

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 68 (1988)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Transports de marchandises : situation et perspectives  
**Autor:** Berthod, Jean-Claude  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887304>

### **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:** 19.04.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.

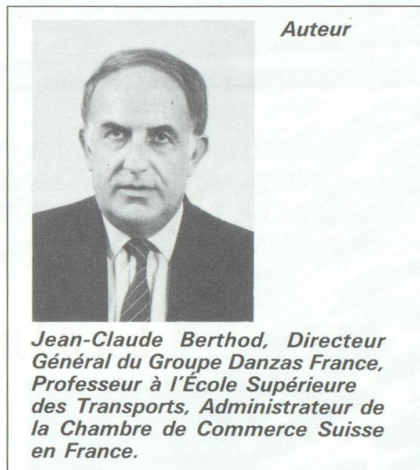
En France, la part globale du transport routier continue à s'accroître (+ 7 % en 1987), celle du chemin de fer à diminuer (- 1 %).

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.



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.

À 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 destina-

taire 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 déréglementé 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. ■