

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 69 (1989)
Heft: 3

Artikel: Le trafic international de marchandises
Autor: Durand, Claude
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887187>

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: 18.04.2026

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

Le trafic international de marchandises

*Claude Durand,
Directeur général d'Intercontainer, Bâle*

La croissance continue du trafic marchandises est, du point de vue de la gestion d'entreprise, un indicateur tout à fait positif d'une économie saine ; il n'empêche qu'elle pose un certain nombre de problèmes à l'Europe.

Au cours des quinze dernières années, le tonnage global des marchandises transportées a doublé. Dans la concurrence que se livrent les modes de transport, la route gagne du terrain tout en reléguant le rail « sur la touche », et, phénomène grave, cette prédominance envahissante amène la communauté sociale à supporter des coûts croissants : accidents, atteintes à l'environnement, entretien de l'infrastructure routière, énergie d'importation, sans compter que les grands axes de circulation sont surchargés et présentent déjà des goulets d'étranglement. Qui plus est, ces nuisances concourent à dégrader la qualité de vie des riverains.

Seul un vaste transfert des trafics marchandises vers le rail permettrait un revirement de la situation dans ce domaine. A cet égard, plusieurs notions-clés revêtent une importance capitale, d'une part pour le marché des transports en général, de l'autre pour la politique commerciale des chemins de fer : la logistique de l'industrie, la coopération des modes – rail, route et batellerie –, autrement dit le transport combiné, qui est un moyen d'optimiser l'exploitation ferroviaire, enfin la commercialisation internationale, centralisée par une société unique, des prestations ferroviaires en trafic intermodal. Des organisations centrales similaires, pourraient d'ailleurs, car c'est parfaitement concevable, distribuer sur le marché d'autres produits ferroviaires internationaux.

Un exemple : l'Italie croule sous le trafic

A la fin de 1988, Wassily Leontief, professeur d'économie émérite et Prix Nobel, a présenté, à la requête du ministère italien des transports, une étude consacrée à l'évolution du trafic marchandises en Italie d'ici à l'an 2015. Les hypothèses de l'auteur, fondées sur des scénarios plausibles, révèlent que, faute de corrections de cap incisives et

massives de la part des autorités de Rome, le transport de marchandises allait tout droit à sa perte. Concentré essentiellement sur la route, le trafic marchandises italien risque de devenir un frein majeur à la croissance de l'économie du pays si on ne prend garde de promouvoir le rail ainsi que la navigation fluviale et maritime. Les modèles de calcul, établis sur la base d'une croissance économique annuelle de 2,5 % en moyenne jusqu'en 2015, indiquent que le trafic marchandises pourrait avoir augmenté de 73 % entre 1980 et l'an 2000, voire même de 145 % d'ici à 2015. Attendu que le réseau italien de routes à grande circulation est d'ores et déjà désespérément surchargé, il faut craindre un effondrement imminent du trafic routier si, d'aventure, le ministère des transports manquait de prendre les initiatives qui s'imposent d'urgence.

Du trafic des ports maritimes, dans les années soixante, au trafic continental après la libéralisation des transports dans la CEE

Dans le trafic conventionnel de wagons complets, les chemins de fer ont perdu des parts de marché au cours des vingt dernières années. On a assisté parallèlement à un développement fulgurant du transport combiné, qui, s'il donne lieu à un constat de satisfaction dans l'optique actuelle, ne peut pas encore être jugé suffisant.

C'est dans les années soixante que le conteneur, moyen de transport par excellence en trafic maritime, a atteint l'Europe. Les chemins de fer du continent fondèrent alors leur filiale commune Intercontainer, à laquelle ils donnèrent toute latitude commerciale



**POUR RÉVISER, RÉPARER, MODIFIER, RECONSTRUIRE
TOUS VOS WAGONS**



ATELIERS AGRÉÉS S.N.C.F.

USINE ET DIRECTION ADMINISTRATIVE :

Siège 1 La Houve 57150 CREUTZWALD

Téléphone : 87.82.42.22 - Télex 860256 - Fax : 87.82.39.31

La banque du cœur de l'Europe.



France

124 agences en Alsace,
Moselle et Paris.

Direction générale

8, rue du Dôme - Strasbourg
Tél. 88 32 99 27

Suisse

Succursale de Zürich

1, Bleicherweg
Tél. (1941) 1 220 7111

4 agences

Berne, Genève, Lausanne, Lugano

SOGENAL
Groupe Société Générale

pour exécuter ces transports spécifiques sur des parcours internationaux. Ce faisant, ils entendaient offrir à leur clientèle un interlocuteur unique, central, pour tous les transports extra-frontaliers à travers l'Europe entière. Dans ce secteur dit « maritime » (transports à destination et en provenance des ports maritimes), Intercontainer s'est taillé seule, à ce jour, une part de marché d'environ 17 %, soit quelque 500 000 TEU, pour les transports conteneurisés.

Depuis ses origines, cependant, le trafic purement continental d'engins – « caisses » – parmi lesquels on trouve, outre les boîtes aux normes ISO spécifiquement adaptées à la haute mer, d'autres types d'unités standardisées telles que les caisses mobiles – a lui aussi gagné fortement en importance, ce qui signifie que le potentiel actuel d'échange de marchandises se situe bien davantage dans le secteur continental que dans le secteur proprement maritime. D'où les chances et les défis nouveaux qui s'ouvrent au trafic terrestre, notamment dans la perspective de la libéralisation des transports au sein de la CEE et par la construction du Tunnel sous la Manche.

Afin de se préparer à ces échéances, Intercontainer a entrepris, en 1987 et 1988, toute une série d'études de marché et de sondages d'opinions qui ont incité les réseaux européens et la direction générale de la société à consolider leurs structures, de manière à mieux adapter leur présence sur le marché aux exigences à venir. Les résultats de ces enquêtes sont, brièvement, les suivants : le transport combiné international – organisé à l'heure actuelle par Intercontainer et les sociétés réunies au sein de l'UIRR (Union Internationale Rail-Route) – détient une part de marché d'environ 8 %. Ce chiffre porte sur le seul trafic continental, à l'exclusion des trafics à courte distance et non conteneurisables. La route est par ailleurs le mode prédominant en trafic continental. La part de marché de l'intermodalisme apparaît de toute évidence comme trop faible, ce que souligne en particulier l'analyse des parts de marché en fonction du parcours, du pays, ainsi que du type et de la densité des marchandises. Toutefois, le transport combiné présente un potentiel de croissance considérable dans presque tous les secteurs. Étant donné que la libéralisation à venir dans la CEE aura pour effet principal d'accroître nettement l'efficacité des entreprises de camionnage, à moins qu'elles n'en soient empêchées par l'engorgement de l'infrastructure routière, l'intermodalisme doit impérativement, lui aussi, améliorer son efficacité opérationnelle.

Dans ce contexte, Intercontainer, avec le concours des chemins de fer

européens, a défini une nouvelle stratégie pour développer le transport combiné international. Son objectif consiste à doubler sa part de marché d'ici à 1993. Les différentes étapes de cette stratégie portent, d'une part sur la canalisation des trafics sur les axes principaux, afin de pouvoir offrir des transports rationnels, compétitifs et capables de satisfaire à un haut niveau de qualité. Une étape ultérieure consistera à entretenir des rapports de coopération fructueuse avec l'industrie des transports routiers, qui, au-delà de son image de concurrent dans le segment intermodal, est considérée comme un partenaire indispensable pour les dessertes en surface et terminales. Pour leur part, les entreprises routières pourront élargir leur gamme de prestations en proposant à leur clientèle non plus un simple service de camionnage, mais des solutions véritablement intermodales.

...L'influence qu'exerce la Suisse – politiquement et économiquement – sur le développement des techniques intermodales dans toute l'Europe est indéniable...

En vue d'affermir et d'affiner leur stratégie, la CEE, les douze réseaux communaux, les Chemins de fer fédéraux suisses, le Chemin de fer fédéral autrichien, Intercontainer et l'UIRR ont chargé A.T. Kearney d'une autre vaste étude sur le transport combiné européen. Cette étude, qui devrait être achevée d'ici à la fin de cette année, sera présentée fin janvier 1990 lors du forum EuroModal 90, manifestation unique organisée avec le concours de tous les partenaires. EuroModal 90 a pour vocation d'attirer l'attention du public sur la réflexion nouvelle qui habite le marché des transports et de manifester la volonté des réseaux de promouvoir l'intermodalisme.

Intercontainer : une autre manière de concevoir le transport ferroviaire

Il est un fait que la technique intermodale répond mieux aux besoins des chargeurs et des entreprises de transport que bien d'autres systèmes. Si les Chemins de fer le reconnaissent, on observe cependant que ce revirement de conception s'impose avec une rapidité inégale d'un réseau, voire d'un pays, à l'autre. Cela dit, ce revirement est une réalité et non point seulement une déclaration d'intention.

Les avantages offerts par le transport combiné sont notoires : cette technique permet de renoncer à des manœuvres de triage dispendieuses pour assurer la

distribution fine des marchandises. En ce sens, elle accroît la productivité du rail à un niveau maximum. Les transports intermodaux conteneurs et de caisses mobiles optimisent également la charge utile. Une organisation de transport optimale telle que la conçoit Intercontainer consiste en la formation de rames complètes de 800 à 1 000 tonnes destinées à relier deux terminaux dans les meilleures conditions et sans manœuvres de triage. D'où une ponctualité, une sécurité, une qualité et une vitesse optimales, qui ne sont pas moins que les critères requis par nos commettants, à savoir les industriels : l'industrie ayant épuisé quasiment toutes les possibilités de rationalisation interne, il ne reste plus d'autre solution que de rationaliser à leur tour, autant que possible, le transport, la distribution et le stockage des marchandises. Ces divers éléments sont dépendants les

uns des autres et mutuellement optimisables. Les transports par conteneurs et caisses mobiles permettent à l'industrie – on pourrait en multiplier les exemples à l'envie – de réaliser des baisses de coûts substantielles.

Depuis le début de son activité, Intercontainer fait d'ailleurs état d'une croissance continue : 1988 a de nouveau été une année record, durant laquelle la société a transporté un volume de 974 000 TEU (unités équivalent à vingt pieds), soit 740 000 conteneurs, représentant un tonnage supérieur à 10 millions de tonnes. La prestation de transport s'est située à 867 millions de TEU-kilomètres ou 9,3 milliards de tonnes-kilomètres. Dans le secteur des ports maritimes, la prestation de transports a atteint 368 millions de TEU-km, tandis que le trafic continental ressortait à 432 millions de TEU-km, ce qui le place nettement en tête. Exprimés en TEU, les résultats du secteur continental reflètent une croissance exceptionnelle de 13 % par rapport à l'exercice précédent. Ces chiffres incluent une croissance remarquable (+ 25 %) des transports de caisses mobiles, lesquelles se profilent déjà comme l'engin d'avenir en trafic continental. Les techniques actuellement en usage en transport combiné sont adaptées en permanence aux besoins de l'économie, encore que les limites se situent dans des fourchettes définissables : diamètre des roues des wagons, gabarit d'espace libre des tunnels, hauteur de la caténaire, etc. En ce sens, il existe de nombreux types d'engins pour le transport intermodal. A



PATRY S.A.

*Le spécialiste du matériel de
VOIE FERRÉE – MINES –
MANUTENTION*

23, rue la Boétie – 75008 Paris
Tél. : 33/1/42.66.38.90 – Télex : 650.880
Télécopie : 33/1/42.68.00.05

- RAILS TOUS PROFILS NEUFS ET RÉEMPLOI
- ACCESSOIRES
- ROUES ESSIEUX WAGONS
- PLAQUES TOURNANTES
- TRAVERSES BOIS NEUVES ET OCCASION
- PLAQUES D'ENVOL

Notre champ d'activités

Machines et installations pour l'industrie alimentaire

Mouture des grains
Installations de nettoyage des semences
Installations de pesage et d'ensachage
Industrie des produits de boulangerie
Fabrique de pâtes alimentaires
Moulin à avoine – Rizeries – Fabriques de cornflakes
Industrie des produits alimentaires spéciaux
Industrie des produits à base de sucre et des stimulants
Malteries et brasseries
Industrie des huiles alimentaires
Fabriques d'aliments composés pour animaux
Installations de fabrication de couscous
Installations de déchargement et de chargement de navires
Silos et installations de manutention

Machines et installations pour l'industrie non alimentaire

Installations de manutention continue
Installations de broyage-séchage du charbon
Technique du filtrage
Installations pour la protection de l'environnement
Fabriques de colorants, d'encres d'imprimerie,
de peintures et de vernis, fabriques de savons
et branches de l'industrie apparentées
Installations pour l'industrie du tabac
Chariots de manutention antidéflagrants
Machines et installations à couler les métaux sous pression
Génie chimique



BUHLER-MIAG

Tour Aurore Cedex N° 5 – 92080 Paris-Défense 2
Tél. (1) 47.78.61.61

85-RK-514

SGTE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TECHNIQUES ET D'ÉTUDES
présente dans les cinq continents

85 ANS D'EXPÉRIENCE DANS LES TRANSPORTS URBAINS

Ingénierie générale
Études de trafic
Définition des systèmes
Études d'avant-projet - Insertion dans le site
Études détaillées - Infrastructures - Voies ferrées
Alimentation électrique - Contrôle des trains
Pilotage automatique
Contrôle d'exécution - Contrôle de fabrication
Contrôle d'avancement
Planification générale - Essais - Suivis
Études de fiabilité
Pilotage de groupements industriels
Études et réalisation de systèmes nouveaux
Maîtrise d'œuvre et pilotage du système de transport urbain POMA 2000

Métros de Caracas - Montréal - Mexico
Santiago du Chili - Marseille - POMA 2000 de LAON



10, avenue de l'Entreprise 95865 CERGY-PONTOISE CEDEX France
Tél. : 34 24 44 00 - Télex : GETUD 609 598 F
Télécopieur : 34 24 42 90

l'avenir, les applications les plus intéressantes resteront non pas la semi-remorque – ni la chaussée roulante, mais bien le conteneur et la caisse mobile. Intercontainer, pour sa part, teste également des techniques moins conventionnelles : les Américains exploitent en service commercial – c'est une nouveauté sur le marché – des véhicules bimodaux, utilisables tantôt sur rail, tantôt sur route ; l'Europe n'est pas en reste, mais ces systèmes devront être perfectionnés, trouver des appuis et des applications pratiques avant de susciter un intérêt économique.

Un chemin de fer international

Une société ferroviaire internationale qui entend se maintenir sur l'ensemble du marché européen est tenue de nos jours de respecter bien entendu certains impératifs de gestion d'entreprise, mais surtout de faire sienne une culture d'entreprise internationale lui garantissant une neutralité absolue – je suggèrerais même l'idée de supranationalité – dans la totalité de son secteur d'activité et prônant par-dessus tout la protection active de sa clientèle.

ajouter au produit ferroviaire une plus-value mesurable : la coordination, l'organisation, les services terminaux et l'information, de même que la confiance placée en Intercontainer, le tout grâce à une protection active du client. Celui-ci ne saurait vivre dans l'angoisse d'être évincé du marché par les réseaux. Pour les chemins de fer eux-mêmes, la meilleure façon de gagner la confiance de la clientèle consiste à disposer d'une filiale indépendante et compétente, et c'est le cas d'Intercontainer. La spécialité unique d'Intercontainer – le transport combiné –, son savoir-faire et son réseau international de vente ont contribué à lui forger une image d'indépendance conforme à la situation du marché

Un cas pilote : la Suisse

Il y a deux ans, la politique suisse des transports s'est trouvée brusquement prise sous les feux d'un débat public fiévreux. Je ne tiens pas ici à polémiquer davantage sur la fameuse question des 28 tonnes, limite de poids imposée aux camions sur les routes helvétiques. Assurément, cependant, la Suisse apparaît comme un pays pilote en

ce petit pays – politiquement et économiquement parlant – sur le développement des techniques intermodales dans toute l'Europe est indéniable. Les transitaires suisses traitent la majeure partie de leur trafic maritime par le biais de la conteneurisation ferroviaire. Dans le trafic suisse par conteneurs et caisses mobiles d'Intercontainer (270 000 TEU – au total), le transit (167 956 TEU) détient tout naturellement une position dominante, mais les transports à l'importation et à l'exportation (plus de 50 000 TEU pour chacun d'eux) sont eux aussi tout à fait considérables. Par rapport au ferroutage, le trafic d'Intercontainer présente l'avantage de ne pas se concentrer exclusivement sur des mouvements de trains complets ni sur le rail-route, mais de permettre une desserte directe de porte à porte par wagons isolés grâce à des embranchements de particuliers.

La voie du futur

Si le transport combiné est promis sans aucun doute à des jours prometteurs, il ne faut pas négliger pour autant les problèmes actuels, qui se posent notamment dans la perspective des développements à venir en Europe. Ainsi, la route demeure, qu'on le veuille ou non, le leader du marché. Sur le plan politique, il conviendrait, même hors de la CEE, de permettre une réduction des délais aux frontières. Dans certains pays – en Italie, par exemple – il y a lieu d'instituer une législation nouvelle qui soit enfin conforme à la nature du transport combiné. Enfin, de larges franges de la population ne sont pas disposées, en dépit de l'appel lancé en faveur d'un transfert des courants de marchandises sur le rail, à laisser les réseaux construire l'infrastructure terminale indispensable à une extension des capacités de transport : il faut donc les sensibiliser à cette nécessité. Les administrations ferroviaires, quant à elles, doivent éliminer rapidement, et avec efficacité, les goulets d'étranglement au niveau de leur infrastructure et de leurs prestations ; à elles de veiller à l'amélioration de leur performance dans le déroulement du trafic : nouveaux trains, réduction des temps de parcours, amélioration conséquente des réseaux de voies ferrées, élévation de la vitesse, délais de livraison garantis, recours accru à l'informatique pour assurer l'information en temps réel de la clientèle et pour contrôler la production.

S'appuyant sur ces bases solides, Intercontainer, en sa qualité de filiale ferroviaire spécialisée dans le transport combiné international et de communauté d'intérêts neutre des chemins de fer européens, pourra s'employer, davantage que par le passé, à promouvoir un développement rapide et optimal des techniques multimodales. ■

L'industrie ayant épuisé quasiment toutes les possibilités de rationalisation interne, il ne reste plus d'autre solution que de rationaliser à leur tour, le transport, la distribution, le stockage des marchandises...

Souvent, les services de transport combiné franchissent une ou plusieurs frontières politiques, linguistiques et ethniques, de même que plusieurs réseaux ferroviaires. La libéralisation du marché n'y changera pas grand chose ; les chemins de fer, en particulier, resteront essentiellement des sociétés nationales. Ils ne sauraient donc se passer d'une filiale internationale apte à définir, coordonner, contrôler et vendre leurs prestations dans un domaine donné. Son éminent avantage réside dans son rôle d'interlocuteur unique de tout client désireux d'effectuer des transports par le biais de plusieurs réseaux. L'offre d'Intercontainer doit refléter, sur n'importe quelle relation, l'offre ferroviaire internationale.

Pour réussir dans son entreprise, la société doit aussi être parfaitement neutre, c'est-à-dire répercuter à la clientèle la pleine transparence des trafics de vente internationaux et des prestations fournies. Enfin, il faut

prônant une politique des transports qui devrait faire tache d'huile à l'avenir. Elle dispose d'un atout majeur de par sa tradition séculaire de pays de transit pour le trafic entre les états d'Europe septentrionale et centrale, d'une part, et l'Italie, de l'autre. C'est aussi une plaque tournante des échanges commerciaux européens. Forts de cette expérience, les Chemins de fer fédéraux suisses ont assuré une promotion puissante du transport combiné et indiquent, par leur attitude, la direction à suivre dans le futur.

Ces dernières années, la Suisse a connu, comme ses voisins, un accroissement considérable du volume de trafic. Attendu que les distances sont trop courtes, dans ce pays, pour rentabiliser les techniques combinées en trafic intérieur, l'intermodalisme trouve son application essentiellement en trafic international. En transit, la Suisse est parvenue à canaliser le gros des transports vers le rail. L'influence qu'exerce