

L'ingénierie de transport, une activité rentable

Autor(en): **Christ, Thomas / Meuli, Bernard A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **74 (1994)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886696>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'ingénierie de transport, une activité rentable

Entretien entre Thomas Christ, Président de Panalpina France, Roissy et Bernard A. Meuli

Dans le monde morose des transporteurs de fret privés qui pèse en France environ 250 milliards de FRF, la stratégie adoptée par Panalpina Transports Internationaux France donne des résultats viables.

Le Groupe Panalpina Welttransport AG, qui fêtera le centenaire de sa création en 1995, aura réalisé en 1994 un chiffre d'affaires de 27 milliards FRF avec un effectif de 9 000 personnes réparties dans 200 bureaux, divisions et filiales dans 55 pays. Il est actif sur les cinq continents et s'honore d'un résultat brut de 12 %.

Ouverte en 1976, la filiale française (photo du siège à Roissy ci-contre) prévoit pour 1994 un chiffre d'affaires de 1,4 milliard FRF (+ 17 %) réalisé avec 330 personnes réparties en 10 agences.

Il y a trois ans, la société mettait en œuvre la réorientation de son métier vers l'organisation du transit et le groupage. Prférant affréter, elle s'est dégagée en partie de son activité de transporteur. Aujourd'hui, les pertes considérables accumulées par les 35 000 entreprises françaises de transports routiers et les grandes sociétés de transports par air, mer et rail, valident ce choix.

Le groupe a établi un réseau mondial d'unités logistiques de chargement disposant de moyens informatiques dialoguant via satellites par le réseau Infonet afin de composer

les solutions optimales. Ils permettent également à la clientèle de suivre en temps réel l'avancement des transports et formalités et de contrôler les inventaires (Order Tracking System « ORTRAC »).

Doté de ces moyens, Panalpina France est devenu maintenant un des premiers groupeurs français tant pour le fret aérien que maritime (environ 50 conteneurs de groupage sont chargés chaque semaine au départ de la plateforme de Roissy).

Elle est organisée par spécialités. Pour le fret maritime, Pantainer Services offre un service de groupage desservant tous les principaux centres de commerce du monde.

Le fret aérien est traité avec l'aide de Air Sea Broker, unité distincte et, en addition aux routages traditionnels et à la carte, Panalpina a ouvert plusieurs lignes régulières multimodales comme Pacific Bridge, Sea Wing et Pacific Palm Air, African Star, etc.

Pour le fret routier, Panalpina France possède trois plates-formes (Paris, Lyon, Strasbourg) pour les groupages réguliers avec l'Autriche, la Suisse, l'Allemagne, la Grande-Bretagne et les pays de l'est. Chaque agence peut affréter en outre des camions complets sur toutes destinations.



Une autre spécialité est l'organisation d'expositions internationales partout dans le monde. Panfair se charge des traductions, assurances, réservations, supervision des lieux. La société est connue pour sa capacité à se charger de l'ensemble de la logistique de transport des grands projets, comme affrètements, stockages, manutentions lourdes, emballages, formalités, etc.

Les prévisions pour 1995 sont optimistes. Des bureaux supplémentaires vont être ouverts, comme Nantes et Marseille, et le département pétrole Panalpina Oil & Energy va être renforcé.

L'image suisse de disponibilité chaleureuse, de professionnalisme et de ponctualité passe bien dans le monde du transport. De même, le style de direction traditionnellement basé sur la participation et l'implication du personnel qui permet de révéler les qualités entrepreneuriales des collaborateurs, a attiré les éléments les plus performants de la profession et permis une organisation horizontale motivante. Avec la réorientation du métier, ces deux points sont responsables des bons résultats de 1993 et 1994.

Le problème spécifiquement français - responsable de tant de défaillances d'entreprises - qui consiste à confondre les termes de fournisseurs et de banquiers et amène donc les donneurs d'ordre à payer à 90 jours et même davantage, a été traité et les mauvais payeurs éliminés. De même, le processus de contact, relance et choix des clients a été intensifié et le taux d'impayés est maintenant très faible.

Vu l'expérience de la société, les passages de la frontière franco-suisse avec des produits non EEE ne sont pas affectés de retards pour cause de vérification de conformité avec les normes.

L'esprit confédéral s'appliquant bien aux activités multinationales, comme toutes les filiales à l'étranger et moyennant un dialogue constant, Panalpina France bénéficie de la confiance de Zurich pour faire son affaire des particularités locales. ■