

## **ECONOMIE DES TRANSPORTS**

### **PLAN DU COURS**

**Jean-Paul Meyronneinc, consultant**

L'enseignement est basé sur une séquence de trois jours qui s'adresse aussi bien à des étudiants en formation initiale qu'à des étudiants de formation continue.

#### **Objectifs**

Donner aux étudiants et stagiaires les bases et connaissances nécessaires leur permettant d'appréhender les grandeurs macro-économiques du transport de marchandises.  
Etre capable d'analyser les interactions économiques entre les différents acteurs (industriels, distributeurs, transporteurs, intermédiaires) et les déséquilibres économiques de ce marché.

#### **Méthode d'évaluation des connaissances**

La validation de l'enseignement se fera sur la base de deux épreuves :

- Un examen permettant de mesurer si les connaissances et concepts enseignés ont été acquis. L'épreuve se basera sur des questions de cours (note sur 10) et une analyse documentaire à faire sur la base de deux trois articles + tableaux permettant de mesurer la capacité d'analyse (note sur 10).
  - Un étude de cas faite dans le cadre de la dernière séquence de cours (une demie journée). Cette étude de cas sera réalisée par groupe de deux.
- La note finale de l'enseignement se fera sur la moyenne des notes des deux épreuves.

#### **Plan du cours**

Le cours sera en fait décomposé en six séquences, chaque séquence correspondant à une demie journée d'enseignement.

La philosophie retenue est d'éviter un séquençage basé sur les spécificités propres à chaque mode, mais plutôt de choisir des approches économiques transverses (macro ou micro) permettant à chaque fois d'aborder tous les modes en même temps et d'intégrer la notion d'intermodalité de manière naturelle.

#### **Séquence 1**

##### **Les grandeurs macro-économiques du transport de marchandises**

Approche statistique permettant d'appréhender l'importance économique du secteur des transports de marchandises.

- Les trafics (routier, ferroviaire, maritime et aérien). Avec focus sur les trafics portuaires

mondiaux.

- Le chiffre d'affaires.
- Les entreprises (avec la disparité des situations entre secteurs oligopolistiques comme le maritime, l'aérien ou le ferroviaire et secteurs ultra-concurrentiels comme le routier ou le fluvial).
- Les grandeurs sociales : effectifs, temps de travail, formation
- La segmentation compte propre-compte d'autrui (transport effectué avec ses propres moyens ou externalisé à des prestataires spécialisés).
- La place de l'intermédiation dans le transport de marchandises (transitaires, courtiers, commissionnaires).

## **Séquence 2**

### **Les facteurs de production en transport de marchandises (1) : les moyens matériels**

1) Les moyens propres à chaque mode de transport :

- Poids lourds, véhicules légers, semis, remorques (routier)
- Trains et wagons (ferroviaire)
- Navires (maritime)
- Aéronefs et ULD (aérien)
- Péniches, barges, pousseurs (fluvial).

A chaque fois, présentation rapide des matériels, mais également de leurs coûts (investissement et exploitation)

2) Les moyens à caractère multimodal (UTI)

- Conteneurs
- Caisses mobiles
- Autoroutes ferroviaires

## **Séquence 3**

### **Les facteurs de production en transport de marchandises (2) : les moyens humains**

- La segmentation roulants-navigants (personnel mobile) et sédentaires
- La gestion «mondialisée» des personnels mobiles avec focus sur les problématiques d'équipage en maritime et de travailleur détaché en routier. Le problème est analysé sous l'angle économique avec une présentation des différentiels de coûts de personnel et ses conséquences.

Une partie du travail de cette séquence se fera ici sur la base d'analyse de documents (articles, rapports), avec la volonté de faciliter les échanges et de permettre l'ouverture de débats.

## **Séquence 4**

### **L'offre en transport de marchandises**

- La notion de complet et de vrac (routier, cargo maritime, fret aérien cargo, fluvial, train complet)

Notion basée sur le principe du mono-client. On y trouve par extension la notion de transport dédié

- La notion de groupage (plutôt propres aux modes routiers et maritimes).

Notion basée sur le principe du multi-clients avec ruptures de charges sur PF et transbordement.

- Le transport express-messagerie (spécificités routières et aériennes).

- Les spécificités d'une offre multimodale et internationale : la combinaison des offres propres à chaque mode et la gestion des interfaces (notamment portuaires et aéroportuaires).

### **Séquence 5**

#### **La surcapacité structurelle et ses conséquences**

- La demande en transport de marchandises : comment s'organise t-elle ?

- Les conséquences du flux tendu dans l'organisation des transports : écarts de volumes en fonction des jours, des demandes consommateurs et de la saisonnalité des produits. Travail à partir de deux-trois exemples concrets.

- Peut-on mesurer le phénomène de sur-capacité ? Travail à partir de deux exemples : le transport routier de marchandises générales en complet sur l'Europe et le transport maritime de conteneurs Europe-Asie.

- Les conséquences sur les structures et évolutions tarifaires.

- L'intermédiation est-elle un atout ou un handicap/phénomène de sur-capacité ?

### **Séquence 6**

#### **Etude de cas**

Les étudiants et stagiaires se verront remettre une demande de cotation d'un transport international à effectuer. La demande sera accompagnée de plusieurs documents leur permettant de résoudre les problèmes posés.

Ils devront notamment analyser les structures de coûts des différents moyens de transport utilisés et des interfaces entre modes (passages portuaires ou aéroportuaires).

Ils devront, en fonction du contexte concurrentiel et d'indicateurs reconnus par la profession (type indices CNR, taux de fret maritime, etc.), établir une grille tarifaire et justifier leurs choix.