générale Maritime développent leurs activités dans des domaines qui n'étaient pas le leur à l'origine, particulièrement dans le transport routier.

A partir de ces constatations, **que peut-on prévoir pour les années qui viennent ?** Une accélération encore plus forte de ces phénomènes.

Les grandes entreprises *« commissionnaire de transport »* chercheront à étendre leur réseau : c'est-à-dire une présence directe dans les pays de la communauté et aussi dans l'Europe non communautaire.

La présence aux USA, au Canada et en Extrême-Orient fera également partie des priorités.

N'oublions pas que le contrat de transport est en fait, sinon un droit, un contrat à trois, l'expéditeur, le destinataire et le transporteur. Il est important d'être placé aux deux extrémités de la chaîne.

Toutes ces orientations ne sont pas spécifiques à la France, ni même à l'Europe. On les retrouve dans les pays économiquement développés.

Le problème aujourd'hui est donc d'aller vite dans la mise au point des stratégies d'entreprise et dans la prise de contrôle d'entreprises placées à des points clés.

Il ne sera plus possible de constituer un réseau par la création d'agences ou d'entreprises. Il faudra prendre le contrôle de celles qui sont encore disponibles et elles sont de moins en moins nombreuses.

Les moyens financiers nécessaires deviennent de plus en plus importants et seules les entreprises prospères – et qui sauront le rester – pourront prétendre participer à la compétition.

La nationalité d'une entreprise sera de moins en moins caractérisée par celle de ses capitaux. Il y aura les entreprises à stratégie européenne et/ou mondiale et les autres qui deviendront régionales.

*
* *

Cette évolution se situe dans la **perspective du marché unique de 1993.** Le transport routier sera alors complètement dérèglementé aux plans contingentaire et tarifaire. Cette potentialité de développement sera renforcée par l'existence d'un réseau autoroutier performant en Europe qui permettra d'offrir à la clientèle des garanties de délai et de régularité supérieures à celles des réseaux de chemin de fer. C'est d'ailleurs déjà bien souvent le cas.

La décision majeure à effet structurant que constitue la réalisation du lien fixe Transmanche permettra un développement sans précédent des échanges entre la Grande-Bretagne et le continent.

Tous les modes de transport y participeront, le chemin de fer, le transport routier et plus probablement encore le transport combiné rail-route. ■