

Zeitschrift: Défis / proJURA

Herausgeber: proJURA

Band: 1 (2003)

Heft: 1: Mobilité

Artikel: La route : lieu de stockage des entreprises

Autor: Fourou, Rémi

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823883>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

mentalisant au passage le processus à sa convenance. Capture du régulateur par le régulé ? Au détriment d'acteurs « secondaires » tantôt impuissants, tantôt passifs et consentants ? Au détriment du système ? Le refus observé de réponses claires à ces questions témoigne clairement de la négligence actuelle.

Si la tentation de poursuivre sous les nouveaux habits cosmétiques de la libéralisation les mêmes pratiques que par le passé, à savoir confier à l'ancien monopole le soin de déterminer et de gérer la politique publique des transports et son cadre d'action est grande, le « laisser-faire » d'aujourd'hui risque cependant de se retourner demain contre ce que l'on croit ainsi préserver.

Les acteurs des transports suisses doivent apprendre à ne pas confondre l'exemplarité de leur système public en terme de prestations avec le fonctionnement exemplaire de leurs structures institutionnelles ; ils doivent adopter désormais un comportement moins auto-satisfaisait, indispensable au débat sur une régulation enfin cohérente et transparente que les milieux politiques seraient bien inspirés d'engager... sous peine de voir un si beau système, mal préparé à la nouvelle donne et à ses enjeux, en subir de plein fouet les conséquences.



David Favre,

Lic. Sc. Pol. /
Dipl. MPA ID-
HEAP, auteur
d'un mémoire en
cours de parution « Access
pricing et régulation ferro-
viaires: le cas de la Suisse
face aux expériences euro-
péennes ».

Par
Rémi Fourou

La route

lieu de stockage des entreprises

Quel paradoxe de lier la route à la notion de stockage !

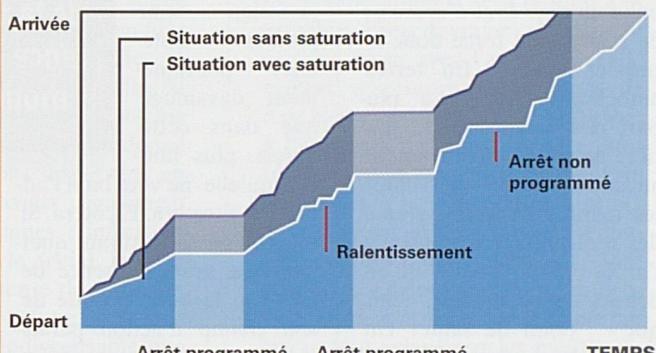
Dans nos modèles de pensée la route est un lieu de transport, de mouvement ; le stock, par contre est associé à l'entreposage, à l'immobilisme.

Cependant, le titre de cet article reflète une réalité toujours plus actuelle et résulte de la transformation profonde du paysage logistique au cours des dernières années.

Aujourd'hui, les stratégies logistiques des chargeurs (entreprises productrices ou de distribution) sont basées notamment sur une concentration des approvisionnements, une production flexible et juste à temps, une spécialisation des sites de production, et sur des structures de distribution à l'échelle européenne¹. Ces politiques ont conduit à une réduction significative des « stocks fixes » et par conséquent à une augmentation du ratio « stock roulant » (c'est-à-dire marchandises en transit) sur « stock fixes » (marchandises en entrepôt).

Par ailleurs, le transport par camion est largement dominant surtout pour les distances moyennes. En effet, ce dernier reste souvent plus attractif au niveau des principaux critères de sélection qui sont la fiabilité, la ponctualité, la souplesse et les coûts. Malheureusement, au moment du choix du mode de transport, la problématique de l'environnement a nettement moins d'impact sur les

DISTANCE



entreprises que l'intensité de la concurrence².

Gonflement des flux routiers

Ainsi, et par simple déduction, la route devient un lieu de stockage. Jusque là ce n'est qu'un constat statistique qui en soi n'est ni bon, ni mauvais et il est vrai que les entreprises pionnières au niveau de ces stratégies logistiques ont bénéficié d'un réel avantage compétitif.

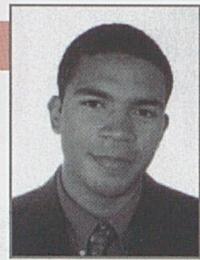
Pourtant, la généralisation de

ce mode d'organisation logistique augmente fortement les flux routiers et conduit à une saturation progressive des infrastructures en particulier en périphérie des zones urbaines ou des pôles logistiques, et sur certains grands axes européens.

Ceci entraîne deux effets majeurs sur les courbes de transit et les stocks. Tout d'abord, le ralentissement du trafic conduit « mathématiquement » à une augmentation absolue des « stock roulant » par l'allongement des durées de transit. Mais un autre aspect autrement plus critique

Rémi Fourou

assistant à la chaire de logistique, économie, et management de l'EPFL, Lausanne



est celui de la dimension stochastique des perturbations. En effet, dans le cas d'un transfert de marchandises par route d'une origine A à une destination B, les arrêts sont de fréquence, de lieu et de durée variables (voir figure ci-contre).

Cette perturbation a des effets négatifs non seulement sur les entreprises (manque de fiabilité) mais aussi sur les zones traversées, car les lieux de « stockage » ne sont ni prévus ni aménagés. Pour les entreprises, le manque de prévisibilité et de contrôle des flux pénalise toute la chaîne logistique parfois avec des conséquences catastrophiques, par exemple s'il s'agit de produits frais ou critiques. Pour les territoires

voisins des zones improvisées de stockage cela implique nuisance et pollution.

Tirer des leçons ...

Dans l'Arc alpin, les accidents du Mont-Blanc et du Gothard ont démontré comment à la suite d'une perturbation, la route pouvait se transformer en un lieu de stockage au sens propre. En effet, la fermeture temporaire du tunnel autoroutier du Gothard a nécessité le développement dans l'urgence d'un système de stockage des camions sur les routes et les aires de repos !

Il serait dommage de ne pas tirer des enseignements de ces événements exceptionnels (du moins nous le souhaitons !) pour le reste du

réseau ; il faut au contraire les considérer comme révélateurs de dysfonctionnements structurels.

Le système transport est un système complexe. En tant que tel, les optima individuels diffèrent de l'optimum collectif et seule une approche systémique qui implique chargeurs, opérateurs logistiques, autorités publiques et plus généralement la société civile peut conduire à une gestion cohérente des transports.

La logistique, définie comme approche méthodologique³, est essentiellement systémique. Le transport représente donc un formidable terrain pour son application !

Notes - Sources

Note 1:
Voir par exemple SAMII, A. K., *Mutation des stratégies logistiques en Europe*, Nathan, Paris, 1997.

Note 2:
THIERSTEIN, A. ; SCHNELL, K.-D. ; SCHWEGLER, U., *Unternehmenstrategien und Güterverkehr/Coopération régionale dans les transports de marchandises*, sur la base d'une enquête menée dans le canton de Zoug, (Rapport PNR 41 «transports et environnement», Rapport B 3, Berne, 2000).

Note 3 :
La Logistique, Que Sais-je ?, PUF, Paris.