
8ème Rendez-vous de la Mondialisation
Mondialisation, transports, logistique
Centre d'analyse stratégique, 20 septembre 2007

"Quels nouveaux acteurs et quelles nouvelles stratégies dans les transports internationaux ?"

Michel Savy
professeur à l'Université de Paris-Est
directeur de l'Observatoire des politiques et des
stratégies de transport en Europe
savy@enpc.fr

Plan de la présentation

- Introduction : transport et mondialisation
- 1. Chiffres clefs sur le mouvement des marchandises
- 2. La production du transport : acteurs et stratégies
- 3. Conséquences pour les stratégies de développement en Europe
- Sources

Introduction : transport et mondialisation

Limites du thème traité

- Le CAS a fixé le thème de cette communication, complémentaire des autres interventions
 - *les liens entre mondialisation et transport, et commerce international et transport, sont traités par ailleurs comme tels*
 - *on ne traitera ici que du fret, des évolutions aussi importantes mais menées par d'autres acteurs touchent le transport de voyageurs (concentration de l'industrie du transport aérien, émergence de nouveaux entrants notamment asiatiques et low cost, constitution d'alliances globales, etc.)*

Rappel : la nature du transport

- Le transport est une production
- Une industrie spatiale, rapport au territoire
 - *emboîtement des espaces relevant de distances différentes (local, national, continental, intercontinental)*
 - *sur un espace mondial discontinu (physiquement : les mers et les continents, et économiquement)*
 - *formation d'ensembles régionaux dans la mondialisation (notamment l'Europe)*

Rappel : la nature du transport (suite)

- Rapport à l'histoire, le temps long des réseaux (des technologies, des infrastructures, des organisations, etc.), chemin de dépendance, continuités et ruptures
- Rapport à l'État (quand bien même le pouvoir de celui-ci serait mis en cause par la mondialisation économique), dimension politique (au-delà des fonctions régaliennes, très présentes)

Continuités et ruptures

Activité économique et transport de fret en France, 1962-2000



Rappel : la mondialisation

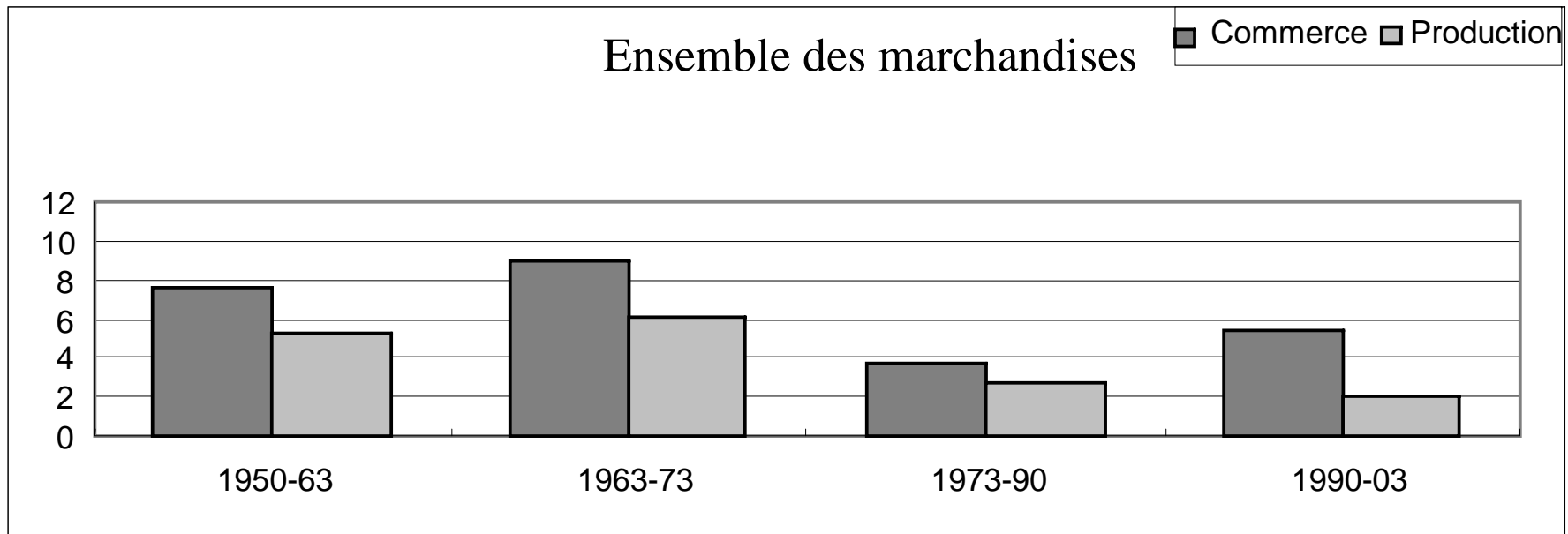
- Ce n'est pas la première mondialisation de l'histoire contemporaine...
- Internationalisation, mondialisation, globalisation
- Commerce, production, investissements internationaux, circulation des hommes, des informations et des technologies, des marchandises
- Division internationale du travail, spécialisation, différenciation, éclatement spatial des filières productives, internalisation du commerce par les firmes internationales, etc.
- Globalisation de la production et des échanges et globalisation du transport (réseaux et capitaux de l'industrie du transport)

Organisation de la recherche

- La recherche sur les transports s'inscrit dans des cycles d'interrogation qui évoluent
 - *planification*
 - *logistique*
 - *libéralisation*
 - *mondialisation, restructurations (nous y sommes)*
 - *développement durable...*
- Démarche de recherche
 - hypothèses
 - congruence entre internationalisation des chargeurs et internationalisation des transporteurs
 - pas de modèle unique
 - méthode
 - les mouvements des marchandises, avant les moyens de leur transport
 - macro et micro
 - terrain : comparaison de trois régions mondiales (Japon, États-Unis, Europe)

1. Chiffres clefs sur le mouvement des marchandises

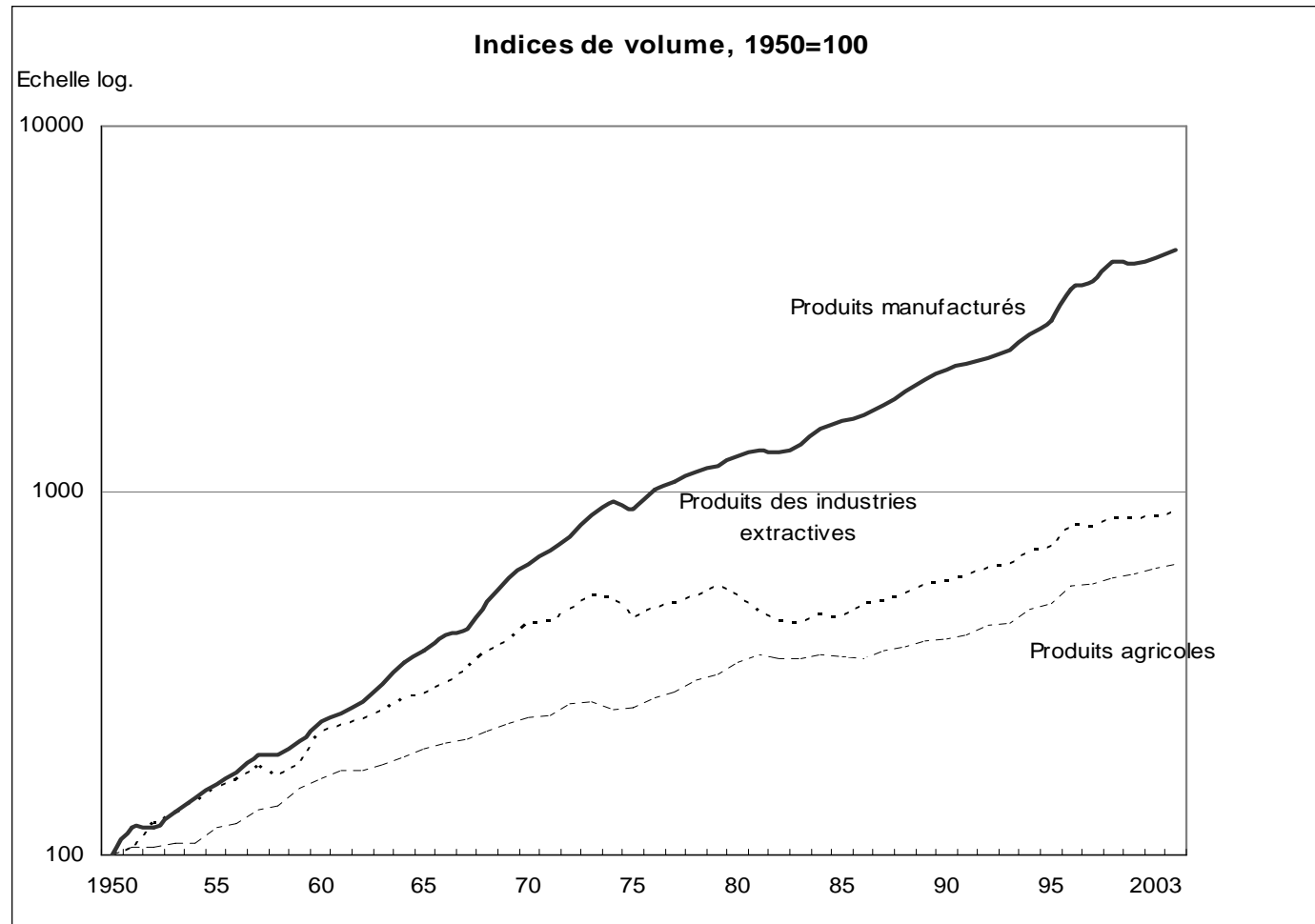
Croissance de la production mondiale et des échanges internationaux



Source : OMC

Depuis la seconde guerre mondiale, croissance plus rapide des échanges que de la production (intégration)

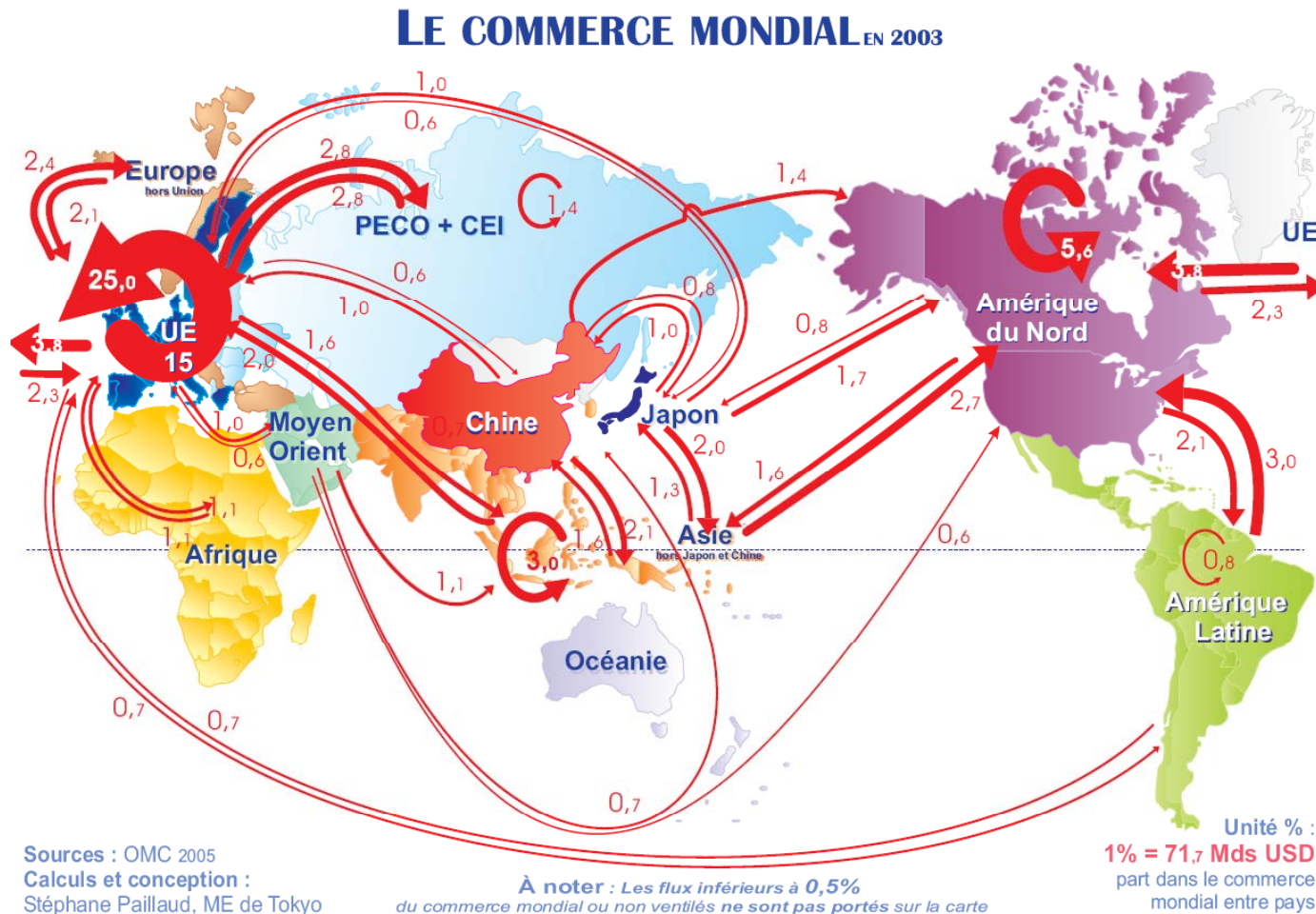
Contenu des échanges



De 1950 à 2003, production mondiale multipliée par 7 (produits agricoles par 3,5, matières premières par 4 et produits manufacturés par 11).

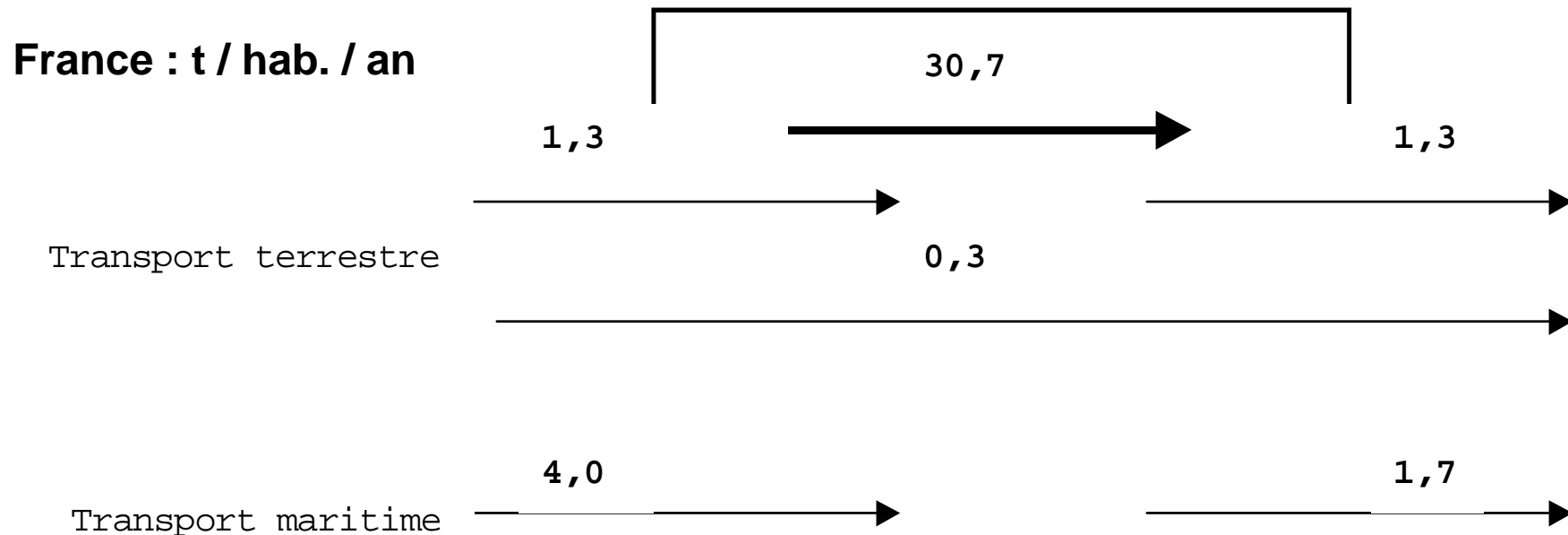
Commerce mondial multiplié par 23 (produits agricoles par 6, produits des industries extractives par 9 et produits manufacturés par 46).

L'Europe dans la globalisation



**UE15 : 25 % du commerce mondial en interne, 23 % avec le reste du monde.
Davantage pour l'UE27, ou l'Europe de l'ex CEMT (43 membres)**

Marchés nationaux et internationaux



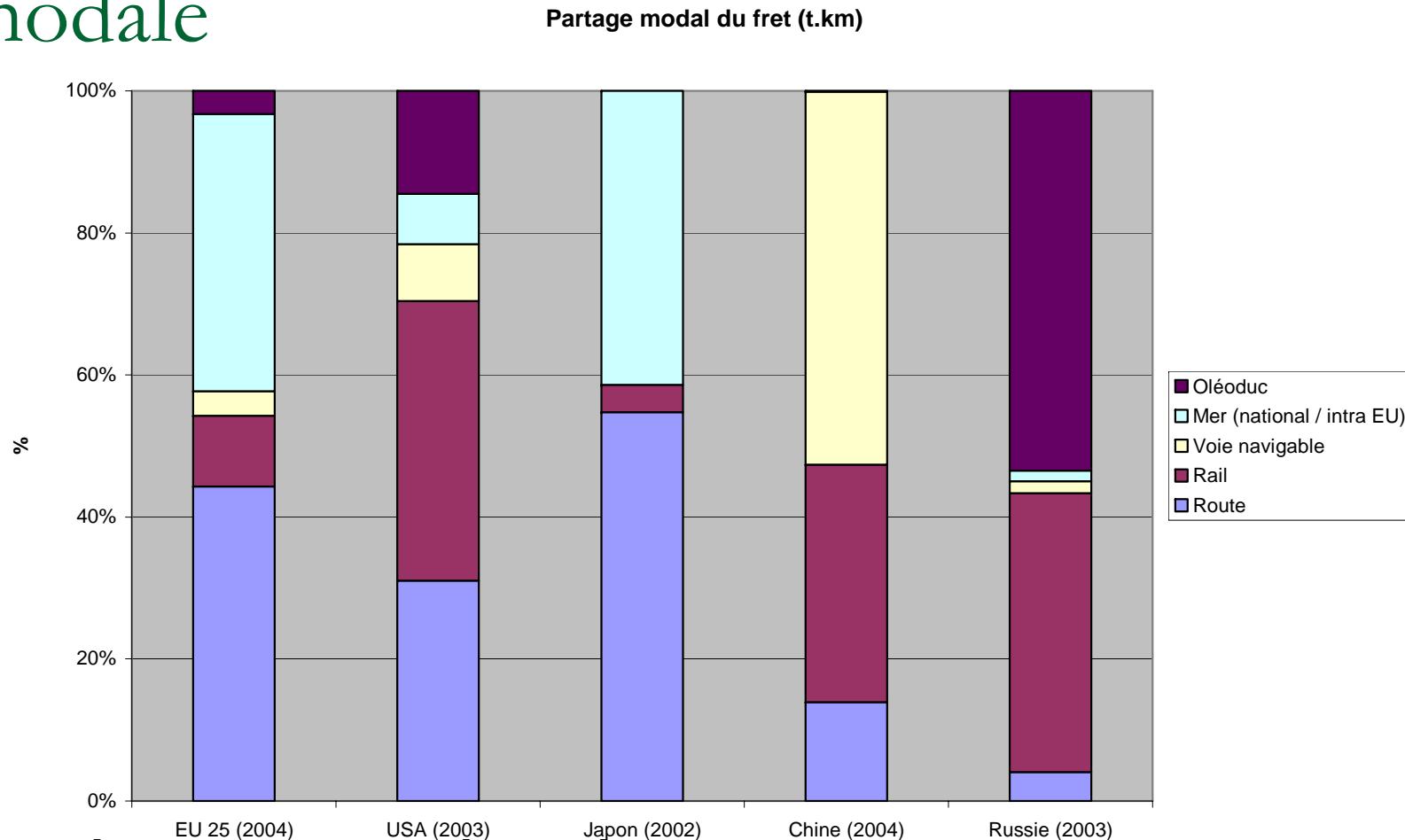
Les marchés nationaux restent les plus importants (entre la France et l'Allemagne, coefficient d'effet-frontière de l'ordre de 7 !). Certains pays européens sont beaucoup plus ouverts que d'autres, ce qui influence leur système de transport et la politique de leur gouvernement

Emboîtement des espaces

- Pas de dématérialisation de l'économie ("de la connaissance"). Les flux matériels ne font que croître, et plus rapidement que la fabrication
 - *question du découplage, qu'une comparaison internationale contribue à éclairer*
 - *emboîtement des échelles et des espaces*
- L'organisation des flux de courte distance est reliée à celle des flux à longue distance, mais pas nécessairement intégrée. Tous les transporteurs, même puissants, ne sont pas globaux !

2. La production du transport: acteurs et stratégies

Production du transport : répartition modale



À l'intérieur de chaque région, évolution de la dotation en infrastructures, de la répartition modale, etc. Influence sur les flux intercontinentaux ?

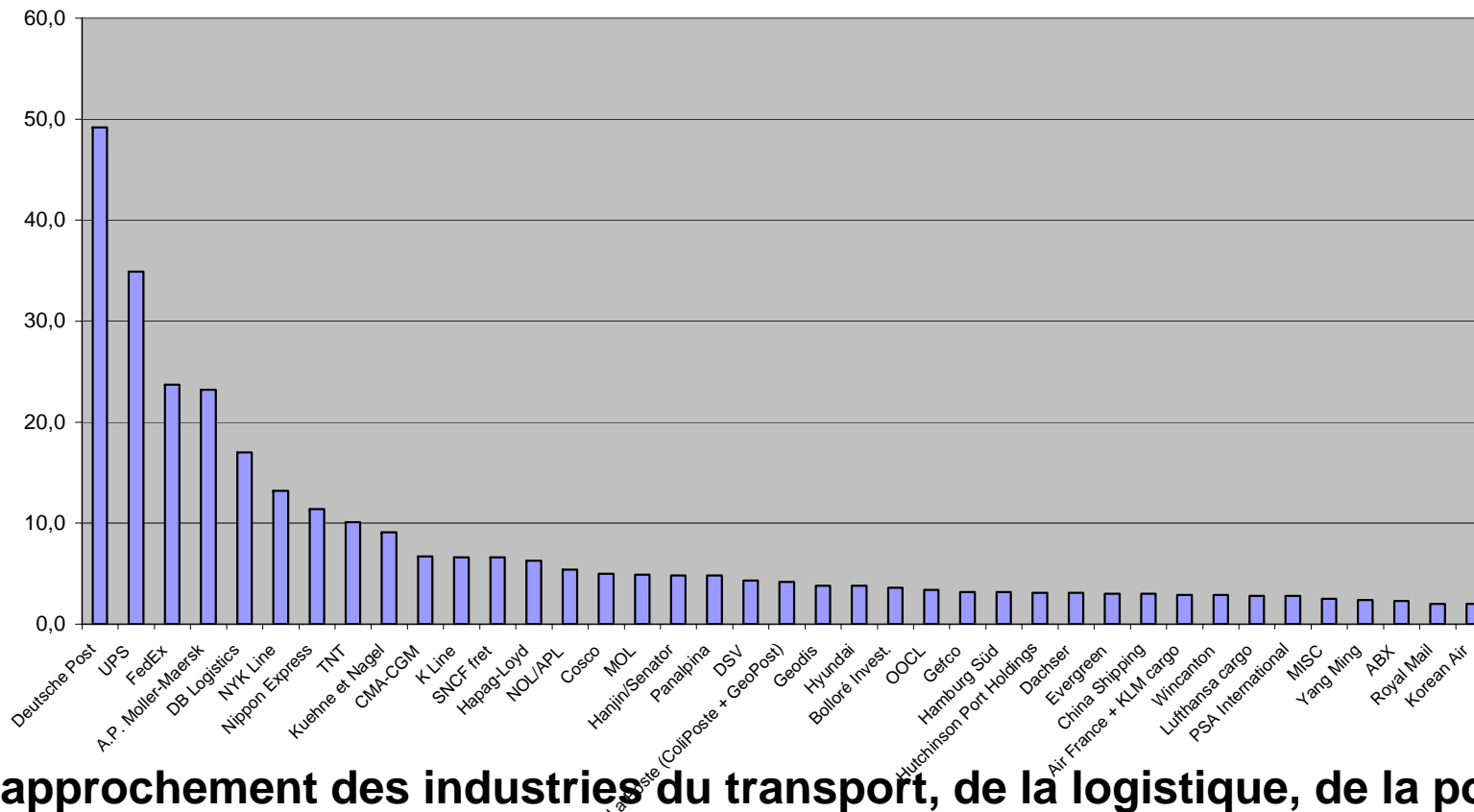
Pas de modèle universel du partage modal et, a fortiori, de l'organisation du fret

Organisation du transport

- Hypothèse initiale de la recherche : des modèles différents selon les régions
 - *groupes de transport européens, polyvalents*
 - *groupes industrialo-financiers japonais (keiretsu) comprenant des secteurs industriel, commercial, bancaire, logistique*
 - *grandes entreprises de moyens spécialisées aux Etats-Unis, coordonnées par 4PL*
- Résultats
 - *la pureté de ces modèles s'altère, les spécialistes sortent de leur niche et deviennent des multi-spécialistes (ex. les *integrators* américains)*
 - *pas de modèle unique (cf. école de la régulation sur l'industrie automobile), même à l'échelle régionale*

Les grands opérateurs mondiaux

Principaux groupes de transport mondiaux CA 2006 (G\$)



Rapprochement des industries du transport, de la logistique, de la poste
Peu de "nouveaux acteurs", mais concentrations et modification de leurs rôles. Elargissement des réseaux (internationalisation, densification).
Spécialisation (grandes "niches" !) ou diversification et intégration (de bout en bout, intermodal, transport et logistique)

Concentrations : le cas de la Deutsche Post AG

- **DHL**
- **Securicor (UK)**
- **Trans-O-Flex (Allemagne)**
- **Ducros (France)**
- **Danzas (Suisse)**
- **Nedloyd (Pays Bas)**
- **ASG (Suède)**
- **Air Express International (États-Unis)**
- **Burlington (messagerie terrestre États-Unis)**
- **Exel (UK, n°1 mondial de la logistique qui a repris Tibett and Britten n°3)**
- et beaucoup d'autres, de moindre taille...
- 500 000 salariés, CA mondial 50 G€
- NB : il y a aussi des démantèlements de groupes (Hays) et des recentrages (TNT)

Typologie des grands groupes

	Messag. logistique	Commis. logistique	Maritime	Aérien	Ferrov.	Total
Europe	10	9	6	3	2	30
Amérique	2		1			3
Asie		1	16	4		21
Autres			1	1		2
Total	12	10	24	8	2	56

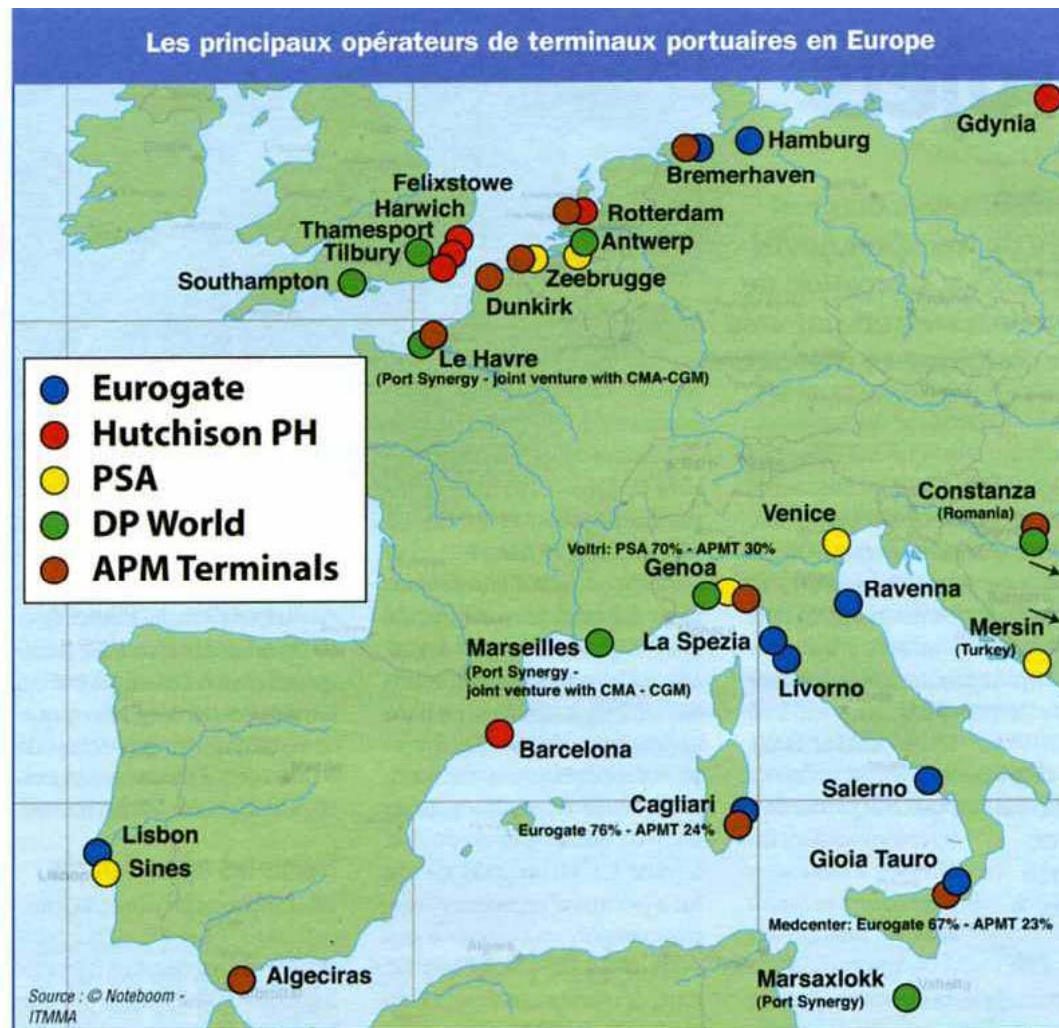
56 groupes ayant un CA > 1 G\$ en 2006 (source : *Transports Actualités*)

Prédominance des groupes européens (30, dont 10 français), puis asiatiques

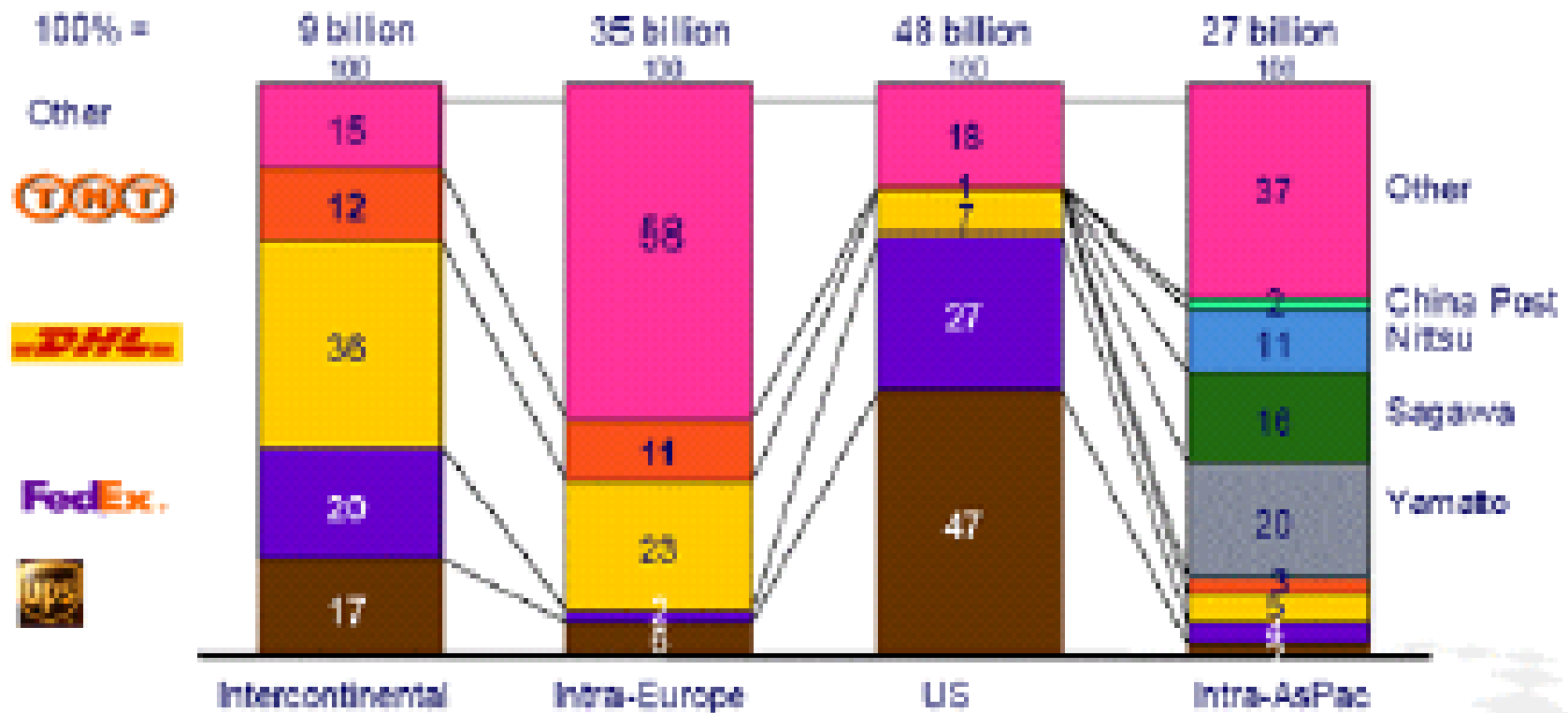
- les deux seuls groupes américains sont les deux "integrators" UPS et Fedex
- les européens sont des gestionnaires de réseaux de messagerie (10 sur 12) et des logisticiens (9 sur 10)
- les asiatiques sont maritimes (16 sur 24, bien que les premiers armements de ligne soient européens)
- le transport aérien (outre les integrators) se partage entre européens et asiatiques

Internationalisation et concentration de l'ensemble des chaînes

Les réseaux de terminaux portuaires (manutentionnaires vs. armateurs)



Une globalisation inachevée (le cas de l'express)



Les plus grands opérateurs restent encore régionaux

3. Conséquences pour les stratégies de développement en Europe

Polyvalence ou spécialité des groupes européens

	Courrier grand public	Express intégré internat.	Messag.	Transport terrestre	Commission	Logistiq.
Deutsche Post	X	X	X	X	X	X
La Poste	X		X			
Royal Mail	X		X			
TNT Post Group	X	X	X			
Schenker DB			X	X	X	X
Kühne & Nagel				X	X	X
Panalpina					X	X
Géodis			X	X	X	X
Gefco			X	X	X	X
Wincanton				X		X
Dachser			X		X	X

Poids de l'histoire et de la stratégie propre à chaque groupe

Congruence de l'organisation (internationale) des chargeurs et des transporteurs

	(1) Transport régulier multi-clients réseau, hub éco. d'envergure service standard régulier pour compte d'autrui le tpt "commodity" maîtrise transporteur	(2) Tpt. à la demande dédié lignes, navettes économies d'échelle service différencié récurrent pour compte propre le tpt co-production maîtrise du chargeur
Route	lots partiels, colis	lots complets
Maritime	lignes, conteneurs	tramp, vrac
Rail	wagons isolés	trains complets (nouveaux entrants)
Air	express, general cargo, poste	transport exceptionnel
	groupes multimodaux	

Deux modèles d'organisation

(1) systèmes transversaux

(2) systèmes dédiés

Caractéristiques des opérateurs européens

- Les opérateurs européens sont particulièrement forts sur la catégorie (1) : concepteur et gestionnaire de réseaux, alliant transport, commission de transport et logistique, intégration et sous-traitance, suivi informatique des envois, multimodalité, internationalité (juridique, sociale, etc.), diversité culturelle, etc. Gérer la complexité !
 - En Europe, les plus puissants ne sont pas ceux qui mobilisent la main d'œuvre la moins chère ou paient le moins de charges (ni les Portugais, ni les Lettons), mais les Allemands.
 - *politique publique de réseau d'infrastructure (avec un financement pérenne : LKW Maut affecté)*
 - *système multimodal (croissance du fer, Railion + Schenker)*
 - *associant transport et logistique (Standort Logistik, cf. étude DGMT sur le "triangle de Weimar")*
 - Leur compétence s'acquiert sur le continent européen (marché national et communautaire) pour s'exporter ensuite dans le monde entier
-

Leçons pour l'industrie française du fret

- Question actuellement posée au CAS : la crise de compétitivité du pavillon français. Faut-il prendre pour référence le modèle des PECO ou le modèle des Néerlandais et des Allemands ?
 - *baisser les charges, les salaires (alors qu'il y a déjà des difficultés à recruter) ? pour concurrencer les NEM, qui assurent déjà 25 % du TRM international en Europe ?*
 - *renforcer la compétitivité par l'organisation (qualité, performance) ?*
- Dix groupes français parmi les 56 leaders mondiaux (sans compter la compétitivité des producteurs de matériel et de génie civil, dans une "filière" des transports)
 - *quels développements intermodaux, de bout en bout, logistiques ?*
 - *quel entraînement sur le reste du tissu des transporteurs ?*
(bipolarisation)
- Quelle démarche pour dégager une nouvelle stratégie, dans un système complexe à acteurs multiples : une mise à plat, tirant aussi les leçons des bonnes pratiques observées ailleurs ?

Sources et références

- Savy, Michel, *Fret et mondialisation : une approche tricontinentale* (avec Dam Hanh LE [University of Southern California : États-Unis], Akko NAKASONE [Master TRADD de l'ENPC : Japon], Dalila ZEGAGH [Université de Paris 12 – IUP: Europe]), rapport pour le PREDIT, CRETEIL, Université de Paris 12, 2006.
- *EU Energy and transport in figures, statistical pocketbook*, European Commission, 2005.
- *Trends in the Transport Sector, 1970-2005*, ECMT, 2007.
- *Transports Actualités*, n° 870, 22 juin 2007.
- Perret, F.-L. et al., *The Essentials of Logistics and Management*, EPFL Press, Lausanne, 2nd edition, 2007.
- Savy, Michel, *Le transport de marchandises*, Éditions d'Organisation, 2006.
- *Transport / Europe* (bulletin de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe, en français et en anglais, téléchargeable sur: www.cnt.fr)