Zeitschrift: Revue économique Suisse en France

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 80 (2000)

Heft: 1: Automobile : ça roule pour la Suisse!

Rubrik: Les transports sur une mauvaise voie?

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: 25.08.2025

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

Le réseau européen de ferroutage.

© Novatrans S.A.

Le poids dans l'économie de nos deux pays du secteur des transports de marchandises est une évidence. Et c'est une autre évidence, que de mettre en avant la nécessité de développer les infrastructures autoroutières ou ferroviaires afin de faire face aux flux grandissant des marchandises. Et l'arrivée des pays émergents ne fera qu'accroître ce phénomène.

Le transport combiné est l'une des alternatives pour essayer d'endiguer ces flots de camions. Mais est-ce vraiment la solution ? Pourquoi le transport combiné ne s'est-il pas d'emblée davantage imposé en France ?

Les transports sur une mauvaise voie ?

Pour une politique écologique des transports

© Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

Les grands traits de la politique suisse des transports ont été brossés par le ministre suisse de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication, Moritz Leuenberger, le 25 octobre dernier à Lyon, à l'occasion d'une manifestation organisée par la Chambre de Commerce Suisse en France, Région Rhône-Alpes / Auvergne. Voici ses propos, condensés pour notre Revue.

« Lyon vaut le voyage ». Cette phrase est inscrite dans le petit livre rouge – non, pas dans celui de Mao Tsé-toung –, mais dans celui d'un groupe français qui produit aussi des pneus et a causé un certain embarras au gouvernement français. Treize étoiles nous guident et nous attirent ici, nous autres Suisses (notre capitale, Berne, n'en a reçu aucune...). Vous comprenez qu'en tant qu'ancien enquêteur de Gault & Millau, je n'ai pas hésité une seconde à répondre à votre appel.

J'ai d'autant moins hésité que les relations entre nos deux pays sont excellentes, en particulier dans le domaine des transports. En témoigne notamment la signature récente, par Jean-Claude Gayssot et moi-même, d'une convention bilatérale sur les raccordements de la Suisse occidentale au réseau TGV.

Ces raccordements et les autres grands projets de transports répondent à un besoin fondamental de l'être humain : le besoin de mobilité. Les électeurs suisses l'ont exprimé souvent, notamment en acceptant de moderniser le rail pour 30 milliards de francs suisses. La France n'est pas en reste : elle veut investir

120 milliards de francs dans les dix prochaines années pour améliorer son infrastructure ferroviaire.

Les prévisions d'évolution du trafic présentent une constante sur le plan scientifique : elles se sont à chaque fois révélées fausses. On a toujours sous-estimé la croissance de la mobilité. Tout nouveau moyen de transport vient s'ajouter au trafic existant.

Sans l'acceptation des 40 tonnes, pas d'accord sur les transports terrestres et tout l'édifice des accords bilatéraux se serait effondré.

Il y a toujours eu des tentatives politiques d'entraver la mobilité. On a exigé l'interdiction des chemins de fer, parce que la vitesse démentielle de 30 km/h rendrait les passagers malades. On a interdit la voiture dans certains cantons suisses... Mais la mobilité ne se laisse pas réprimer, pas plus aujourd'hui qu'hier.

Que doit faire alors la politique ? Je pense qu'elle aussi doit réfléchir sur le sens et le non-sens de la mobilité. Mais imposer ses propres valeurs par des interdictions équivaudrait à une mise sous tutelle impensable. La mobilité en soi n'est ni bonne ni mauvaise. Elle recèle comme toute action humaine des chances et des risques.

Il s'agit d'optimiser ces chances et de réduire ces risques, et cela en fonction du principe du développement durable accepté par la communauté des Etats. Ce concept cherche un équilibre entre les trois pôles que sont le développement économique, la compatibilité sociale et la protection de l'environnement.

Les solutions ne sont plus nationales

Vu la croissance de la mobilité en Europe, il est évident que les solutions ne sont plus nationales mais européennes. Après le refus de la Suisse d'adhérer à l'EEE, il y a presque sept ans, la Suisse et l'UE ont voulu trouver des accords dans les domaines des transports terrestres et aériens. Les négociations n'ont pas été faciles et ont duré des années pour des divergences d'intérêts :

- La Commission européenne a défendu le point de vue du marché intérieur des transports et exigé que la Suisse adopte les limites de poids appliquées dans l'UE.
- La Suisse ne voulait pas renoncer sans contrepartie à la limite des 28 tonnes. Sa constitution pose le principe du transfert du trafic lourd de la route au rail. Elle voulait aussi accéder librement au marché des transports routiers et ferroviaires de l'UE.
- Les pays du sud de l'Europe se sont opposés à « une barrière fiscale alpine ».
- Au nord, les Pays-Bas surtout, pays de transports, voulaient la voie libre à travers les Alpes.
- L'Autriche et la France ont demandé que le trafic de contournement soit repris par la Suisse. C'est légitime, car on estime qu'environ 600.000 camions évitent la Suisse à cause de la limite des 28 tonnes et passent par les Alpes franco-italiennes et autrichiennes.

La France a soutenu activement notre concept de transfert de la route au rail et joué un rôle très positif. Je vous en remercie ! Enfin, dernière « pièce de résistance », les 5e et 7e libertés dans les transports aériens. Nous sommes reconnaissants à la France de s'être ralliée à notre point de vue. Non sans obtenir une contrepartie substantielle : aucun vin suisse ne portera plus le nom de Champagne. Entre nous, le risque de confusion était en réalité minime...

Environ 600.000 camions évitent la Suisse à cause de la limite des 28 tonnes et passent par les Alpes franco-italiennes et autrichiennes.

© Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

Les négociations ont abouti à la fin de l'année dernière. Le Parlement suisse a adopté les accords sectoriels il y a peu. Le peuple devra probablement encore se prononcer. Mon espoir est que les relations entre la Suisse et l'UE pourront se consolider sur la base des accords bilatéraux et que l'on pourra ensuite parler de l'adhésion.

Pour une politique durable des transports en Suisse...

Ces dernières années, la Suisse et l'UE ont engagé d'importantes réformes en liaison avec ces négociations. En Suisse, 1998 et 1999 ont été des années décisives pour la politique suisse des transports.

- Le Parlement a adopté la réforme des chemins de fer pour accroître la compétitivité du rail.
- Le vote positif du 27 septembre 1998 sur la taxe poids lourds est quasi-historique.

Le montant de cette taxe est calculé selon les kilomètres parcourus, le poids du camion et les émissions de gaz d'échappement. La

▶▶▶

taxe est levée sur l'ensemble du territoire, sur les camions suisses et étrangers.

Son introduction est prévue le 1er janvier 2001. Conformément à l'accord sur les transports terrestres, le taux augmentera par paliers. En parallèle, la limite de poids des camions passera d'abord à 34, puis à 40 tonnes. Le taux maximal de la taxe poids lourds correspond à la taxe de transit négociée entre la Suisse et l'UE, à savoir 200 euros (soit 325 francs suisses) pour un trajet Bâle-Chiasso (soit environ 300 kilomètres), et sera applicable dès 2008 au plus tard. En votant sur la taxe poids lourds, le peuple suisse s'est aussi prononcé sur les accords bilatéraux avec l'UE. Car sans la taxe poids lourds, le passage aux 40 tonnes n'aurait pas été accepté en Suisse. Sans 40 tonnes, pas d'accord sur les transports terrestres ; sans cet accord, tout l'édifice des accords bilatéraux se serait effondré. Deux mois après la taxe poids lourds, le peuple suisse a accepté encore plus nettement le financement de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, comprenant notamment la construction de deux tunnels ferroviaires alpins, l'un au Lötschberg (ouverture prévue en 2006) et l'autre au Saint-Gothard (ouverture en 2012), ainsi que le raccordement de la Suisse occidentale au réseau ferré français à grande vitesse.

Conformément à l'accord sur les transports terrestres, le taux augmentera par paliers.

Ici aussi, l'enjeu était européen. En plébiscitant la modernisation du rail, le peuple suisse a répété sa détermination à appliquer une politique écologique des transports.

En plébiscitant la modernisation du rail, le peuple suisse a répété sa détermination à appliquer une politique écologique des transports.

L'effet de cette détermination ne s'est pas fait attendre : deux jours après le second vote, la percée décisive a eu lieu dans les négociations bilatérales sur les transports terrestres. L'accord sur les transports terrestres prévoit une période de transition pendant laquelle la taxe poids lourds est réduite, mais d'importants contingents de 40 tonnes sont déjà autorisés.

Des mesures spéciales dites d'accompagnement étaient nécessaires pour soutenir les chemins de fer pendant la période de transition.

... d'importants développements

La politique des transports de l'UE a aussi connu d'importants développements liés directement aux négociations engagées avec la Suisse :

- En 1998, la Commission de l'UE a reconnu dans le Livre blanc intitulé « Prix équitables pour l'utilisation de l'infrastructure » la nécessité d'imputer progressivement au trafic lourd les coûts externes qu'il occasionne.
- Le gouvernement allemand (l'ancien comme le nouveau) veut introduire une taxe kilométrique pour les poids lourds dès 2002.
- La nouvelle directive sur l'eurovignette destinée aux camions et un péage spécial pour le Brenner constituent une première application des principes formulés dans le Livre blanc.

Solidarité des pays alpins

Dans le processus bilatéral, l'UE et la Suisse ont défini ensemble une nouvelle politique commune des transports. Elles ont ainsi reconnu que l'arc alpin (et pas seulement les Alpes suisses) doit être protégé dans l'intérêt de tout le continent. A côté de l'Autriche, la France s'engage activement au sein de l'UE pour l'aménagement d'une politique coordonnée des transports pour la région alpine.

C'est ainsi que le Ministère français des transports a commandé un mémorandum sur l'harmonisation de la politique de transit des pays alpins à l'intention de la Conférence des ministres des transports de l'UE. Cette initiative a été prise bien avant l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Je me félicite également que Paris ait récemment défendu avec succès à Bruxelles l'interdiction de circuler le samedi soir et le dimanche pour les camions. Quant au tunnel de base à travers le Mont-Cenis, sa planification va de l'avant. Les accidents des tunnels du Mont-Blanc et du Tauern en Autriche nous ont rappelé les risques accrus que le transport routier transalpin des marchandises fait courir à l'homme et à l'environnement. La fermeture du tunnel a profondément modifié les conditions de vie dans la région, notamment à Chamonix.

© Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

Elle a aussi montré combien la vallée dépend économiquement du tunnel. Ces deux éléments, la protection de l'environnement et le développement économique, détermineront la formulation de la politique des transports pour la région alpine.

Je me félicite que Paris ait récemment défendu avec succès à Bruxelles l'interdiction de circuler le samedi soir et le dimanche pour les camions.

Notre politique des transports est-elle idéale ?

Nous devons cependant rester vigilants et nous demander si notre politique des transports est idéale. Suffit-il que les habitants des vallées de montagne soient protégés d'une mobilité débordante ?

Protéger les Alpes constitue-t-il un objectif suffisant pour une politique paneuropéenne des transports ? Au fait, pourquoi protéger spécialement les habitants des montagnes ? Les habitants des agglomérations urbaines auraient-ils moins de valeur ? Près des grands axes de trafic en agglomération, le long des autoroutes ou à proximité des aéroports intercontinentaux, ils souffrent tout autant du bruit et des émissions polluantes. Pour moi, le traitement réservé aux Alpes doit perdre son caractère particulier et profiter à tous. La protection des Alpes n'est pas l'aboutissement de la politique européenne des transports, mais son commencement et son catalyseur.

D'autres mesures doivent suivre. La Suisse reste une tache blanche sur la carte politique de l'Europe, mais elle ne l'est plus sur la carte des transports. Nous le devons en grande partie à la coopération des pays alpins. Ils nous ont aidés à nous rapprocher de l'Europe. Ils ont aussi fait avancer la politique commune des transports, contribuant ainsi à l'intégration européenne. Car l'Europe se construit par les transports, comme le disait avec raison François Mitterrand.

SPRINTEL

UN OPÉRATEUR «SUR MESURE» DE RADIOMESSAGERIE

Quelle que soit votre activité 7 JOURS/7 ET 24H/24
SPRINTEL vous offre une assistance permanente

un service fiable et de qualité

- ✓ Maintenance : ascenseur, chauffage, domotique, Informatique, bureautique...
- ✓ Professions libérales : avocats, architectes...
- ✓ Médical : gestion d'astreintes et d'urgences...
- ✓ Sécurité, surveillance, gardiennage...
- ✓ Gestion de personnel décentralisé
- ✓ Messagerie et livraisons
- ✓ Location de Matériel Alphapage possible avec sortie RS232
- ✓ Information des commerciaux en temps réel par Tel/fax GSM, Pagers, Internet.

SWISSPHONE - SPRINTEL SA

3, rue de Marly - F-78000 Versailles
Tél. : 01 30 84 18 18 - Fax : 01 39 49 40 79
E-Mail ://www.swissphone-sprintel.fr

AFAQ ISO 9002
AFAQ N° 1994/2674 a

Le transport de marchandises en France

Y a-t-il une solution miracle ?

La croissance du transport de marchandises par la route ne va pas sans poser de problèmes. Le transport-combiné semblait une heureuse alternative, mais son développement en France n'a pas été - et ne peut être - à la hauteur des espérances. Reste à trouver la solution miracle !

Robert Chevalier

Président du Syndicat Régional des Organisateurs Commissionnaires de Transport (SROCT), Région PACAC

La suprématie de la route sur le rail est le résultat d'une évolution qui s'est faite sur 30 années durant lesquelles le transport routier a su apporter la meilleure réponse à la demande du marché que ce soit en termes de souplesse, de rapidité ou de fiabilité. Deux types d'éléments sont intervenus dans cette évolution :

- au plan structurel tout d'abord : la part des matières premières et des produits pondéreux n'a cessé de diminuer au profit des produits finis, avec des lots de moins en moins volumineux qui se trouvaient de fait peu adaptés au transport ferroviaire et surtout fluvial qui se trouve confiné à quelques liaisons très limitées pour des produits spécifiques ;
- en termes de compétitivité ensuite qui a joué en faveur du transport routier.

Vers la saturation des réseaux routiers

Actuellement, le trafic poids lourds sur le réseau autoroutier représente environ 18 % du trafic local. A l'horizon 2015, à partir d'hypothèses médianes touchant à la croissance du PIB et aux politiques des transports, le taux de croissance annuel moyen du trafic routier de marchandises peut être estimé à 2,4 % l'an contre 0,8 % pour le ferroviaire et autant pour le fluvial.

Le trafic des véhicules particuliers qui représente plus de 80 % du total devrait dans le même temps augmenter de plus de 50 %. L'allongement du réseau autoroutier se fait à un rythme largement inférieur à celui de l'augmentation du trafic (respectivement + 25 % et + 60 % entre 1980 et 1997). La poursuite de l'évolution constatée conduit à la saturation du réseau autoroutier, ou du moins de certains tronçons les plus fréquentés à un horizon rapproché. Actuellement, des flux de plus de 15.000 poids lourds/jour sont enregistrés sur l'autoroute A1 entre Paris et Lille, plus de 10.000 poids lourds/jour dans la vallée du Rhône.

Pour des raisons économiques et financières (rentabilité en diminution pour les tronçons res-

▶▶▶

© Eurotunnel

Débarquements de poids lourds.

© Eurotunnel

Portail côté France : un Eurostar arrivant d'Angleterre sort du tunnel.

tant à construire) et pour des raisons liées à la prise de conscience par les population des enjeux qui s'attachent à la protection de l'environnement naturel, le débat s'est engagé sur la poursuite du développement du mode dominant. Le Gouvernement français travaille aujourd'hui sur la mise en œuvre d'une politique des transports dont l'objectif affiché est de réduire le déséquilibre entre les modes. Ainsi, dans le cadre de la loi d'aménagement et de développement durable du Territoire, les pouvoirs publics ont engagé l'élaboration des schémas de services collectifs dont deux concernent les transports (fret et voyageurs). L'innovation par rapport aux approches précédentes est d'ordre méthodologique : elle consiste à appréhender les problèmes de transports et de déplacements dans leur globalité, avec une vision multimodale voire intermodale. Les pouvoirs publics annoncent ainsi vouloir rompre avec l'élaboration de schémas sectoriels par mode de transports qui avaient prévalu jusque là (Schéma Directeur National Routier, Schéma Directeur des Lignes à Grande Vitesse...).

Face au développement du transport de marchandises et à l'accroissement de la mobilité, l'objectif est de favoriser les modes alternatifs à la route et notamment le transport ferroviaire et les transports collectifs.

Le transport ferroviaire a du mal à trouver sa voie

Le ministre des Transports a clairement annoncé sa volonté de rééquilibrer le partage modal au profit du chemin de fer avec l'objectif de doubler le trafic ferroviaire sur 10 ans. Il est soutenu dans cette voie par le ministre de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire compte tenu des avantages que représente ce mode par rapport à la protection de l'environnement naturel.

Dans la réalité, que constate-t-on ? Que la part de marché du fer continue pour le moment de décliner.

Plus de 15.000 poids lourds/jour sont enregistrés sur l'autoroute A1 entre Paris et Lille, plus de 10.000 poids lourds/jour dans la vallée du Rhône

En fait, le transport ferroviaire en France n'a pas su s'adapter à l'évolution de la demande. Son manque de compétitivité par rapport au mode dominant qui constitue la référence de prix, son absence de fiabilité ont lourdement altéré la confiance des clients. La clientèle est devenue extrêmement concentrée : 1 % des 10.000 clients génère 80 % du trafic. Le redressement du trafic et, par la même occasion, de l'entreprise SNCF (plus de 200 milliards FRF d'endettement repris par RFF – Réseau Ferré de France, soit environ 4 fois son chiffre d'affaires annuel) suppose une véritable révolution culturelle interne avec la mise en œuvre d'une stratégie basée sur les attentes des clients et intégrant la nouvelle dimension européenne. Cette remise en cause doit aller bien au-delà de la réforme organique de 1997 qui a séparé l'entreprise en deux établissements publics : RFF et SNCF, respective-

Quelques données de cadrage (1998)

Répartition par mode de transports mesurée en tonnesXkm :

- *oléoducs 6,8 %*
- *route 75,3 %*
- *fer 16 %*
- *voies navigables 1,9 %*

En réalité, si on prend le chiffre d'affaires comme unité de mesure, la suprématie de la route est encore plus marquée avec 97 % du marché reléguant les autres modes à un rôle marginal.

ment chargés de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire.

Sur le plan européen, la stratégie de la SNCF qui vise à coopérer avec d'autres réseaux (freightways) s'oppose à la libération prônée par l'Union européenne. Cette politique de coopération avec d'autres réseaux s'est traduite par la création de « corridors fret » dont les premiers sont opérationnels depuis janvier 1998. Sur ces axes la coopération entre réseaux, à défaut d'une régulation par une autorité supranationale, a pour objectif d'améliorer les performances du système (vitesse commerciale, traçabilité, passage frontières, etc.) à un échelon où le chemin de fer doit trouver sa pertinence.

La technique combinée représente un intérêt certain pour le franchissement d'obstacles physiques sur des distances limitées

Pas d'envol pour le transport combiné

Le transport combiné rail/route a connu en France, au cours des années 1990, une croissance soutenue mais... Cette progression a fait suite à une réflexion engagée par la Communauté des Chemins de Fer Européens (rapport A.T. Kearney-1988) qui a entraîné une prise de conscience du potentiel que pouvait attirer la technique sous réserve d'engager cinq actions prioritaires :

- conception d'un réseau européen
- amélioration de l'offre
- amélioration de la compétitivité (productivité)
- politique commerciale revalorisant l'image du fer
- organisation commerciale répondant aux besoins des clients

Toutefois, depuis 1998, les trafics sont en stagnation voire en diminution. Les causes sont essentiellement :

- un manque de fiabilité de l'opérateur ferroviaire qui n'attire pas de nouveaux clients et même décourage parfois les utilisateurs actuels ;
- des investissements insuffisants en infrastructures (terminaux rail/route) et en matériels (wagons) alors que certains éléments du système arrivent à saturation.

Par ailleurs, il convient de rappeler quelques ordres de grandeur pour ne pas entretenir l'illusion que le transport combiné pourrait constituer une solution pour éviter la saturation des infrastructures routières :

- le transport combiné ne représente que le quart environ du trafic fret ferroviaire qui, lui-même, ne représente que 16 % du marché. Ainsi l'objectif ambitieux de doubler le trafic du combiné sur dix ans ne conduirait qu'à un maintien de la part de marché du ferroviaire compte tenu de la croissance du marché global et du déclin prévisible du fer d'autre part.
- 70 % des trafics routiers concernent des trajets inférieurs à 200 km, soit une distance largement inférieure à celle de pertinence du transport combiné rail/route, ce qui limite fortement son marché.

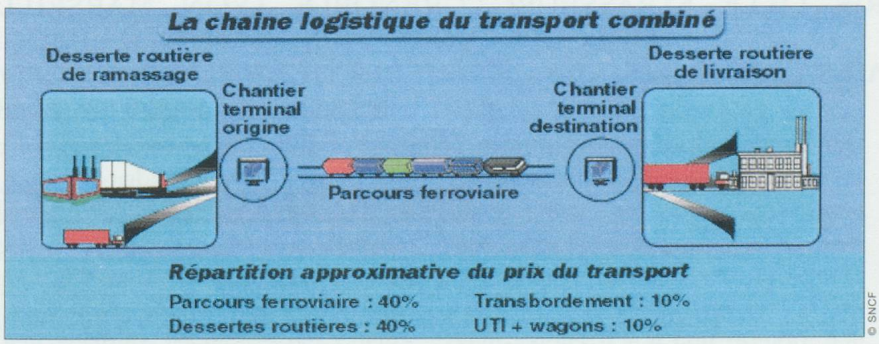
Par contre, la technique combinée représente un intérêt certain pour le franchissement d'obstacles physiques sur des distances limitées (tunnel sous la Manche, franchissement alpins...).

Savez vous que...

Le volume de fret ferroviaire qui transite par la Suisse au départ de la France s'élève à un million de tonnes par an générant, pour les CFF Cargo, un chiffre d'affaires annuel de 14 millions CHF. ***Implantée à Paris, la filliale française des CFF Cargo*** *collabore depuis de très nombreuses années avec la division Fret SNCF afin de trouver, face à la concurrence routière, des solutions qui rendent le rail plus compétitif.*

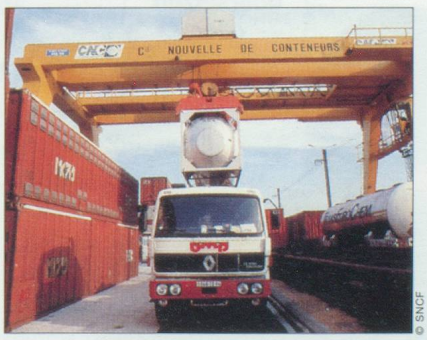
L'Etat veut réduire les déséquilibres

Toutes les prévisions pour les quinze prochaines années montrent que le développement du transport routier va se poursuivre. Compte tenu des problèmes posés par cette croissance (énergie, environnement, saturation...), les pouvoirs publics ont engagé des politiques visant à réduire les déséquilibres entre les modes de transport. Ainsi, dans le budget (chiffres provisoires 1999), les investissements routiers sont en diminution de 14 % alors que les crédits consacrés au fer s'élèvent à 49 milliards FRF sur un total de 99 milliards. Sur le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, 53 % des crédits sont affectés au fer. Même si les investissements démontrent la volonté ferme du Gouvernement français de favoriser le transport de marchandises en mode combiné, il est évident - au vu des chiffres qui précèdent - que ce développement ne peut répondre à l'heure actuelle à toutes les attentes.



© SNCF

Source : Site Internet de la SNCF - www.sncf.fr



© SNCF

ALPHATRAD

UN DES LEADERS FRANÇAIS DE LA TRADUCTION ET SA FILIALE SUISSE, TRADUCTA SA, VOUS PROPOSENT

- Télétraduction pour les besoins urgents avec retour par fax ou autres en quelques heures
- Cybertr@duction pour demander et recevoir une traduction directement via votre e-mail
- Traduction technique de documents spécialisés dans différents domaines
- Traductions officielles visées par un expert-traducteur assermenté
- Mise à disposition d'interprètes d'affaires ou techniques,
- Interprétation par téléphone pour vos communications internationales via notre service de téléconférence

ALPHATRAD EN FRANCE

PARIS - LILLE - STRASBOURG - GRENOBLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE - BORDEAUX - NANTES & LIMOGES.
ALPHATRAD SA - Boîte postale n°48 –
F-91223 BRETIGNY SUR ORGE CEDEX
TEL 0 803 33 25 25 - FAX 0 803 33 58 58
E-mail : alphatrad@alphatrad.com - SITE WEB : www.alphatrad.com

ALPHATRAD EN SUISSE

GENEVE - LAUSANNE - BERNE - BIENNE – ZURICH - BALE
TRADUCTA SA – Wittenbach, 2 – CH 2501 BIENNE
Business Numbers : TEL : 0 800 888 440 – FAX : 0 800 800 770
E-mail : info@traducta.ch – SITE WEB : www.traducta.ch

ALPHATRAD

EINES DER FÜHRENDEN FRANZÖSISCHEN ÜBERSETZUNGSBÜROS, UND TRADUCTA SA, IHRE SCHWEIZER TOCHTERGESELLSCHAFT, SCHLAGEN VOR

- Fernübersetzung für dringende Aufträge mit Rücksendung per Fax oder andere Datenübertragung innerhalb weniger Stunden
- Cybertr@nslation : Damit Sie eine Übersetzung direkt über Ihre e-mail-Adresse bestellen und erhalten können
- Technische Übersetzung von Fachdokumenten in den unterschiedlichsten Branchen
- Von einem gerichtlich zugelassenen Übersetzer-Gutachter beglaubigte Übersetzungen
- Bereitstellung von Geschäftsdolmetschern oder technischen Dolmetschern
- Telefondolmetschen für Ihre internationalen Telefongespräche über unseren Telekonferenz-Service.

ALPHATRAD IN FRANKREICH

PARIS - LILLE - STRASSBURG - GRENOBLE - LYON - MARSEILLE - TOULOUSE - BORDEAUX - NANTES & LIMOGES.
ALPHATRAD SA - Boîte postale n°48 – F-91223 BRETIGNY SUR ORGE CEDEX
TEL. 0 803 33 25 25 – FAX 0 803 33 58 58
E-mail: alphatrad@alphatrad.com – WEB-SITE: www.alphatrad.com

ALPHATRAD IN DER SCHWEIZ

GENF - LAUSANNE - BERN - BIEL – ZÜRICH - BASEL
TRADUCTA SA – Wittenbach, 2 – CH 2501 BIEL
Business Numbers: TEL. 0 800 888 440 – FAX 0 800 800 770
E-mail: info@traducta.ch –WEB-SITE: www.traducta.ch