

## Restructurations de l'industrie du transport : des enjeux considérables

Au lendemain de l'élargissement de l'Union européenne, l'Observatoire se doit d'élargir son champ. Il accueillera prochainement le professeur Jan Burnewicz, bien connu pour ses participations aux conférences internationales, qui dirige précisément le Département d'analyse comparée des systèmes de transport de l'Université de Gdansk.

Une récente séance de travail a été consacrée au thème des restructurations de l'industrie du transport de marchandises, complétant ainsi la question de la délocalisation des entreprises de transport abordée dans le n°8 du bulletin Transports/Europe.

Du panorama des pays étudiés, des tendances majeures se dégagent :

- les métiers du transport de marchandises s'inscrivent désormais dans une industrie couvrant un champ plus vaste : la prestation logistique. Les formations, les compétences, les conditions de travail s'en trouvent modifiées, tandis que de nouveaux venus (consultants, fournisseurs de systèmes d'information, entreprises postales, investisseurs, etc.) diversifient encore le jeu des acteurs ;
- la différenciation s'accroît entre les petites entreprises de transport, toujours plus nombreuses, et les grands groupes, toujours plus puissants. Cette structure "bipolaire" fonctionne de manière intégrée à travers des rapports d'externalisation, de sous-traitance, de partenariat qui changent les règles du marché. Le récent rapport de M. Hillmeyer a inscrit les problèmes correspondants sur l'agenda politique ;
- enfin, l'internationalisation des entreprises touche aujourd'hui le secteur du transport, plus tardivement que d'autres branches industrielles ou de services. Quelques groupes français sont à même de jouer parmi les opérateurs d'envergure européenne, d'autres perdent leur autonomie. À l'heure où l'on redécouvre la notion de politique industrielle, la question de la localisation des centres de décision des entreprises mérite d'être examinée.

Ainsi, les enjeux des restructurations concernent à la fois les entreprises, leurs salariés, les usagers des transports, les pouvoirs publics : soit l'ensemble des membres du CNT.

Michel Savy  
Directeur de l'OPSTE

### SOMMAIRE

	Page
<i>Edito</i>	1
<i>Restructurations des entreprises de transport</i>	1
<i>Prestataires logistiques en France et en Europe</i>	7
<i>Transport aérien de passagers : aperçu statistique</i>	8

## Les restructurations de l'industrie du transport de marchandises

Les structures de l'industrie du transport reflètent des différences structurelles d'un pays à l'autre : répartition modale du trafic, existence ou non d'entreprises de taille internationale, etc. Des points communs se retrouvent pourtant, et en premier lieu la fragmentation du transport routier, premier mode de transport dans tous les pays européens. Simultanément, les regroupements se poursuivent parmi les plus grands groupes, accentuant la bipolarisation hiérarchique de l'ensemble du secteur.

- Les achats d'entreprises se poursuivent en **Allemagne**, mais à un rythme moindre qu'auparavant: les consolidations techniques et commerciales font suite aux prises de contrôle financières. En particulier, la Deutsche Post s'efforce de construire un réseau unique et coordonné, dans chaque pays puis à l'échelle européenne. La Commission européenne s'est toutefois opposée à l'achat total de Trans-O-Flex, pour préserver la concurrence.

En 1991, la Deutsche Bahn avait vendu sa filiale de transport routier et de commission de transport, Schenker, au groupe de négoce industriel Stinnes. Celui-ci voulant aujourd'hui se recentrer sur son marché principal, l'entreprise ferroviaire a racheté son ancienne filiale ! Il s'agit maintenant de séparer le métier de commissionnaire de transport et de logisticien, qui sera entièrement confié à Schenker, et celui de tractionnaire ferroviaire, du ressort de la DB, pour éviter que cette dernière soit à la fois fournisseuse et concurrente d'autres commissionnaires. C'est ainsi Schenker qui gèrera tout le fret du ressort de la DB, sur les marchés des marchandises embal-

---

lées, du vrac et du transport intermodal (en reprenant Kombiverkehr et Transfracht). Pour la traction ferroviaire, on sait que DB Cargo contrôle la joint-venture internationale Railion (qui inclut aussi le transporteur ferroviaire de fret des Pays-Bas, du Danemark et est allié au suisse BLS). Quant aux autres entreprises ferroviaires allemandes, on compte plus de 150 sociétés régionales, mais elles sont de petite taille et sont très dépendantes de leur coopération avec la DB.

Dans une récente analyse des 100 plus grandes entreprises allemandes de transport, on a noté que le chiffre d'affaires des 10 plus grandes d'entre elles avait progressé de 30 % pendant les deux dernières années, tandis que la progression était de 17 % pour l'ensemble : la concentration se poursuit. Cette évolution est particulièrement sensible sur le marché de la messagerie express : les cinq leaders (DHL, General Parcel, DPD, TNT et UPS) détiennent à eux seuls 55 % du marché. Mais ce mouvement n'est pas uniforme. Aux diversifications des uns répondent les restructurations des autres : Lufthansa s'est dégagée de DHL, entièrement contrôlé désormais par la DP ; Hapag Lloyd restructure son activité logistique et vend ses branches de transport fluvial et de transport par citernes, tandis que Thiel Logistik, relevant de Deutsche Telekom, se recentre sur ses secteurs rentables.

On note enfin une particularité allemande : la vitalité d'alliances d'entreprises de taille moyenne, qui arrivent à constituer des réseaux stables tant pour le transport que pour la commission de transport et se développent en Europe, malgré leur difficulté à établir une image commerciale unique pour les clients.

- En **Belgique**, la Poste a engagé une restructuration qui devrait s'étaler jusqu'en 2005. Elle reste pour l'heure une entreprise d'Etat mais les postes néerlandaise (privatisée) et allemande (privatisable) ont marqué leur intérêt pour un rapprochement éventuel.

Dans le domaine portuaire, PSA (entreprise de Singapour) contrôle maintenant environ 80 % des mouvements de conteneurs à Anvers et inclut ainsi ce port dans un réseau mondial de terminaux dédiés.

Les chemins de fer, où prédomine encore une culture d'ingénieurs plus que de managers, connaissent des difficultés financières. Le gouvernement a promis de reprendre leur dette mais les moyens budgétaires sont limités. L'ouverture du réseau devrait s'accomplir, alors que les entreprises ferroviaires des pays voisins sont puissantes et susceptibles de capter une part de l'important trafic terrestre engendré par les ports belges. Le risque serait alors que la SNCB ne garde que les trafics les moins rentables...

La filiale logistique de la SNCB, ABX, rétablit progressivement sa situation financière. La Commission européenne fait pression pour une filialisation qui recueillerait les segments rentables, les segments non rentables (parmi lesquels ABX France) devant être restructurés avant d'être vendus. Le gouvernement belge a dit son intérêt pour des apports de capitaux d'autres partenaires, mais s'oppose à une vente de l'entreprise.

Avec la construction de la ligne à grande vitesse au-delà de Bruxelles vers l'Allemagne, des concurrences se font jour, car la DB voudrait que Cologne ne soit pas desservi par le Thalys mais par son ICE. Par ailleurs la SNCF voudrait abandonner la desserte directe de Liège via Namur et Mons, qui n'est pas rentable. Ces questions ne sont pas tranchées et ont une dimension politique propre.

En matière de transport aérien, la compagnie SN Brussels, qui fait dans une certaine mesure suite à Sabena, se spécialise dans les liaisons intra-européennes, en gardant toutefois quelques lignes avec l'Afrique. Ses performances s'améliorent et devraient permettre l'équilibre économique. L'aéroport de Bruxelles - Zaventem est une société anonyme de droit public. Son trafic reprend mais reste inférieur à ce qu'il fut du temps du hub de Sabena. Son développement semble pris entre celui de Roissy et celui de Schipol, surtout avec la fusion d'Air France et de KLM. Il conserve des marges de croissance substantielles pour le fret et intéresse des compagnies telles que Singapour Airlines. Le développement du fret express pose évidemment le problème des nuisances nocturnes. Bruxelles est le hub de DHL, qui appartient à la poste allemande. Son déménagement à Liège a été évoqué, mais ce dernier aéroport accueille déjà TNT, qui appartient à la poste néerlandaise. La capacité de l'aéroport devrait être aménagée. Enfin, l'aéroport de Charleroi avait accordé des aides à la compagnie "low cost" Ryanair pour en attirer le trafic, mais cette subvention est remise en cause par la Commission.

De l'ensemble de ces faits se dégage que la Belgique est le plus européen des pays de l'Union... Ceci se marque notamment sur le transport fluvial, entièrement ouvert à la concurrence et assuré pour la moitié par des marinières néerlandais.

- En **Espagne**, le système de transport est marqué par l'expansion continue du transport routier, surtout depuis l'adhésion à la Communauté Economique Européenne en 1986. Ce secteur est très atomisé. De fait, on constate une dualisation du secteur, la différence se creusant entre la masse des très petites entreprises et quelques grands groupes de transport et logistique qui gèrent effectivement le fret quitte à sous-traiter la traction à plus petits qu'eux.

---

Cette situation résulte d'une évolution longue. La messagerie nationale s'est mise en place il y a de nombreuses années, avec une implantation solide qui a longtemps résisté aux concurrents extérieurs. Les principaux investissements d'entreprises étrangères ont eu lieu dans les années quatre-vingt-dix, de manière directe ou par rachat d'entreprises existantes. À l'inverse, aucune entreprise espagnole n'a la masse nécessaire pour accéder à la taille européenne.

Ces concentrations internationales portent désormais sur les leaders du marché national. Pour la période récente, on note le rachat de Guipuzcoana, n° 1 du marché national de la messagerie, par la Deutsche Post, et des transports Gomez (n° 3) par Transcamer (appartenant à un groupe financier britannique). Seul le n° 2, Azcar, a conservé à ce jour son indépendance. Il en résulte que, dans les classements des opérateurs que publie la presse professionnelle, apparaissent principalement les groupes étrangers : DHL, Gefco, CAT, Exel, etc. Fait exception Logista, mais il appartient au fabricant de produits du tabac Altadis et le chiffre d'affaires enregistré ne se limite pas au transport.

Le marché de la logistique a atteint en 2002 un chiffre d'affaires de quelque sept milliards d'Euros par an (pour les 100 premiers opérateurs). Il est en forte progression. Il est marqué par une double concentration : financière, puisque les 18 premiers opérateurs contrôlent 87 % de l'activité ; géographique, puisque la région de Madrid concentre quelque 83 % du chiffre d'affaires, suivie de loin par la Catalogne avec 11 %. Les grands logisticiens ont développé des coopérations étroites avec le secteur de la grande distribution et de la construction automobile.

La réforme ferroviaire est en cours avec la transposition des directives sur la séparation des infrastructures et des services, l'accès au marché, la fixation des péages, etc. Mais les nouveaux arrivants ne se manifestent guère. Quant au transport intermodal rail-route, il ne représente qu'un trafic limité en comparaison avec la route seule. On sait qu'en revanche le transport intermodal route-mer assure déjà un trafic important avec le reste de l'Europe et pourrait se développer encore avec la nouvelle politique des "autoroutes de la mer" soutenue par la Commission. Pour le transport de voyageurs, la ligne de chemin de fer à grande vitesse entre Madrid et Lleida est entrée en service, mais la vitesse est limitée à 200 km / h en attendant l'utilisation du RTMS. La ligne devrait atteindre Barcelone en 2007.

- En France, une étude récente du Service économique et statistique (SES) du ministère des transports a montré que les participations de capitaux étrangers dans le secteur des transports sont passées de 7 % à 14 % entre 1990 et 2000. Cette évolution est rapide, mais le niveau d'internationalisa-

tion du capital du transport reste inférieur à celui de l'ensemble des industries (les capitaux étrangers détiennent 44 % des actions des entreprises constituant la base de l'indice de la Bourse de Paris, le "CAC 40"). À l'intérieur du secteur des transports, les participations internationales montrent de fortes différences : elles ne sont que de 5 % pour le transport routier et atteignent 25 % pour la commission de transport, surtout du fait des grands groupes allemands et néerlandais. Simultanément, les groupes français (Géodis, La Poste, Gefco) renforcent leur présence à l'étranger, mais avec des moyens financiers moindres.

Dans tous les secteurs, l'intensité des prises de contrôle international est cyclique. Aux phases d'acquisition succèdent les restructurations industrielles, et leur échec éventuel. C'est dans le domaine de la messagerie et de la messagerie express que ces opérations sont le plus intenses. Des entreprises familiales d'envergure nationale comme Ducros, Graveleau, Joyau, Jet Services, Dubois ou Testut appartiennent désormais à des groupes étrangers. Les réseaux indépendants ont vu leur part du marché de la messagerie se restreindre de 50 % à 20 %, marché désormais dominé par quatre grands opérateurs : le groupe de La Poste (25 %), Géodis (15 %), DHL (10 %) et TNT (7 %).

Malgré les prises de participation extérieures, le marché reste principalement domestique et les plans de transport nationaux et internationaux des entreprises de messagerie restent souvent séparés : le seul réseau intégré semble celui d'UPS, tandis que TNT restructure son dispositif dans la même direction. En revanche, un gros effort porte sur l'unification de l'image et du système d'information. Les grands opérateurs ont, compte tenu de leur histoire et de leurs choix, des positions assez différentes les unes des autres.

La Poste reste fortement liée au marché du courrier. Sa filiale Géopost se développe sur le marché de la messagerie express et du colis, sans disposer des moyens financiers de ses concurrents allemand ou néerlandais. Le projet de rapprochement avec Géodis est abandonné. Des accords lient la poste française à ses homologues de Suède, d'Italie, d'Espagne et une alliance stratégique avec Fedex permet de mettre le marché européen en connexion avec le reste du monde.

Géodis a la SNCF pour premier actionnaire, mais on ne constate guère de synergie industrielle entre les deux transporteurs. Le groupe, premier transporteur de fret français, a des filiales dans de nombreux pays d'Europe et du monde, qui ont connu des réussites diverses. On peut penser que, pour compter parmi les grands transporteurs des années à venir, le groupe essaiera de réussir un rapprochement de grande taille.

---

Le Sernam, naguère département de messagerie et de fret routier de la SNCF et aujourd'hui filialisé, a connu par le passé des déficits récurrents. Après une substantielle recapitalisation, il doit sortir du groupe ferroviaire, mais la reprise par Géodis, naguère annoncée, est remise en cause. Le retour à l'équilibre financier devrait faciliter la recherche d'une autre solution, alternative à la disparition du réseau.

La SNCF connaît de réelles difficultés dans le transport de fret, avec à la fois des déficits et une perte de trafic que la grève de 2003 à propos de la réforme générale du régime des retraites a amplifiés. Ceci vaut aussi pour le transport intermodal rail-route, naguère le segment le plus dynamique, et la filiale spécialisée CNC est elle aussi en déficit. Les responsables imputent eux-mêmes ces problèmes aux dysfonctionnements de l'entreprise, à la qualité de service insuffisante proposée à un marché plus exigeant et satisfait par une solution routière remarquablement flexible. Le plan de redressement récemment annoncé s'appuie sur un choix plus sélectif des marchés, qui aboutira d'abord à un recul du trafic (de l'ordre d'un tiers ?) avant un "re-engineering" industriel plus profond. Du coup, les difficultés sur le marché national repoussent les projets d'alliance internationale naguère évoqués, au Royaume Uni ou en Pologne, en collaboration éventuelle avec la DB avec qui les liens sont pour l'heure très faibles. La libéralisation du marché, l'arrivée de nouveaux opérateurs seront-elles effectives et changeront-elles l'évolution du secteur ?

Dans le secteur des prestataires logistiques, enfin, la concentration est moins vive que dans le secteur du transport proprement dit. Le marché se développe et est d'emblée plus internationalisé (les filiales des logisticiens britanniques détiennent environ un tiers du marché). Les grands opérateurs internationaux vont-ils renforcer leur présence ? Les opérateurs français se déploieront-ils à l'étranger avec une vigueur comparable, alors qu'ils accompagnent d'ores et déjà certains de leurs clients vers des marchés nouveaux, dans le monde entier ?

En matière de transport aérien, enfin, le rapprochement d'Air France et de KLM marquera aussi le transport de fret, avec deux réseaux assez complémentaires.

- En Grèce, la structure de l'industrie est stable depuis 40 ans. Le transport routier assure 98 % du transport terrestre, le fer ne joue qu'un rôle marginal et il n'y a pas de fleuve navigable. La voie maritime joue un grand rôle (40 % des tonnes-kilomètres, tous modes confondus), puisque le pays est un archipel et qu'en outre il existe une forte tradition de *shipping* grec, d'envergure mondiale.

La majorité des entreprises de transport routier sont

de petites et très petites firmes, parmi lesquelles de nombreuses entreprises individuelles (travailleurs indépendants). Peu d'entre elles comptent plus de cinq véhicules et le parc est relativement âgé (huit ans d'âge moyen). En outre, le transport pour compte propre assure la moitié du transport, mesuré en tonnes-kilomètres, avec de nombreux parcours à courte distance. Dès 1976, une loi a essayé de faciliter les regroupements d'entreprises, avec des effets limités.

Pour autant, un glissement se produit de l'offre de transport vers la commission de transport et la logistique. Les commissionnaires relèvent du ministère du commerce et non de celui des transports, c'est-à-dire d'un secteur où prédominent des acteurs de grande taille et empreint d'une autre culture des affaires.

Quant à l'accès au marché, la demande de déréglementation du secteur émanant des milieux professionnels n'est pas très forte. Les licences, différentes pour le transport national et international, font l'objet d'un marché et sont chères (leur valeur patrimoniale atteint trois fois le prix du véhicule !). Le cabotage est, certes, déréglementé dans toute l'Union européenne, mais il ne vient guère menacer ce dispositif sur le marché intérieur grec du fait de la discontinuité territoriale de la Grèce à l'égard du reste de l'Union qui limite aussi les délocalisations d'entreprises. Le vrai lien de la Grèce avec le marché unique n'est pas terrestre, c'est le corridor maritime adriatique et ionien.

Une politique délibérée vise à faire évoluer les structures et l'organisation de l'industrie du transport routier. Dans l'agglomération athénienne, des sites spécialisés visent à regrouper des entreprises du secteur. Un plan national de plates-formes logistiques a été élaboré, et sa réalisation fait appel au partenariat public - privé (PPP), l'État assurant 60 % des investissements.

La réforme des chemins de fer est en cours, avec la séparation de la gestion de l'infrastructure et de celle des services, ces derniers se divisant en transport de voyageurs et transport de fret.

Le transport maritime reçoit des subventions pour le service public de desserte de certaines îles. Ce marché devrait bientôt être ouvert à la concurrence. Mais la plupart des armateurs grecs sont sur le marché du transport de haute mer. L'État offre un cadre législatif favorable aux regroupements d'entreprises maritimes mais n'y apporte pas d'aide financière.

Enfin, les groupes de transport internationaux sont principalement présents dans le domaine de la commission de transport, ils sous-traitent (principalement sur la base de contrats exclusifs) le transport

---

routier s'insérant dans les chaînes qu'ils contrôlent à des opérateurs nationaux.

- Au **Royaume Uni**, le transport routier est particulièrement dominant sur le marché du fret intérieur. Les mouvements de restructuration de cette branche et, plus largement, de la branche de la commission de transport et de la logistique prennent des formes variées : création d'entreprises, concentration, mais aussi fragmentation de certains groupes et recombinaison.

Les PME sont très nombreuses et se concentrent lentement, par disparition des plus petites : le nombre de licences d'opérateur a décliné de 7 % entre 1996 et 2001. Les entreprises ont du mal à recruter des chauffeurs malgré la baisse du pavillon routier britannique face à la concurrence d'autres pays européens, si bien que la diminution de l'activité ne se traduit pas par une augmentation du chômage.

Le tissu des grandes entreprises est assez diversifié et traversé par plusieurs tendances. De très grandes entreprises comme Exel (qui réalise un chiffre d'affaires annuel de 6 milliards d'euros et un bénéfice de 300 millions) ou Wincanton continuent leur expansion, par croissance interne et externe. Elles sont présentes à la fois sur le marché du transport, de la commission de transport et de la logistique. Elles accompagnent leurs clients dans les délocalisations, quitte à désinvestir de l'Europe de l'Ouest pour concentrer leurs investissements dans les pays émergents : Exel vend ses filiales en Allemagne et en France et se renforce en Amérique du Sud, au Pakistan ou en Indonésie.

Mais on observe aussi des mouvements inverses, voire des fragmentations. Le groupe Hays, qui se distingue par l'extrême variété de services aux entreprises qui constitue son offre, a annoncé son souhait de se dégager de la logistique pour renforcer sa spécialité de gestion des ressources humaines. Les recombinaisons peuvent également permettre des recentrages sur des métiers plus précis. P & O entend se concentrer sur les terminaux portuaires, et revend la joint-venture qu'il partageait avec Nedlloyd pour le transport de conteneurs maritimes. Il vend également P & O Trans-European, spécialiste du transport intermodal, au logisticien Wincanton, qui lui-même s'allie au commissionnaire de transport international Kühne et Nagel, basé en Suisse.

De manière générale, les grands opérateurs présents en Grande Bretagne ont une stratégie internationale, qu'il s'agisse de commission de transport et de logistique (Exel, Hays, Wincanton, Christian Salvesen, Tibbett and Britten, TNT, etc.) ou de courrier express et de messagerie (Royal Mail qui reste une entreprise étatique, Hays, TNT, Deutsche Post, etc.).

De leur côté, les transporteurs routiers s'efforcent de modifier leur image et de convaincre l'opinion publique de la nécessité de construire de nouvelles infrastructures.

Enfin, le fret ferroviaire se partage entre plusieurs opérateurs. À côté d'EWS, de Freightliner et de Direct Rail Service, GB Railfreight (racheté par First Group) a été créé en 1999 et se développe. Eurotunnel a en outre annoncé son projet de devenir opérateur ferroviaire pour relier Birmingham au nouveau centre intermodal de Dourges, près de Lille.

- Le transport de fret représente environ 3 % du PIB de **Suède**, avec une croissance de 2 % en 2003 du fait du dynamisme de l'industrie forestière et du minerai de fer. Le partage modal est assez stable, avec une stagnation de la part de la route. Les commissionnaires sont allés au bout de la logique d'externalisation et ne possèdent plus guère de camions. Parmi les nouveaux acteurs du système, on note le rôle croissant des consultants en logistique et de nouveaux opérateurs ferroviaires, tandis que l'on observe l'augmentation des activités logistiques dans les zones portuaires.

La poste suédoise n'a pas réussi à prendre le contrôle du grand transporteur nordique ASG qui appartient désormais à la Deutsche Post. Quant à BTL, il est contrôlé par la Deutsche Bahn par l'intermédiaire de Schenker. Ce sont ainsi deux groupes publics allemands qui dominent le marché suédois. Le management du transport quitte le pays, ne laissant aux opérateurs locaux que des niches spécifiques.

La poste cherche maintenant une alliance avec le messenger DPD (lui-même lié à Géodis) pour contrôler le premier opérateur norvégien, tandis qu'une alliance avec le néerlandais Frans Maas s'applique au fret lourd. Les principaux problèmes qu'affronte la messagerie sont la livraison finale à heure déterminée, le traitement des envois sans document d'accompagnement et l'intégration du traitement du courrier et du colis. Les tentatives d'installation de bourses de fret ont échoué, car les grands opérateurs traitent directement avec les gros clients, qui eux-mêmes s'organisent désormais à une échelle internationale.

Le troisième transporteur de fret suédois est le chemin de fer, les SJ étant l'opérateur historique. Ils ont été les premiers à mettre en œuvre des réformes de structure en séparant fret et voyageurs, chaque secteur ayant ses propres moyens de traction. Green Cargo, le département du fret, a acheté des transitaires et des logisticiens, s'est dégagé de l'express et de la messagerie et est en train de vendre son département de transport routier. En matière de transport ferré, il offre un service de wagons, de trains complets et de transport combiné (Kombitrans étant sur-

---

tout orienté vers le marché des PECO), avec une différenciation du service logistique selon les familles de produits (produits agroalimentaires, vêtements sur cintres, etc.). Ses clients se répartissent entre les chargeurs et les transitaires. Le réseau ferré est ouvert à la concurrence et de nouveaux opérateurs sont apparus. En particulier, Ikea a annoncé son projet de devenir entreprise ferroviaire, mais ses intentions précises sont encore mal connues. Green Cargo est engagé dans une stratégie d'alliance avec ses homologues des autres pays nordiques, mais on sait que le Danemark a fait le choix de l'Allemagne en intégrant son entreprise ferroviaire de fret dans Railion. Pour les transports ferrés internationaux, une étude en cours porte sur les obstacles à l'intermodalité et leurs solutions.

Dans le domaine maritime, un seul armement est suédois parmi les cinq qui dominent le marché. Le trafic de "feeders" (rabattement vers les grands ports) et le cabotage intra-européen se développent et pourraient se renforcer encore comme un palliatif à la congestion des autoroutes allemandes si la question de la normalisation des UTI (unités de transport intermodal : conteneurs ou caisses mobiles) est résolue.

En matière aérienne, les transporteurs express américains ont essayé de pénétrer le marché européen il y a 15 ans mais ont dû se replier face à la force des opérateurs locaux. Aujourd'hui, la mondialisation des marchés appelle une offre de transport à la même échelle et la concentration des réseaux est à nouveau à l'ordre du jour, alors que UPS ou Fedex disposent de réserves financières considérables.

- En Suisse, le transport évolue sous l'influence des changements de la demande logistique. Ainsi, au niveau national, le grand distributeur Migros réforme son dispositif, réduisant son réseau de plates-formes de dix à un seul site pour les produits secs ; ce site est desservi par deux lignes de chemin de fer et capable de traiter 5700 palettes par jour. Le second distributeur du pays, Coop, pratique le "supply chain management" depuis 1999 en regroupant la gestion de ses données, notamment par le logiciel SAP et en concentrant géographiquement son réseau de plates-formes de distribution sur deux sites, alors qu'ils étaient encore 18 dans les années 2000 : les boissons et produits tropicaux sont traités à Bâle, tandis que les surgelés sont centralisés à Givisiez. La coordination forte des activités de la Coop s'est toutefois réalisée après le regroupement, en 2000, des nombreuses entités qui composaient la « Fédération des coopératives des consommateurs » originelle (qui a donné son nom à la Coop). Le répartiteur pharmaceutique Galenica, devenu Galexix, passe de six à trois plates-formes.

La Poste offre des prestations logistiques sur tout le territoire. Or, en prévision de la libéralisation totale

du marché des colis courant 2004, elle a engagé une vigoureuse restructuration, qui n'est pas achevée. Elle est organisée autour de plusieurs entités : Poste Colis, ExpressPost, ParcelLogistics, BTL Logistics SA, Setz Gütertransport SA, Yellowworld SA, Swiss Post Net SA, couvrant une gamme de services allant du paquet à la logistique spécialisée. Par exemple, le secteur d'activité Logistics comprend les unités PosteColis, ExpressPost et Transports ainsi que les sociétés de groupe Setz, Swiss Post NET et, depuis 2002, Yellowworld. La distribution du courrier sera quant à elle libéralisée en 2009. Sur le marché national de la logistique et du fret, des opérateurs tels que Planzer (600 employés, transport routier en général) ou Bertschi (1100 employés, spécialisé dans les concepts logistiques et les plates-formes de transport combiné) connaissent une certaine expansion.

Au niveau international, la Suisse, par sa position centrale en Europe et des avantages fiscaux, attire la logistique de produits à haute valeur ajoutée. De grands groupes logistiques comme Kühne & Nagel, Panalpina et Danzas ont établi leur siège en Suisse pour exercer des activités à l'extérieur. Plus récemment, Novartis vient de décider d'implanter un nouveau centre de recherche à proximité du port de Bâle, à la place du site de production actuel. En cohérence avec sa spécialisation traditionnelle dans les activités de service dans le négoce et la banque ainsi que par sa neutralité politique, la Suisse a été le berceau de trois des principaux commissionnaires de transport mondiaux. Kühne & Nagel est aujourd'hui n° 1 pour le transport maritime et n° 5 pour l'aérien. Son réseau se renforce notamment en Amérique du Nord et en Asie et son effort porte sur l'élargissement des prestations vers la logistique. Panalpina est l'exemple type du commissionnaire de transport international évoluant vers la logistique intégrée pour quelques grands comptes (comme IBM), capable de construire et gérer un véritable réseau international de transport et d'entreposage à partir de moyens sous-traités auprès d'opérateurs de moindre envergure; Panalpina développe en fait une stratégie de transitaire « asset-free », n'ayant le contrôle direct que de 3 avions, pas même achetés, mais loués et pilotés par du personnel Luxair (Luxembourg Airlines). Danzas, dans le cadre de la poste allemande, a une stratégie comparable mais s'appuyant dans une plus forte proportion sur des moyens de transport internes au groupe.

En matière de transport aérien, la compagnie Swiss, qui a succédé à Swissair, est à son tour en difficulté. Elle a rejoint l'alliance One World dominée par British Airways, si bien que Zürich perd la fonction de hub qu'il exerçait précédemment. Paradoxalement, l'aéroport de Genève, qui avait souffert il y a quelques années du choix de Zürich par Swissair, a retrouvé une meilleure dynamique en attirant de nouveaux opérateurs, notamment Easy

Jet, qui assure environ 25% des activités aériennes. Enfin, le transport ferroviaire voit de nouvelles alliances. Pour l'autoroute ferroviaire ("route roulante"), Ralpin SA a été créée en 2001 par les compagnies BLS Lötschbergbahn (Bern-Lötschberg-Simplon), Hupac et CFF. Elle offre environ 105 000 places pour l'année 2003 et sa capacité sera triplée à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg (2007). BLS, HUPAC et CFF Cargo participent au capital-actions à hauteur de 30% chacune, tandis que les 10% restants ont été réservés aux chemins de fer italiens FS. Il faut par ailleurs noter que DB Cargo a acquis en juin 2002 20% du capital actions de BLS Cargo. En parallèle, Swiss Rail Cargo, alliant

les CFF et les FNM (Ferrovie Nord Milano), développe les trafics de transport rail-route non accompagnés avec l'Italie.

*Synthèse établie à partir des contributions de Mme Catharina Horn (Université technique de Dresde), MM. Beuthe (Facultés Universitaires Catholiques de Mons), Gimenez i Capdevila (Institut d'études territoriales de Barcelone), Beyer (Université Louis Pasteur Strasbourg), Kapros (Université de la mer Egée), Mme June Burnham (Middlesex University), MM. Carstam (B Consoy), Chevroulet (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne).*

## Les prestataires logistiques en France et en Europe (SES 2003)

Les principaux mécanismes sous-jacents aux évolutions constatées sont la mondialisation de l'économie, la constitution d'ensembles économiques régionaux (parmi lesquels le marché européen), l'externalisation du transport et de la logistique par les chargeurs, l'évolution différenciée du cadre réglementaire.

L'industrie du transport se structure autour de grands métiers : la messagerie, le transport de lots (dans ses diverses spécialités par types de produits), la logistique et son pilotage, et enfin l'organisation de transport (commission de transport, notamment internationale). La coordination de cette diversité de métiers prend des formes propres à chaque groupe. Les uns mettent en place un guichet unique, d'autres distinguent la logistique et l'organisation du transport. À la coordination sectorielle s'ajoute la coordination géographique. La Deutsche Post apparaît comme le seul opérateur présent sur tous les métiers et à l'échelle mondiale.

Selon leur histoire, leurs moyens et leurs options propres, les groupes couvrent un champ plus ou moins large. Par exemple, Géodis et ABX ont une politique de guichet unique alors que Norbert Dentressangle se concentre sur le transport de lots et la logistique, tandis qu'UPS est présent sur le marché de la messagerie, de la logistique et de l'organisation logistique. Ces évolutions ne se limitent pas au transport terrestre et aérien. Par exemple, l'armement APL met l'accent sur la liaison entre transport maritime et logistique.

Le déchiffrement de l'évolution des métiers à travers les données disponibles n'est pas aisé. Un glissement vers le "supply chain management" est indéniable, mais on ne sait pas clairement ce que mettent les entreprises derrière le chiffre d'affaires en "logistique" qu'elles affichent : s'agit-il de gestion de conteneurs ? de systèmes d'information ? etc.

Par comparaison avec le reste du monde, les spécificités européennes sont notoires. On y constate notamment le rôle prééminent d'entreprises publiques ou d'origine publique, mais cet héritage aboutit aujourd'hui à des situations très contrastées : quoi de commun entre Exel (un des leaders mondiaux de la logistique) et Schenker (qui reprend la gestion du fret de la DB) ?

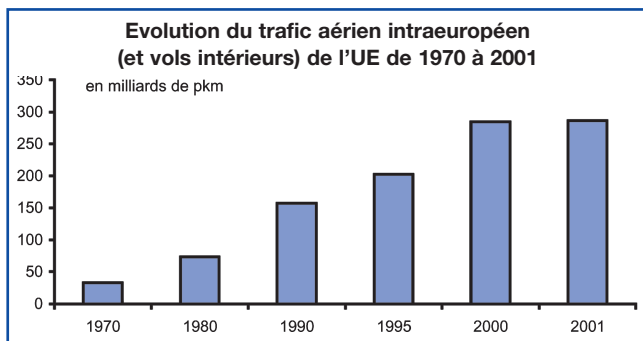
La pénétration des marchés nationaux par les opérateurs internationaux est plus forte pour la logistique que pour le transport proprement dit, à l'exception notable de la messagerie.

Enfin, la situation mondiale n'est nullement stabilisée. Les opérations de fusion, d'alliance ou aussi de fragmentation (comme dans le cas annoncé de Hays) se poursuivent à un rythme soutenu à l'échelle mondiale. Cette recherche fournit les clefs d'interprétation pour suivre cette actualité événementielle.

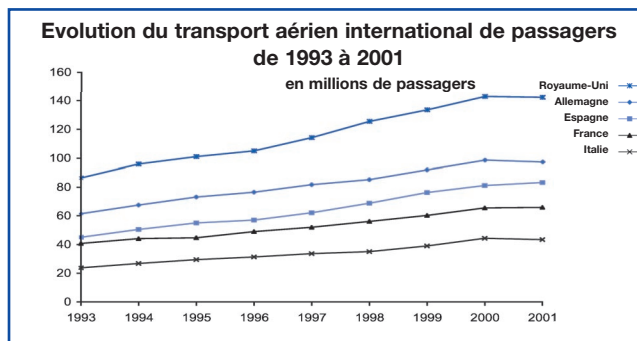
*Résumé de la présentation par MM. Antoine Artous, journaliste, et Patrice Salini, chargé de mission à l'INRETS, de leur recherche sur les restructurations de l'industrie du transport (SES 2003), devant l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe.*

# Le transport aérien de passagers en Europe : aperçu statistique

## Evolution du trafic des 15 pays de l'UE

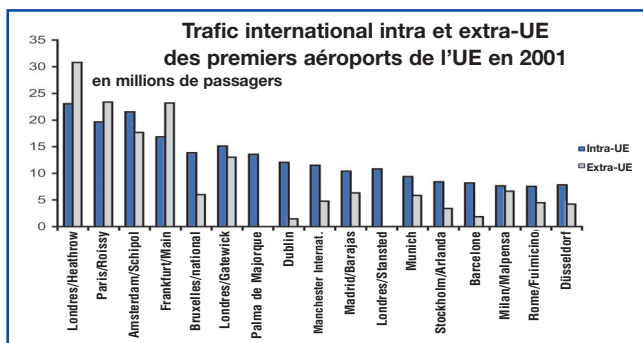


Source : Eurostat/DGTREN

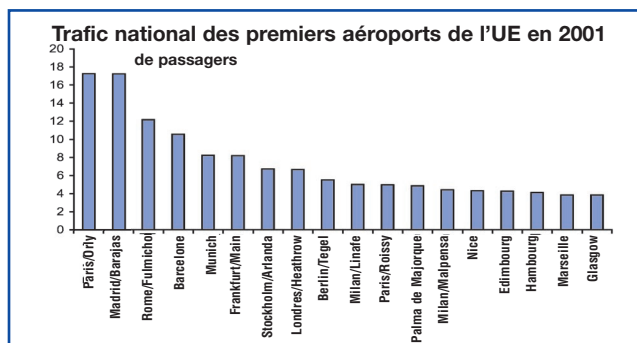


Source : Eurostat

En 30 ans le trafic aérien intracommunautaire (y compris les vols intérieurs) des 15 pays de l'UE est passé de 33 milliards de pkm (1970) à 286 milliards de pkm (2001), soit presque une multiplication par 10 ! La position des pays de tête, en nombre de passagers internationaux, est liée pour le Royaume-Uni à sa situation insulaire, au rôle encore limité du TGV pour l'Espagne et aux pratiques de vacances « au soleil » pour l'Allemagne.

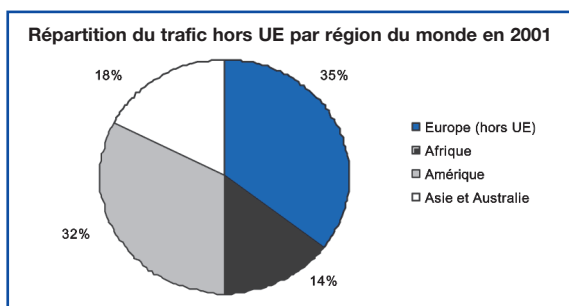


Source : Eurostat



Source : Eurostat

Londres, Paris, Amsterdam et Francfort se détachent des autres aéroports : ce sont les 4 principaux « hubs » européens. Londres/Heathrow est l'aéroport le plus fréquenté en trafic international. Son trafic extracommunautaire dépasse largement l'intracommunautaire, il en est de même pour Roissy et Francfort. La vocation européenne ou intercontinentale varie fortement d'une place à l'autre. Paris/Orly est le premier aéroport européen en trafic national. Ainsi s'esquisse une certaine spécialisation/différenciation des aéroports en Europe. Le développement de compagnies « low cost » pourrait faire émerger de nouveaux sites dans les années à venir.



Source : Eurostat

En 2001, le trafic extracommunautaire des 15 se fait principalement avec le reste de l'Europe et l'Amérique.

Christine Aubriot  
Chargée de mission au CNT

Pour en savoir plus : « Transport aérien de passagers 1993-2000 et 2000-2001 » (Statistiques en bref thème 7 n°2/2003 et n°1/200 (Eurostat) - « Panorama des transports données 1970-2000 (Eurostat/DGTREN) - « EU Energy and transport in figures - Statistical pocket book 2003 » (Eurostat/DGTREN).

Demande de nouvelle inscription au bulletin : catherine.girard@cnt.fr

Le bulletin Transports/Europe est accessible, en version française et en version anglaise, sur le site Internet du CNT. Les Dossiers de l'Observatoire sont également téléchargeables - rubrique « Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe ».

**CNT**  
Observatoire des Politiques  
et des Stratégies de transport en Europe  
34, avenue Marceau 75008 Paris  
(France)  
Téléphone : 01 53 23 85 85  
Télécopie : 01 53 23 85 80  
Internet : www.cnt.fr  
ISSN n° 1620-2775  
Directeur de la publication : Michel Savy  
Rédactrice en chef : Christine Aubriot  
Impression : Compo Imprim