

Zeitschrift:	Revue économique franco-suisse
Herausgeber:	Chambre de commerce suisse en France
Band:	33 (1953)
Heft:	11
Artikel:	Le rôle économique du commissionnaire de transport ou transitaire
Autor:	Borgognon, Pierre
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-888367

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: 14.01.2026

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

Le rôle économique du commissionnaire

de transport ou transitaire

par

Pierre Borgognon

Administrateur-délégué
de la S. A. de transports internationaux Tramarsa,
Genève

Il convient, tout d'abord, de bien définir cette appellation de transitaire qui peut, en effet, prêter à confusion.

Selon la définition de Larousse est transitaire le commissionnaire en marchandise qui s'occupe du transit alors que dans le langage commercial on identifie par cette expression la personne physique ou morale qui exécute pour le compte d'autrui des transports. Il serait donc plus exact de parler de commissionnaire de transport ou expéditeur et c'est d'ailleurs bien par cette terminologie que tant le Code du commerce français (art. 96 ss) que le Code suisse des obligations (art. 439) désignent celui qui « moyennant salaire et en son propre nom, se charge d'expédier ou de réexpédier des marchandises pour le compte de son commettant ». Le commissionnaire de transport est donc un intermédiaire dans le commerce des transports.

D'aucuns s'expriment à l'égard de cette profession avec des propos ironiques tendant ainsi à laisser accroire que sa nécessité n'est nullement démontrée. Une telle opinion repose sur une méconnaissance des devoirs et obligations d'un métier qui n'est nullement le produit de notre époque.

Dès lors analyser le rôle tenu dans un pays par le commissionnaire de transport c'est en même temps étudier sa position dans l'économie en général.

Afin de démontrer que cette forme de l'activité

commerciale n'est pas une exclusivité de l'économie moderne, nous en ferons un très bref exposé historique en nous limitant cependant à la Suisse, puisque notre propos est aujourd'hui de limiter notre écrit à ce pays.

A l'époque où Genève était connue par les foires qui s'y tenaient sous le nom d'*emporium allobrogum*, nous trouvons déjà des entreprises corporatives chargées du transport fluvial et lacustre des marchandises. Au XV^e siècle, autre époque qui vit la grandeur de Genève par suite de ses foires, on rencontre sur cette place un grand nombre d'entrepreneurs de transports qui, par relais, se chargeaient des transports vers les cités voisines de France et également à destination de l'Allemagne et de l'Italie.

Puis au XVII^e siècle est formée à Coire la première corporation d'expéditeurs professionnels. Enfin, la Révolution industrielle marquera aussi le développement de l'activité des rouliers et commissionnaires de transports.

Ces quelques rappels historiques n'étaient pas superflus avant de préciser l'importance des entreprises qui, aujourd'hui, exécutent pour le compte d'autrui des transports.

Bien qu'aucune statistique officielle ne soit établie, on estime cependant que 50 à 65 % du commerce extérieur suisse est contrôlé par des commissionnaires de transport. Si l'on considère que certaines marchandises, principalement pondéreuses qui représentent une part assez élevée de nos échanges, sont généralement intro-

duites sur le territoire helvétique sans intervention d'un expéditeur, ces chiffres sont éloquents et démontrent qu'aussi bien importateurs qu'exportateurs éprouvent le besoin de recourir aux services de cet intermédiaire.

En raison de la situation géographique du pays, le commissionnaire expéditeur suisse a une mission qui peut être plus compliquée que celui déployant son activité dans un port, par exemple. C'est ainsi que, si nous prenons le trafic d'exportation vers les pays d'outre-mer, il doit non seulement assurer la charge de l'embarquement de la marchandise, mais encore faut-il qu'il l'achemine, par chemin de fer, voie d'eau ou par route à destination du port. Il devra donc rechercher la voie la plus avantageuse non seulement au point de vue tarifaire, mais également sur le plan de la rapidité. Or, pour nombre de destinations, il est possible d'embarquer aussi bien dans un port hollandais, belge, français ou italien. L'équation est donc à plusieurs inconnues, ce qui augmente la difficulté de la solution.

A l'instar de ses frères étrangers, le commissionnaire-expéditeur helvétique forme ce que l'on nomme des groupages. Ce moyen est particulièrement indiqué pour l'exportation suisse qui est constituée principalement d'envois de faible poids. Or, non seulement le groupage permet d'abaisser le prix du transport, mais il présente aussi l'avantage de réduire le délai de transport jusqu'au port d'embarquement tout en diminuant les risques de dommage par suite de la suppression de nombreuses manutentions.

Ce sont là des éléments importants pour un pays éloigné du port le plus proche d'environ 210 kilomètres, cette distance étant encore comptée de la frontière la plus voisine du port envisagé. Il est en effet essentiel que nos produits parviennent où que ce soit dans des conditions leur permettant de soutenir la concurrence étrangère. Soulignons, en outre, que non seulement l'exportateur ou l'importateur bénéficie du groupage, mais aussi les compagnies ferroviaires. Ce système permet en effet une rationalisation dans l'emploi du matériel et facilite l'acheminement rapide des cargaisons.

Pour le trafic d'importation, des problèmes à peu près identiques se posent à la différence cependant que l'importateur n'a pas toujours le choix du port de débarquement.

Or, à côté de ses fonctions d'expéditeur le commissionnaire doit encore remplir celles d'agent en douane. Dans nombre de pays ce sont des activités distinctes, la seconde bénéficiant en outre d'une protection de l'État. C'est ainsi que chez nos voisins d'outre-Jura, ne peuvent opérer en douane, pour le compte de tiers, que les entreprises agréées par la chambre de discipline des agents agréés en douane créée en vertu du décret-loi du 15 mars 1952.

En Suisse rien de semblable et pourtant le commissionnaire-expéditeur suisse assume les mêmes obligations, les mêmes risques que ses frères étrangers, à l'égard des administrations pour le compte desquels des droits sont perçus lors de l'importation en Suisse des marchandises. C'est une particularité que l'on oublie souvent. Le commissionnaire de transport est en effet solidairement responsable des insuffisances des taxes que les douanes ou autres autorités fiscales peuvent constater après coup.

Jusqu'ici, nous n'avons fait qu'examiner l'activité du

commissionnaire de transport dans le cadre qui lui est délimité par la loi. Mais les difficultés auxquelles se heurtent aujourd'hui les échanges, l'évolution aussi qui s'est produite dans ce domaine, ont mis le commissionnaire-expéditeur dans l'obligation de sortir de plus en plus de son cadre.

C'est ainsi qu'il est fréquemment appelé à délivrer des certificats attestant la prise en charge de la cargaison. Il s'agit là avant tout d'une mission de confiance car le document délivré permettra à l'exportateur de libérer immédiatement l'accréditif ouvert en sa faveur par l'acheteur étranger, lequel doit cependant avoir la garantie la plus absolue que l'expéditeur usera de toute sa diligence et de toute sa compétence pour acheminer rapidement la cargaison. L'assemblée générale de la FIATA (Fédération internationale des associations des transporteurs et assimilés) qui s'est tenue à Hambourg du 26 au 30 septembre dernier a d'ailleurs décidé l'introduction d'un certificat de prise en charge international, lequel doit normalement être disponible très prochainement. Cette résolution démontre bien l'importance du document et, partant, le rôle non moins important joué par le commissionnaire-expéditeur.

Dans d'autres cas, le commissionnaire de transport peut être appelé à servir de « trustee », c'est-à-dire à détenir de la marchandise pour le compte d'un tiers, bien souvent encore inconnu, au moment où l'ordre lui est confié par le mandant. C'est là encore une mission de confiance.

Si de telles opérations sont connexes au mandat de transporter, il n'en reste pas moins qu'elles relèvent plus du domaine de la transaction sur marchandises que du transport proprement dit. Ces quelques exemples, qui ne constituent nullement l'exception, tant s'en faut, viennent encore souligner la place importante qu'occupe parmi les professions commerciales celle de commissionnaire de transport.

La Suisse, pays pauvre en matières premières, dont l'agriculture est insuffisante à satisfaire les besoins de sa population, doit importer la presque totalité des produits de base de son industrie. Mais pour assurer le financement de ses importations elle est dans la nécessité de porter ses exportations directes au maximum possible. Il y a donc un terrain favorable pour les expéditeurs. Leur nombre est par conséquent assez important.

A fin 1952 il y avait en Suisse 110 entreprises réparties principalement dans les villes de Bâle, Buchs, Chiasso, Genève, Schaffhouse. Sur ce nombre, il faut compter 5 maisons qui ne sont plus à considérer comme commissionnaire-expéditeur du fait qu'elles consacrent toute leur activité au transport rhénan. Elles entrent plus dans la catégorie des voituriers que des expéditeurs.

Le nombre de personnes employées s'élevait, à la même époque, à 2.750, inclus les compagnies de navigation rhénane.

Nous souhaitons, et ce sera notre conclusion, que ces quelques lignes auront mis assez en évidence le rôle joué dans l'activité économique internationale par les commissionnaires de transport afin de convaincre ceux qui auraient encore quelque doute à l'égard d'une profession qui, par sa diversité, est captivante au plus haut point.

Pierre Borgognon