

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 69 (1989)
Heft: 4

Artikel: L'évolution du monde du transport de marchandises en France
Autor: Stumpf, Jean-Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887212>

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: 07.02.2026

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

L'évolution du monde du transport de marchandises en France

LES MODES DE DISTRIBUTION DES BIENS INDUSTRIELS ET COMMERCIAUX SE SONT PROFONDÉMENT MODIFIÉS DEPUIS QUELQUES ANNÉES. LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES CHARGEURS SONT FONCTION DU TYPE DE PRODUIT, DES COURBES DE VENTE NATIONALES ET DE LEUR RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE. DANS D'AUTRES CAS DE FIGURE, L'INDUSTRIEL EXPRIME UN BESOIN NE CONCERNANT QUE LA LOGISTIQUE D'APPROVISIONNEMENT EN AMONT.

Dans le cas de besoins de stocks d'approvisionnement ou de distribution, les plates-formes centrales à vocation nationale ont peu à peu remplacé les dépôts régionaux qui se sont avérés infiniment trop coûteux, et quasiment inutiles en raison de l'amélioration très sensible de l'offre Transport.

L'implantation de ces dépôts centraux s'est généralement réalisée, soit proche des points d'entrée des marchandises en cas d'importations, soit autour de trois pôles essentiels dans la distribution physique : Paris-Lyon et Lille. Ces trois régions représentent en effet des carrefours disposant de l'ensemble des moyens répondant à tous les besoins logistiques, y compris à des pointes de volumes importants.

La distribution directe sans stockage intermédiaire a profité depuis une dizaine d'années d'une amélioration très sensible des prestations de transport offertes et d'un degré de fiabilité permettant d'assurer un délai moyen de 24 à 48 h sur l'ensemble du territoire français avec un degré d'incertitude faible.



Cette amélioration quantifiable des délais a été doublée de moyens de gestion des flux d'information assurant une bonne transparence des prestations offertes. Certaines organisations de transport, parfaitement outillées sur le plan informatique, ont mis au point des systèmes d'interconnexion permettant à la clientèle d'avoir accès en temps réel à l'information sur les délais et sur toutes les anomalies de livraison. Ces systèmes ont également permis d'éviter des saisies répétitives d'information entre clients et prestataires et ont

débouché sur des concepts de partenariat encore inimaginables il y a 10 ans.

QUELLES SONT LES STRUCTURES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT FRANÇAISES ?

La tendance va bien évidemment à une intégration de plus en plus forte en raison des besoins qualitatifs des chargeurs auxquels, seuls, des réseaux intégrés et cohérents sont capables de répondre. La prestation Transport devient complexe en raison du contrôle permanent des circuits, en temps réel, et requiert des moyens conséquents.

Nous assistons à la constitution de groupes peu nombreux à couverture nationale disposant du savoir-faire humain et d'une capacité d'investissement considérable. Ce sont des opérateurs très professionnels et adaptables aux besoins sans cesse renouvelés des industriels.

Ces organisations constituent de véritables chaînes logistiques, capables d'épouser les cahiers des charges les plus sophistiqués correspondant à autant de besoins nouveaux du marché.

D'AUTRES ÉVOLUTIONS SE SONT FAIT JOUR DEPUIS QUELQUES ANNÉES

On constate l'apparition de groupes financiers s'intéressant de plus en plus au transport donné comme secteur de pointe probable d'ici la fin de ce siècle. Les experts annoncent en effet un gonflement des volumes échangés en Europe de l'ordre de 50 %.

La question que l'on est en droit de se poser est de savoir si ces groupes

seront capables, dans leur logique d'investisseurs, de fixer les compétences humaines essentielles en matière de prestations de services. En tout cas, ils opèrent sur le marché avec vigueur et contribuent à modifier rapidement l'offre Transport.

Dans le même ordre d'idées, on voit apparaître depuis quelques années, des groupes étrangers très puissants cherchant à s'implanter en France, généralement par rachats ou prises de participation dans des entreprises françaises performantes. Leur logique est

davantage une stratégie mondiale des échanges où la France est, au sein de l'Europe, un élément important. D'ailleurs, cette logique est appliquée dans d'autres pays européens, en particulier en Allemagne Fédérale.

En observant l'arrivée des Integrators américains ou australiens en Europe avec des moyens financiers considérables, on doit se persuader qu'à l'évidence le paysage européen du Transport, et a fortiori français, est au début d'une évolution rapide et très profonde.

L'industriel, pour lequel la logistique deviendra un facteur essentiel de sa réussite commerciale de demain, ne

pourra plus ignorer l'évolution de ce monde du transport français qui est à présent devenu un enjeu européen.

Il ne sera plus possible de ne plus considérer le Transport comme partie intégrante de la qualité d'un produit. L'offre logistique moderne apporte toutes les solutions aux besoins de fiabilité et de transparence de l'industriel. Il faudra simplement faire le bon choix d'un partenaire logistique, capable de comprendre et de traduire ces besoins, sans chercher à imposer des solutions banalisées peu satisfaisantes. ■

INDUSTRIELS !

INSTALLEZ VOTRE ENTREPRISE
DANS LE CANTON DE VAUD ENTRE
LES LACS LÉMAN ET DE NEUCHÂTEL.

CONFIEZ VOTRE ÉTUDE À L'OVCI
SPÉCIALISTE EN IMPLANTATIONS
NOUVELLES (INNOVATIONS, DIVERSIFI-
CATION, FISCALITÉ, MAIN-D'ŒUVRE,
ACQUISITIONS DE TERRAINS OU
D'IMMEUBLES INDUSTRIELS).

OVCI Office vaudois pour le développement
du commerce et de l'industrie

Av. Mon-Repos 24
1005 LAUSANNE Tél. (021) 23 33 26
FAX : (021) 233 329



Ecole suisse d'ingénieurs des industries
graphique et de l'emballage

Le développement technologique qui stimule aujourd'hui l'industrie et l'économie suisse vous paraît-il convenir à vos capacités ?

Cherchez-vous une position de cadre dans une carrière professionnelle diversifiée ? Etes-vous intéressé par l'accomplissement de tâches exigeantes ?

Si le défi vous tente, votre place est toute trouvée : venez rejoindre pour trois ans le rang de nos étudiants.

Nous vous enverrons volontiers une documentation complète sur notre formation, reconnue par la Confédération :

Ingénieur ETS
de l'industrie graphique
ou
en emballage et en logistique

Le cycle d'étude commence fin octobre / début novembre.

Ecrivez ou téléphonez-nous sans attendre. Nous vous renseignerons volontiers.

Ecole suisse d'ingénieurs des industries graphique et de l'emballage Rue de Genève 63, CH-1004 Lausanne, Téléphone 021-25 36 83