

LE TRANSPORT AIR ROUTE  
DE MESSAGERIES

# transconsult

7, rue Saint Philippe du Roule  
75008 Paris  
225-64-76 et 225-64-25

Monsieur le Directeur Général  
AVIATION CIVILE  
93, Boulevard du Montparnasse  
75006 - PARIS

N/Réf : JJ/CLG - n° 5505

Paris, le 30 Décembre 1980

Monsieur le Directeur Général,

Par convention 79.90.005.00.227.75.01 vous avez demandé à TRANSCONSULT de réaliser une étude sur l'opportunité de la mise en place d'un système de transport air - route de messageries, spécialement au départ des régions françaises.

Nous pensons utile de résumer ci-dessous très brièvement quelques idées et conclusions principales résultant de l'étude, jointe à la présente lettre :

- . L'exemple américain de Federal Express Corporation et les initiatives prises ou envisagées en Europe afin d'accélérer l'acheminement des messageries soulignent l'intérêt d'une association du transport aérien et du transport routier afin de fournir aux entreprises européennes et françaises en particulier, un service amélioré en particulier au départ de la province.
- . Cette amélioration peut résulter de la mise en place, ab initio, d'un système autonome de transport rapide de messagerie.

Une telle initiative nécessitera des moyens financiers très importants (disponibilité de moyens aériens et routiers de transport, informatisation, moyens en locaux et en personnel, ...) et une infrastructure commerciale très développée et très complète, exigera la solution préalable, à l'échelle de l'Europe de problèmes complexes (douane, droits de trafic, réglementation aéronautique, routière, postale, ...) et se heurtera à des intérêts multiples (compagnies aériennes, transporteurs routiers, intermédiaires, ...) dont il sera impératif d'obtenir sinon une coopération active, du moins une neutralité bienveillante.

.../...

La phase préparatoire à la mise en place d'un tel système sera longue et sans doute difficile. Il nous semble opportun de l'engager très rapidement même si l'objectif poursuivi, en fin de compte, n'est pas la création, ab initio, d'un système autonome de transport de messagerie destiné à répondre à des besoins intraeuropéens ou à "éclater" un trafic transatlantique vers les diverses destinations européennes.

- En particulier l'étude menée en vue d'obtenir les meilleures solutions possibles à des problèmes tels que l'attribution des droits de trafic, la coordination des réglementations aéronautiques et routières, les formalités douanières ... restera nécessaire dans la mesure où l'obtention d'une meilleure qualité de service pour le transport des messageries résultera d'un développement intermodal et/ou international de système de transport rapide déjà existant. Même si des initiatives purement européennes ou américaines conduisaient à la création d'un système autonome, celui-ci se trouverait en concurrence avec d'autres systèmes à vocation et à ambition plus limitée, mais dont le développement sera essentiellement pragmatique, mais pourrait être rapide.

Ce développement devrait s'accélérer au cours des prochaines années et en tout état de cause, retenir du moins à terme l'attention des administrations nationales et européennes et l'intérêt des organisations régionales chargées du développement économique.

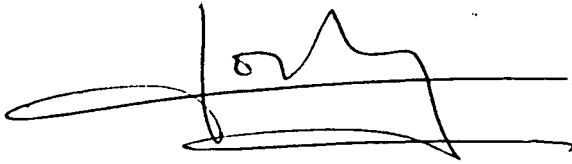
- Mais si l'on veut être réaliste, force est de constater que dans l'ensemble de l'Europe, et tout particulièrement en France, l'amélioration (accélération et meilleure qualité de service) du transport de messagerie peut également résulter d'une meilleure utilisation de moyens existants et déjà en place.

La mise en commun des moyens et des expériences d'entreprises européennes et en particulier françaises (Air France, Air Inter, compagnies régionales, Aéroport de Paris, sociétés spécialisées dans le transport rapide de messagerie) devrait permettre de relier dans des délais très brefs et avec une grande régularité l'ensemble des régions françaises à quelque cinquante aéroports européens et à leur arrière pays.

Cette voie mérite en tout état de cause d'être explorée, avec sérieux et de manière approfondie, par les partenaires possibles, de façon à susciter une volonté d'aboutir dans un domaine de coopération possible. Réunir autour d'une même table les partenaires possibles d'un tel système nous semble une initiative utile surtout si elle peut s'appuyer sur un avis favorable de l'Administration : une coopération dans ce domaine devrait être grandement facilitée du fait qu'elle n'entraînerait que peu d'investissements nouveaux, mais elle nécessiterait essentiellement et en premier lieu une volonté de coopérer.

. A vrai dire l'amélioration de l'acheminement des messageries au départ des régions françaises vers l'ensemble de l'Europe et certains pays extra européens bénéficiera sans doute plus aux économies régionales qu'aux principaux centres économiques européens, et l'impulsion initiale en vue d'améliorer la situation actuelle peut venir au moins autant des responsables économiques régionaux et des administrations chargées de l'aménagement du territoire que des administrations centrales.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de nos sentiments distingués.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Jodeau', written over two horizontal lines.

JACQUES JODEAU

	<u>PAGES</u>
0. INTRODUCTION	1
<u>TITRE I</u> LES MESSAGERIES RAPIDES AIR-ROUTE	5
DEFINITIONS ET HYPOTHESE SUR LA STRUCTURE ET L'ETENDUE DES BESOINS	
1. DEFINITION	5
1.1. LA TAILLE DES COLIS	6
1.1.1. L'Administration des P & T	6
1.1.1. Le SERNAM	7
1.1.3. Les transports routiers	8
1.1.4. Les compagnies aériennes	9
1.1.5. Essai de définition	10
1.2. LA RAPIDITE D'ACHEMINEMENT	11
1.3. LES AUTRES ELEMENTS DE LA QUALITE DE SERVICE	13
1.4. LE CARACTERE INTERNATIONAL DU TRANSPORT	15
1.5. LE CARACTERE MULTIMODAL DU SYSTEME ENVISAGE	16
1.6. LE COUT DU TRANSPORT	17
1.7. RESUME : DEFINITION RAPIDE DU CHAMP DE L'ETUDE	18
2. APPRECIATION DU BESOIN : HYPOTHESE DE TRAVAIL	19
<u>TITRE II</u> L'OFFRE DE TRANSPORT DE MESSAGERIES RAPIDES	28
CARTE 1 : DECOUPAGE DE LA FRANCE UTILISE POUR L'ETUDE DES BESOINS	21
1. QUELQUES EXPERIENCES ETRANGERES	29
1.1. FEDERAL EXPRESS CORPORATION	30
1.2. IPEC (INTERNATIONAL PARCEL EXPRESS COMPANY)	37
1.3. LE SYSTEME SPEX DE LA SWISSAIR	42
1.4. LE SERVICE EXPRESS DE SAS	45
2. QUELQUES EXPERIENCES FRANCAISES	46
2.1. LES SERVICES DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS	47
2.2. LES SERVICES NATIONAUX DE TRANSPORT DE MESSAGERIES	53

2.2.1.	SERNAM	53
2.2.2.	CALBERSON	55
2.2.3.	AUTRES ENTREPRISES DE MESSAGERIES	
2.3.	FRANCE EXPRESS	57
	CARTE 2 : LE RESEAU FRANCE EXPRESS	59
2.4.	TAT EXPRESS	60
	CARTE 3 : STRUCTURE DU RESEAU TAT EXPRESS	62
	CARTE 4 : COUVERTURE DES REGIONS BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE PAR LE RESEAU TAT EXPRESS	53
2.5.	JET SERVICE ET AIR JET	65
	CARTE 5 : ORGANISATION DU RESEAU JET SERVICE	66
2.6.	COLIRAIL	68
2.7.	LE SERVICE ORANGE DE PROST	72
2.8.	Un exemple de système de convoyage privé : EXTRACOM (EXPRESS TRANSPORTS COMMUNICATIONS)	73
<u>TITRE III</u> L'AVION ET LES SYSTEMES DE TRANSPORT DE MESSAGERIE		75
0.	INTRODUCTION	75
1.	PROBLEMES	76
1.1.	PROBLEMES FINANCIERS	77
1.2.	PROBLEMES DOUANIERS	78
1.3.	REGLEMENTATION AERONAUTIQUE ET DROITS DE TRAFIC	79
1.4.	LES PROBLEMES POSES PAR L'EXISTENCE DES SERVICES POSTAUX	80
1.5.	LA MISE EN PLACE DES TRANSPORTS TERMINAUX DE COLLECTE-LIVRAISON	81
1.6.	PROBLEMES D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	82
1.7.	LES PROBLEMES TARIFAIRES	83
1.8.	LE CONTRAT DE TRANSPORT	84
1.9.	STATUT JURIDIQUE DE L'ORGANISATION PREVUE	85
1.0.	DIVERS ET REMARQUES GENERALES	86

2.	LES SYSTEMES	87
2.1.	MISE EN PLACE EX NIHILO D'UN SYSTEME AUTONOME DE TRANSPORT AIR-ROUTE DE MESSAGERIES	88
	CARTE 6 : SYSTEME AUTONOME DE TRANSPORT AIR-ROUTE DE MESSAGERIES HYPOTHESE 1 : 15 CENTRES	91
	CARTE 7 : HYPOTHESE 2 : 8 CENTRES	92
	CARTE 8 : ESQUISSE D'UN SCHEMA DE RESEAU HYPOTHESE 1 : CENTRE DE TRI PRINCIPAL A PARIS	93
	CARTE 9 : HYPOTHESE 2 : CENTRE DE TRI PRINCIPAL A BALE-MULHOUSE	94
	CARTE 10 : HYPOTHESE 3 : CENTRES DE TRI MULTIPLES	95
2.2.	EXTENSION DES RESEAUX AIR-ROUTE DEJA EXISTANT	96
2.3.	CREATIONS DE RESEAUX AIR-ROUTE INTERNATIONAUX A PARTIR DE RESEAUX ROUTIERS DE MESSAGERIES RAPIDES DEJA EXISTANTS	97
2.4.	UTILISATION DES RESEAUX DE TRANSPORT REGULIER DE PASSAGERS POUR LE TRANSPORT DES MESSAGERIES URGENTES	98
2.5.	L'UTILISATION DE L'AVION PAR LES GROUPEURS, INTERMEDIAIRES DE FRET ET SOCIETES SPECIALISEES	100
	<u>TITRE IV</u> PROBLEMES	101
0.	INTRODUCTION	101
1.	PROBLEMES DOUANIERS	102
2.	OBTENTION DES DROITS DE TRAFIC	103
3.	CONNAISSANCE DES MARCHES - PROSPECTION COMMERCIALE ET ETUDE DES COUTS	105
4.	EXPLOITATION DES AEROPORTS ET OPERATIONS SUR LES AEROPORTS	108
5.	PROBLEME RESULTANT DU CARACTERE INTERMODAL DU TRANSPORT	111
6.	TARIFS	112
	<u>TITRE V</u> ETUDE D'UN SYSTEME AUTONOME DE TRANSPORT RAPIDE DE MESSAGERIES	116
0.	INTRODUCTION	116
1.	CHOIX DES ESCALES CARTE 11 : ESCALES EUROPEENNES POSSIBLES POUR UN RESEAU AUTONOME DE TRANSPORT DE MESSAGERIES	117 120
2.	STRUCTURE DU RESEAU	121

3.	STATUT DE LA SOCIETE	122
4.	OBTENTION DES DROITS DE TRAFIC	123
5.	LE PROBLEME DES SERVICES TERMINAUX	125
6.	LA STRUCTURE TARIFAIRE	126
7.	MONOPOLE POSTAL ET COOPERATION AVEC LES ADMINISTRATIONS POSTALES	127
8.	CONTRAT DE TRANSPORT ET DOCUMENTS UTILISES	128
9.	ETUDE DU MARCHE	129
<u>TITRE VI</u>	L'EXTENSION VERS L'AERIEN DES SYTEMES ROUTIERS DE TRANSPORT DE MESSAGERIES RAPIDES	131
1.	SCENARIO D'EVOLUTION DU SYSTEME JET SERVICE/AIR JET	132
	CARTE 11 : LE SYSTEME JET SERVICE - AIR JET	135
2.	SCENARIO DE TRANSFERT VERS L'AVION D'UNE PARTIE DU TRAFIC D'UNE PARTIE DU TRAFIC D'UNE ENTREPRISE ROUTIERE DE TRANSPORT DE MESSAGERIES	136
	CARTE 12 : SCENARIO DE DESSERTE DE LA FRANCE	137
<u>TITRE VII</u>	EXTENSION DES SYSTEMES DE TRANSPORT DE MESSAGERIES FAISANT DEJA APPEL A L'AVION	139
1.	DESSERTE DU TERRITOIRE FRANCAIS	140
	CARTE 13 : ZONES ET AEROPORTS DESSERVIS PAR LE SYSTEME TAT EXPRESS	141
2.	UTILISATION PROGRESSIVE DE L'AVION POUR L'ACHEMINEMENT DES MESSAGERIES EN RESEAU INTERIEUR	142
3.	PROBLEMES POSES PAR L'EXTENSION DU RESEAU INTERIEUR FRANCAIS	143
4.	EXTENSION DU RESEAU TAT EXPRESS AUX PLANS EUROPEEN ET INTER CONTINENTAL	144
<u>TITRE VIII</u>	L'INTERET DES COMPAGNIES AERIENNES DE TRANSPORT DE PASSAGERS POUR LE TRANSPORT DE MESSAGERIES	146
	CARTE 14 : LIAISONS AERIENNES DE RABATEMENT VERS PARIS	148
	CARTE 15 : LIAISONS EUROPEENNES DIRECTES ASSUREES AU DEPART DE CHARLES DE GAULLE	149
	CARTE 16 : LIAISONS EUROPEENNES DIRECTES ASSUREES AU DEPART D'ORLY	150



<u>TITRE IX</u> :	L'ACTION DES INTERMEDIAIRES, AGENTS ET GROUPEURS DE FRET AERIEN	153
	CARTE 17 : UN EXEMPLE : L'IMPLANTATION DES AGENCES TTA SUR LES AEROPORTS FRANCAIS	154
	CARTE 18 : IMPLANTATION DES AGENTS ET GROUPEURS DE FRET AERIEN SUR LES AEROPORTS FRANCAIS	155
<u>TITRE X</u> :	PROBLEMES REGIONAUX	157
0.	INTRODUCTION	157
	CARTE 19 : EXAMEN SOMMAIRE DES AEROPORTS DE PARIS, LYON, TOULOUSE ET DE L'EST DE LA FRANCE	159
1.	L'AEROPORT DE BORDEAUX MERIGNAC	160
	CARTE 20 : L'ARRIERE PAYS DE BORDEAUX MERIGNAC	161
2.	L'AEROPORT DE CLERMONT-FERRAND AULNAT	165
	CARTE 21 : L'ARRIERE PAYS DE CLERMONT-FERRAND AULNAT	166
3.	L'AEROPORT DE MARSEILLE MARIGNANE	169
	CARTE 22 : L'ARRIERE PAYS DE MARSEILLE MARIGNANE	170
4.	L'AEROPORT DE NANTES CHATEAU BOUGON	174
	CARTE 23 : L'ARRIERE PAYS DE NANTES CHATEAU BOUGON	175
<u>TITRE XI</u> :	CONCLUSIONS	179
1.	LAISSER-FAIRE	180
2.	MISE EN COMMUN DES EXPERIENCES ET DES ATOUTS DES PARTENAIRES	181
3.	MISE EN PLACE D'UN SYSTEME AUTONOME	182
4.	UTILISATION GENERALISEE DES SERVICES EXISTANTS DE TRANSPORT AERIEN DE PASSAGERS, POUR L'ACHEMINEMENT DES MESSAGERIES RAPIDES	183
<u>ANNEXE</u> :	LES PROBLEMES DOUANIERS	185

L'UTILISATION DE L'AVION  
POUR LE TRANSPORT RAPIDE DES MESSAGERIES  
ENTRE LA PROVINCE FRANCAISE ET L'ETRANGER (CEE ET USA)

0. INTRODUCTION

Le transport rapide des passagers au départ de la province française vers l'étranger est devenu une nécessité. Il facilite le développement économique, le commerce international, l'intégration dans les circuits de coopération et de sous-traitance industrielle ... C'est un facteur de rayonnement des grandes métropoles régionales.

Cet acheminement rapide est obtenu, au plan du transport aérien de passagers par une multiplication des possibilités de correspondances à Paris et à un moindre degré sur quelques aéroports de province, par le développement d'un réseau provinces-étranger, exploité sous les couleurs d'Air France (affrétant dans ce but parfois un matériel de faible capacité à des compagnies de troisième niveau), sous les couleurs de quelques compagnies secondaires, et sous les couleurs de compagnies étrangères.

Malgré son développement spectaculaire, le fret aérien ne suit pas des "sentiers" analogues. Essentiellement concentrés sur les plateformes parisiennes (80 % du tonnage traité), accessoirement sur quelques aéroports de province (Lyon : 6,7 % - Marseille : 3,6 % - Bâle-Mulhouse : 3,1 % - Nice : 1,7 % ) qui correspondent à quelque 95 % du trafic total des aéroports français, les courants de trafic aérien de fret "délaissent" la province ou plutôt, en raison des systèmes de préacheminement routier vers les aéroports de la Région Parisienne et vers les aéroports des pays voisins donnent en partie artificiellement l'impression que le fret de province est moins "avionné" que le fret parisien.

Certes, la comparaison des coûts entre un acheminement mixte provinces-étranger utilisant la route entre la province et Paris, puis la voie aérienne et un acheminement où le maillon routier est réduit à son minimum donne l'avantage à la solution actuellement retenue, en raison du très faible coût de la tonne-kilomètre par route, de la rentabilisation des moyens de traitement au sol du fret sur les grands aéroports, du faible coût à la tonne-kilomètre transportée des avions cargos gros porteurs qu'il n'est pas pensable d'utiliser sur des aéroports à faible trafic.

Mais ce raisonnement ne peut s'appliquer à l'ensemble du fret qui n'est pas homogène et en particulier à ce fret spécial que constituent les messageries.

# transconsult

Les marchandises transportées sous forme de messageries sont dans bien des cas de même nature que le fret acheminé par voie aérienne normale, mais elles s'en distinguent par les dimensions des colis à manutentionner, et par des exigences particulières en matière de vitesse d'acheminement, de régularité et de ponctualité, d'acheminement de bout en bout, de sécurité d'acheminement, ... Du fait de ces exigences et de la qualité du service rendu, la messagerie rapide supporte, en revanche des coûts de transport sensiblement plus élevés que le fret normal, que le mode de transport utilisé soit le fer, la route ou l'air.

La présente étude a été entreprise à la demande de l'Administration Centrale (Direction Générale de l'Aviation Civile - DGAC et Institut de Recherche des Transports - IRT) et d'un certain nombre d'organismes gestionnaires d'aéroports à Paris (Aéroport de Paris) et en province (Bordeaux, Clermont-Ferrand, Marseille, Nantes) ; elle concerne les messageries dites rapides, dont une définition sera recherchée en cours d'étude et a pour objectif de préciser quelle peut être l'intervention du transport aérien pour leur acheminement.

- . On cherchera en premier lieu à définir ce que peut recouvrir le terme messageries rapides et à préciser les besoins de transport dans ce domaine et l'importance de la demande. Cette étude a été menée par des voies diverses : enquêtes auprès des utilisateurs et des intermédiaires ; enquêtes auprès des transporteurs de messageries ; analyse approfondie des statistiques douanières menée en liaison étroite avec l'Administration des Douanes et des Droits Indirects, l'Institut de Recherche des Transports, le Service des Etudes Economiques du Ministère des Transports et Aéroport de Paris (TITRE I). (1°
- . L'existence d'un besoin est confirmée par les initiatives nombreuses prises dans tous les secteurs du transport (rail, route, air), en vue de mettre à la disposition de la clientèle des moyens accélérés et parfois personnalisés, de transport.

Les systèmes mis en place, ou qui le seront à bref délai répondent, le plus souvent à des besoins précis, sectoriellement ou géographiquement limités ; mais leur développement parfois rapide montre l'existence de besoins plus généraux. Une description précise de différents systèmes mis en place (une description exhaustive ne peut être envisagée compte tenu de la multiplicité et de la diversité de ces systèmes), a été jugée nécessaire du fait des phénomènes de concurrence et des possibilités de complémentarité qui ne manqueront pas d'intervenir.

Une description de quelques systèmes mis en place à l'étranger sera également proposée.

Il convient de souligner, par ailleurs, que le transport pour compte propre des entreprises achemine, en concurrence avec le transport public des tonnages considérables de messageries (TITRE II).

- . Un certain nombre de systèmes de transport rapide de messageries actuels ou envisageables, font, ou sont susceptibles de faire appel à l'avion.

(1) Cette étude approfondie se poursuivra au-delà de la rédaction du présent rapport.

- Ces systèmes, qui sont décrits, peuvent être le résultat de plusieurs types d'évolutions :
- certains systèmes de transport rapide de messageries par route seront conduits à remplacer l'acheminement routier par un acheminement aérien soit sur des axes à fort trafic (afin d'éviter une multiplication des véhicules routiers), soit sur des distances longues où les délais d'acheminement restent importants malgré le développement du réseau autoroutier européen ;
- certains systèmes de transport de messageries rapides utilisent déjà l'avion au plan national, en France par exemple ; l'augmentation de la demande devrait progressivement conduire à une extension du réseau national et ultérieurement à la création de liaisons internationales ;
- les réseaux aériens actuellement exploités pour les passagers et pour le fret n'ont pas tenu compte des besoins spécifiques en matière de messageries rapides. Cependant, au vu de la demande croissante, des initiatives commencent à être prises afin d'utiliser systématiquement les réseaux passagers et fret pour le transport des messageries, au besoin en adaptant les schémas d'exploitation et en complétant les maillons aériens de la chaîne de transport par des maillons routiers de collecte et de distribution. Les réseaux aériens, tels qu'ils existent actuellement sont d'ailleurs utilisés au mieux de leurs possibilités par des groupements ou des organismes spécialisés dans le transport rapide des petits colis (1) ;
- enfin il est possible de concevoir un système autonome de transport rapide de messageries utilisant systématiquement et de façon intensive l'avion et qui serait une transposition européenne des systèmes nord américain ou australien, de transport rapide de messageries ou du réseau français de la Postale de Nuit (TITRE III).
- . En fait on peut penser que ces diverses voies seront suivies. Elles poseront une série de problèmes communs méritant un examen détaillé : douane, droits de trafic, titre de transport, problèmes d'exploitation aéronautique, coopération entre modes de transport et maîtrise du transport, problèmes matériels de mise en place, etc ... (TITRE IV).

Les chapitres suivants traiteront en détail les divers schémas d'évolution évoqués au titre III. L'étude d'une adaptation des réseaux de transport de passagers et de leur coordination (TITRE VII) et l'étude d'un système autonome de transport rapide de messageries (TITRE VIII) sera spécialement approfondie, mais l'utilisation progressive de l'avion par des systèmes actuellement purement routier (TITRE V), de même que l'extension à l'Europe de systèmes existant dans certains pays, et en particulier en France (TITRE VI) seront étudiés en détail. D'autres possibilités seront évoquées (TITRE IX).

(1) Certains transitaires spécialisés dans le fret aérien et bien implantés sur les aéroports régionaux étudient d'ailleurs la possibilité d'intervenir directement et d'organiser des réseaux aériens pour répondre à leurs besoins propres.

# transconsult

On sera, dans ces conditions conduit à suggérer certaines orientations concrètes pour la mise en place d'un système de transport rapide de messageries qui fera appel aux diverses formules précédemment envisagées (TITRE X).

Enfin (TITRE XI) on abordera les problèmes régionaux posés par la mise en place d'un système de transport rapide des messageries, dans les régions qui ont directement participé à la réalisation de l'étude, c'est à dire dans les arrières pays de Bordeaux, Clermont-Ferrand, Marseille, et Nantes (1).

(1) Une table des matières détaillée est donnée à la fin de l'étude.

TITRE I : LES MESSAGERIES RAPIDES AIR-ROUTE.  
DEFINITIONS ET HYPOTHESE SUR LA STRUCTURE ET L'ETENDUE DES BESOINS

-----

1. DEFINITIONS

L'étude concerne :

- . les petits colis ... nécessitant
- . un acheminement rapide
- . et une qualité de service maximale,
- . en transport international,
- . l'avion étant utilisé sur une partie du parcours,
- . le niveau tarifaire apparaissant comme élément second.

Ces divers points sont commentés dans les paragraphes suivants.

### 1.1. La taille des colis

Le petit colis est, etymologiquement, la charge unitaire qui peut être portée sur le cou, sur le dos, donc qui est manutentionnable à bras d'homme. Mais cette définition est très subjective et peu précise, pour ce qui concerne, par exemple le poids, les dimensions ; elle est susceptible de varier d'un expéditeur, ou d'un transporteur à l'autre.

Une double approche peut être faite :

- à partir des définitions qui ont été adoptées par les différents organismes intervenant dans l'acheminement de petits colis ;
- à partir des résultats statistiques enregistrés par ces divers opérateurs dans la mesure où des statistiques sont publiées, et elles sont, en fait, peu nombreuses.

Parmi les organismes intervenant actuellement dans le transport des petits colis, nous avons retenu :

- l'administration des P & T ;
- la SNCF (services assurés directement ou par le SERNAM) ;
- les transporteurs routiers ;
- les compagnies aériennes ;
- les intermédiaires et groupeurs.

#### 1.1.1. L'administration des P. & T.

L'administration des P. & T. propose plusieurs types d'acheminement :

- . Plis non urgents et paquets postes du tarif général, ces derniers pouvant être recommandés.

Le poids maximum est de 5 kg.

Les paquets postes "urgent" sont distribués par porteur spécial contre une surtaxe.

La somme des dimensions doit être égale au maximum à 100 cm. La longueur maximale ne doit pas dépasser 60 cm, et une face doit avoir au moins les dimensions suivantes : 10 x 7 cm.

Les rouleaux ne peuvent avoir une longueur de plus de 90 cm, et la somme des trois dimensions ne doit pas dépasser 104 cm ; ils ne peuvent avoir une longueur inférieure à 10 cm, et la somme des trois dimensions ne peut être inférieure à 17 cm.

Pour les envois "urgent" ou "express", le poids est limité à 3 kg.

En régime international, les paquets affranchis au tarif des lettres ordinaires ne peuvent dépasser 2 kg.

- . Les petits paquets (tarif moins élevé) sont transportés en général jusqu'à 1 Kg (sauf pour quelques pays - 500 grs.). Les dimensions maximales des paquets en régime international sont les suivantes : somme des trois dimensions inférieure à 90 cm, longueur inférieure à 60 cm, une face au moins égale à 14 x 9 cm.

Les rouleaux doivent avoir comme dimensions minimales :

longueur + 2 diamètres : 17 cm

longueur : 10 cm

et comme dimensions maximales :

longueur + 2 diamètres : 104 cm

longueur : 90 cm.

- . Les envois pris en charge par les P.&T. sous le régime Postadex International (Poste Adaptée à la Demande des Expéditeurs) à destination de la RFA, de la Belgique, de la Grande-Bretagne, des Pays-Bas, de la Suisse et des Etats-Unis peuvent atteindre 15 Kg, sous des dimensions minimales et maximales identiques à celles des enveloppes, rouleaux et paquets normalement acheminés par la poste. Lorsqu'un expéditeur adresse à un même destinataire plusieurs envois d'un poids total supérieur à 5 kg, il regroupe ces envois en un ou plusieurs sacs d'un poids unitaire maximal de 25 kg.
- . Les colis postaux acheminés par voie terrestre ou par voie aérienne ont une limite supérieure de poids variable selon les pays de destination (10 à 20 kg, en général). La dimension maximale, pour les colis envoyés par voie de surface est de 1,50 m et la somme des trois dimensions ne doit pas dépasser 3 m. Pour les colis postaux acheminés par voie aérienne, les dimensions maximales ne doivent pas dépasser 1 m (longueur) et 3 m (somme des trois dimensions).
- . Les boîtes à valeur déclarée (valeurs, métaux, objets précieux) ont un poids limité à 15 kg en régime intérieur, et 1 kg en régime international.
- . Les sacs spéciaux de librairie ou de disques, en régime intérieur et à destination des états francophones d'Afrique, ont un poids maximum de 25 kg.

*\* Pour les P&T, l'ensemble des colis expédiés, qui ne dépassent pas un poids de 25 kg, peut être considéré comme petits colis. 25 kg semble être le poids maximal des sacs postaux. Les dimensions sont variables, mais un total des trois dimensions de 3 m semble être le maximum admis.*

#### 1.1.2. Le SERNAM

Le SERNAM propose deux systèmes de transport rapide à l'intérieur du territoire français.

- . Le Special Express prend en charge des colis d'un poids de 300 kg maximum, pour des envois de 2 tonnes maximum. Il ne s'agit donc pas de petits colis. La livraison du colis de plus de 50 kg en étage n'est pas admise.



- . En régime international, le poids maximum du colis ne doit pas dépasser 100 kg, et le poids maximum de l'expédition ne doit pas dépasser 2 tonnes.
- . Le Direct Express prend en charge des colis d'un poids maximum de 20 kg, pour des expéditions d'un poids maximum de 100 kg ; la plus grande dimension ne doit pas dépasser 1,80 m et la somme des deux autres doit être inférieure à 2 m.
- . Les colis postaux acheminés vers les différents pays de l'UPU dans le cadre d'un accord passé entre les P & T et le SERNAM, ne doivent pas dépasser 10 à 20 kg selon les pays de destination.  
Les dimensions maximales sont de 1,50 m pour la longueur et de 3 m pour l'ensemble des trois dimensions. Les dimensions minimales sont de 14 x 9 cm. Les colis postaux de moins de 5 kg sont remis aux Bureaux de Poste, s'ils ne dépassent pas les dimensions des paquets postes. Dans le cas contraire, ils doivent être remis dans les bureaux d'expédition du SERNAM.

*\* Pour le SERNAM, l'ensemble des colis postaux, les expéditions faites par le système Direct Express, et les colis acheminés par le système Spécial Express de moins de 50 kg, peuvent être considérés comme petit colis.*

### 1.1.3. Les transporteurs routiers

Les transporteurs routiers appelés à transporter des petits colis sont de trois types et leur attitude devant ce type de fret est variable.

- . les transporteurs routiers de type classique, dont environ 3000 assurent des services de messageries semblent peu intéressés par les petits colis dont le transport, peu rentable, est considéré surtout comme un élément de promotion destiné à attirer d'autres types de fret. Il semble que le poids de 50-60 kg soit considéré comme la limite supérieure de la catégorie des petits colis, mais la définition varie d'un transporteur à l'autre.
- . les grandes organisations de transport de messageries du type SERNAM ou Calberson retiennent, comme cela a été indiqué pour le SERNAM, un poids de l'ordre de 30 kg (50 kg pour les cycles et motocycles), le colis devant être facilement manutentionnable.  
Une organisation du type France Express a élaboré une grille tarifaire allant de 10 en 10 kg jusqu'à 100 kg, mais des expéditions plus importantes peuvent être faites ; elles sont taxées à un taux supérieur. Les livraisons à l'étage ne se font pas au-delà de 15 kg.
- . les sociétés spécialisées dans le transport rapide de messageries sont plus restrictives. Jet Service prend en charge et livre à domicile tout colis jusqu'à 30/40 kg. Pour IPEC, le poids maximum de l'expédition est de 200 kg, mais il est rarement atteint.

## transconsult

- . Les nombreuses sociétés de transport rapide de messageries agissant en fait comme intermédiaire, ont des types de tarification différents de l'une à l'autre, le maximum par expédition étant souvent de 50 kg.
- . les commissionnaires et groupeurs n'ont pas de règles homogènes quant aux poids et aux dimensions retenus. Souvent - mais ce n'est pas une règle générale - on distingue trois types d'envois : moins de 30kg ; 30 à 100 Kg ; 100 à 3000 kg ; les colis de 30 kg, livrables en étage, sont seuls considérés comme des petits colis.

\* Généralement, les transporteurs routiers considèrent que le poids maximum du petit colis se situe à 30/50 kg, certaines restrictions étant apportées dans le cas de livraison en étage (15/25 kg, le plus souvent).

### 1.1.4. Les compagnies aériennes

Les systèmes tarifaires adoptés par les compagnies aériennes prennent en considération des coupures de poids souvent variables de l'une à l'autre, mais tenant compte de l'existence des moyens de manutention disponibles sur les aéroports.

Il a donc semblé plus important de retenir le cas de quelques compagnies aériennes pratiquant, en association avec des transports routiers, du transport de messageries.

- . TAT Express propose les tranches de poids suivants : 0-5 Kg, 5-25 Kg, 25-50 kg. Des colis d'un poids supérieur ne peuvent être pris en charge qu'après accord avec le transporteur, et selon une tarification spéciale.
- . Federal Express accepte sur son Overnight Service à l'intérieur des Etats-Unis, des colis pesant au maximum 70 livres (36 kg) ; ce poids est réduit à 25 kg dans les relations avec le Canada, et à 10 kg dans les relations avec l'Europe et le Moyen-Orient, ce service étant assuré par coopération avec Swis-sair. Sur son Standard Air Service, FEC accepte des expéditions d'un poids maximum unitaire de 300 lb (160 kg), mais le poids maximum unitaire des colis ne doit pas dépasser 70 livres (36 kg).
- . SAS qui a mis en place un service express à l'intérieur de la Scandinavie, et sur l'Atlantique Nord accepte des colis d'un poids maximum de 15 kg, et de 142 cm, total des trois dimensions.
- . Dans le cadre de ses projets de mise en place d'un service analogue sur le réseau intérieur français, le poids maximum retenus par AIR INTER semble devoir être de 15/20 kg.

*\* Pour les compagnies aériennes, il semble donc que, d'une façon générale, le poids de 25-40 kg soit généralement admis comme poids-type d'un petit colis susceptible d'être déposé dans les bureaux de la compagnie, manutentionné entre l'avion et le véhicule routier, ou livré en étage.*

#### 1.1.5. Essai de définition

Si l'on tient compte des différentes réglementations consultées, on peut, semble-t-il, proposer pour le petit colis de messagerie, la définition suivante :

"Colis pouvant être manutentionné par un homme seul (sans moyen mécanique), et monté en étage, ce qui correspond à un poids de l'ordre de 30 kg (éventuellement 40), expédié seul ou faisant partie d'une expédition comportant un nombre limité de colis. Les dimensions doivent être adaptées à la manutention humaine, mais également aux moyens de transport utilisés, ainsi qu'à un éventuel transfert en étage sans moyen mécanique".

L'expérience montre qu'en fait, le poids moyen des colis acheminés par les systèmes de messageries rapides se situe suivant les secteurs entre 5 et 15 kg, ce qui est sensiblement inférieur aux dimensions et poids maximaux prévus par les transporteurs.

### 1.2. La rapidité d'acheminement

Le premier élément de la qualité de service, dans le domaine du transport rapide de messageries est le délai d'acheminement. Celui-ci doit être le plus court possible ; il dépend de la vitesse du moyen de transport principal, du lieu de prise en charge et de livraison, du degré de personnalisation du transport ; ce délai d'acheminement paraît d'autant plus bref que les heures de nuit sont utilisés pour assurer le transport.

Le schéma idéal correspond à une prise en charge du colis au bureau de l'expéditeur, à l'heure de départ du courrier, c'est-à-dire dans le cas français entre 17 et 18 heures, et une remise au destinataire à l'ouverture des bureaux le lendemain matin. Ce schéma est difficilement applicable, ou en tous cas, difficilement généralisable : on le trouve dans le cas d'entreprises qui assurent de nuit des transports pour compte propre d'un établissement à l'autre, mais également dans le cas de sociétés de service qui prennent à domicile les colis en fin de soirée, les font "suivre" par un personnel d'accompagnement qui garde les colis comme bagage à main et les livre à destination, soit dans une gare ou une aérogare, soit à domicile, au cours de la nuit ou à l'ouverture des bureaux. C'est le système adopté par Colirail (utilisation de trains de nuit de la SNCF), ou par diverses sociétés internationales qui utilisent les avions de ligne, ou par Federal Express Company pour l'un de ses services à l'intérieur des Etats-Unis.

En fait, les difficultés rencontrées pour réduire au minimum les délais de transport viennent de la double rupture de charge que nécessite en général, un système de transport porte à porte.

Cette double rupture de charge est "effacée" dans la mesure où le colis est remis par l'expéditeur au point de départ du moyen de transport principal, et repris par le destinataire à la gare ou l'aérogare d'arrivée. *Le délai d'acheminement est alors calqué sur les horaires du moyen de transport principal.*

Dans le cas du système Direct Express du SERNAM, qui utilise les trains de voyageurs rapide, "tout envoi remis 30 minutes avant l'heure de départ du prochain train repris dans le plan de transport de la gare expéditrice, est mis à la disposition de la clientèle 30 minutes après l'heure d'arrivée de ce train à la gare destinataire". Ce système est applicable dans le cas où le petit colis est transporté par un véhicule transportant également des voyageurs, et le colis est traité comme bagage : le système est adopté par SAS (réseau intérieur), et envisagé par AIR INTER. Il nécessite une prise en charge et une livraison à la gare ou à l'aéroport.

Dans la plupart des cas, on reste néanmoins tributaire de la double rupture de charge, et *le délai d'acheminement tient compte des horaires du moyen de transport principal et du temps nécessaire pour une prise en charge et une livraison personnalisée à domicile* : ce système est proposé par diverses organisations qui "accompagnent" le colis qui leur est confié ; c'est le cas du système Colirail

utilisant les trains de nuit de la SNCF, et le cas des nombreuses sociétés acheminant des colis très urgent par voie aérienne. Ces transports sont en général "personnalisés" et la prise en charge ainsi que la livraison se font à domicile.

Dans le cas d'un système air-route de transport de messageries rapides au plan international, il semble que deux possibilités puissent être offertes pour obtenir les meilleurs délais d'acheminement :

- . Délais d'acheminement calqués que les horaires du moyen de transport aérien : la remise et/ou la livraison seront faits à l'aéroport, et, dans ce cas, elles devront avoir lieu dans un délai prévu (une heure, par exemple, avant le départ ou après l'arrivée de l'avion, dans le cas où les services de douane fonctionnent en permanence ; une heure par exemple avant la fermeture ou après l'ouverture du bureau de douane,...)
- . Délais d'acheminement tenant compte du pré et post-acheminement routier : dans ce cas, la prise en charge, le transport et la livraison devront avoir lieu, dans un délai de 24 heures, compris entre l'après-midi du jour A et la matinée du jour B. Une marge de 10 heures est alors prévue pour les opérations de douane, l'enlèvement et la livraison à domicile, en dehors du transport aérien proprement dit qui, à l'intérieur de l'Europe est de l'ordre de deux heures.

De tels délais sont actuellement proposés par les transports routiers à l'intérieur d'un pays, ou en cas de passages des frontières entre les capitales et quelquefois les centres principaux des divers pays voisins.

Mais dans tous les cas, et compte tenu du fait que les transports auront un caractère international, et s'effectueront via des aéroports de province, il convient de tenir compte de la contrainte que représentent les horaires d'ouverture des bureaux de douane sur les aéroports.

### 1.3. Les autres éléments de la qualité de service

Un service de messageries à l'échelle de l'Europe doit présenter en dehors de la rapidité d'acheminement, un certain nombre d'autres qualités que nous avons brièvement présentées ci-dessous.

#### Régularité et ponctualité : la garantie des délais

Les produits susceptibles d'être transportés par un système de messageries rapides sont d'une valeur intrinsèque ou d'une valeur d'usage élevée, ou encore ils ont un caractère périssable au point qu'un retard dans leur acheminement est susceptible de supprimer leur valeur. Il est donc nécessaire de pouvoir garantir des délais, ce qui implique, en particulier, non seulement une parfaite mise au point et une parfaite coordination des acheminements routier et aérien, et des tris et ruptures de charge, mais encore une coopération très précise des services de douane dans chacun des pays desservis pour éviter toute attente préjudiciable à la brièveté des acheminements. Régularité et ponctualité, conditions nécessaires au succès de l'entreprise, devront se traduire par une garantie des délais.

#### Fréquence

La fréquence des transports doit être quotidienne. Cependant, les clients devant être essentiellement des entreprises, l'organisation du service doit tenir compte de l'organisation même du travail de ces entreprises. Dans ces conditions, les livraisons étant difficiles le samedi matin, les transports peuvent être envisagés avec une fréquence de 4/7, aucun acheminement aérien n'étant prévu au cours de la nuit du vendredi à samedi, samedi à dimanche, et dimanche à lundi (une marchandise expédiée le vendredi risquerait, même si son acheminement aérien était assuré dans la nuit du vendredi au samedi, de n'être livrée que le lundi matin, ce qui ferait sans doute, perdre au système prévu une partie de son intérêt).

Néanmoins, la fréquence 5/7 conduisant à prendre en charge les colis tous les jours ouvrables, restera sans doute préférable ; dans ce cas, le colis pris en charge le vendredi est distribué le lundi matin sauf si l'expéditeur demande contre supplément de prix, une livraison le samedi matin. Federal Express prévoit contre supplément de tarif, une livraison possible le samedi.

#### Horaire

Les habitudes des entreprises sont telles que, bien souvent, les expéditions urgentes sont prêtes en fin d'après-midi, ce qui rendra difficile, sauf en cas d'implantation à proximité immédiate de l'aéroport, une prise en charge par l'entreprise de ramassage des colis qui devront parvenir au centre d'expédition sur l'aéroport en temps utile pour que soient accomplies les formalités de douane. En cas de circuit de ramassage long (quelques centaines de kilomètres), la prise

en charge devra avoir lieu au cours de l'après-midi. Sans doute, conviendra-t-il en outre, de laisser à l'expéditeur la possibilité de déposer lui-même ses colis à l'aéroport, solution plus coûteuse pour l'expéditeur, puisqu'il devra utiliser un véhicule lui appartenant, ou un taxi, mais en conformité avec ses habitudes.

#### Suivi du transport

L'utilisateur du transport de messageries rapides doit être à même de connaître très rapidement la localisation de son colis, spécialement en cas d'incident de parcours, ce qui nécessite une utilisation généralisée de l'information.

Dès lors que le transport porte à porte entraîne rupture de charge et utilisation de plusieurs modes, il est souhaitable, dans un souci d'efficacité, que la maîtrise du transport soit assurée par un organisme unique.

Dans le cas de Federal Express et de TAT Express, le transporteur gère les moyens aériens et routiers ; dans le cas d'Air Borne, un accord de coopération a été signé avec la société de transport par cars Greyhound. Mais dans tous les cas, la maîtrise du transport reste sous une seule responsabilité.

Cette unicité risque d'être difficile à obtenir dans un cadre européen.

#### 1.4. Le caractère international du transport

Le transport rapide de petits colis au plan des divers pays européens ne semble pas poser de problèmes graves. C'est particulièrement le cas en France, où les systèmes ferroviaires et routiers maillent de façon suffisante le territoire.(1) Des lacunes peuvent cependant subsister dans le cas de liaisons à trafic peu dense entre régions éloignées (Bretagne-Côte d'azur par exemple), ou présentant des difficultés particulières d'accès (certains départements du Massif Central, des Pyrénées ou des Alpes). Les systèmes nationaux de transport de messageries offrent des délais garantis qui, dans l'ensemble, donnent satisfaction.

De même, le transport rapide des petits colis au plan européen ne semble pas poser de problèmes notables dans la mesure où l'acheminement se fait entre villes importantes et a fortiori, entre capitales. Tous les modes de transport (air, fer, route) peuvent être utilisés, et la qualité de service obtenue semble donner également satisfaction. Les systèmes de transport privés complètent le transport public.

En revanche, une amélioration doit être recherchée dans le domaine des transports province-province, ou dans celui des transports entre la (ou les) ville(s) principale(s) d'un pays donné et la province d'un pays étranger.

La présente étude concerne donc une amélioration possible du transport des messageries rapides :

- dans le cadre de pays du Marché Commun ou plus largement d'Europe Occidentale, dans le but d'améliorer les liaisons internationales interrégionales.
- sur un certain nombre de relations avec des pays tiers : c'est ainsi qu'un système de correspondances adapté peut mettre le "réseau" envisagé en liaison avec des réseaux analogues aux Etats-Unis, grâce au transfert à Roissy-Charles de Gaulle sur des avions long courrier remettant les colis aux Etats-Unis au réseau Federal Express ; par ailleurs, le réseau envisagé peut conduire à une amélioration des relations entre la province française et les principales villes des pays n'appartenant pas, ou n'appartenant pas encore à la CEE (Scandinavie, Espagne, Maghreb).

(1) Encore que le développement des activités de TAT Express et les initiatives de JET Service, au plan intérieur français tendent à montrer que les systèmes actuels ne répondent pas à tous les besoins.



## **transconsult**

### 1.5. Le caractère multimodal du système envisagé

L'avion seul ne peut assurer un transport de bout en bout des messageries, et le système envisagé repose sur une utilisation complémentaire du transport aérien (sur les grandes distances, et pour le passage des frontières), et du transport routier (pour les opérations de ramassage et de distribution).

La répartition des rôles entre la technique aérienne et la technique routière doit permettre de trouver un meilleur compromis entre la rapidité du transport (l'objectif poursuivi étant un transport en moins de 24 heures de région à région à l'intérieur de la CEE), et le coût du transport (le transport routier terminal étant d'un coût moindre que le transport aérien).

Le caractère multimodal du système envisagé conduit à prévoir que des opérations de manutention légère et de tri devront être réalisées à l'arrivée et au départ sur les aéroports tête de ligne et sur les aéroports escale, ou tout au moins sur certains d'entre eux. Ces opérations ne devront pas, s'agissant de petits colis, conduire à la mise en place de moyens de manutention lourds, mais un local - abri, d'accès facile pour des véhicules de faible tonnage sera nécessaire, et la possibilité pour ces véhicules d'effectuer avec les avions des opérations de transfert bord à bord devront être retenue.

Si le système envisagé est multimodal, il ne semble pas que, sauf exceptions, il puisse faire appel à d'autres modes que l'air ou la route. Une utilisation de la voie ferrée ne pourra être envisagée que dans le cas d'une jonction directe de l'aéroport au réseau ferré rapide autre qu'urbain (cas de Francfort ou de Zurich). Dans la plupart des cas, l'utilisation de la voie ferrée conduira à un second transbordement des marchandises ; elle ne doit pas être systématiquement rejetée a priori, cependant.

### 1.6. Le coût du transport

Le coût du transport demeure, en toute circonstance, l'un des éléments de choix de l'utilisateur. Cependant, s'il n'a pas été prévu, dans le cadre de la présente recherche, d'étudier l'élasticité de la demande par rapport au coût, en fait, l'expérience des systèmes de transport rapide de messageries souligne, quelque soit le mode, que l'expéditeur est disposé à payer un prix élevé pour obtenir un service offrant à la fois la rapidité de transport, la fiabilité, et la garantie des délais, la régularité, la livraison et le ramassage à domicile.

Etant donné que les courants de trafic ne devraient porter, au moins pendant une première période, que sur des tonnages limités de quelques centaines de tonnes par an, une étude d'élasticité n'aurait, semble-t-il, qu'une signification limitée au stade actuel.

Différentes grilles tarifaires seront commentées en cours d'étude ; elles permettront d'apprécier le niveau tarifaire susceptible d'être accepté par la clientèle.

1.7.- Résumé : définition rapide du champ de l'étude

Si l'on reprend rapidement les différentes données commentées ci-dessus, on peut définir l'étude comme concernant :

*L'acheminement rapide (24 heures) par un système intermodal (en général air-route) de petits colis (40 kg au maximum) manutentionnables à main d'homme, entre les diverses régions des pays du Marché Commun (avec certaines possibilités de liaisons rapides avec des pays non européens tels que les Etats-Unis) ; cet acheminement doit, par ailleurs, être effectué dans les meilleures conditions de régularité, de ponctualité, de fréquence et d'horaire de façon à répondre en premier lieu aux besoins des entreprises qui, exigent également un "suivi" très précis des colis en cas d'incident de parcours. Le prix admissible pour de tels transport est élevé et résulte de la qualité de service exigée par les utilisateurs.*

## 2. APPRECIATION DU BESOIN : HYPOTHESE DE TRAVAIL

Une connaissance précise du marché des messageries rapides susceptibles d'être acheminées, au plan intra-européen, par un système alliant les possibilités de la route et du transport aérien, nécessiterait des moyens d'investigation que n'autorise pas le cadre financier dans lequel se déroule la présente étude ; elle nécessiterait également une participation des divers partenaires du marché qu'on ne peut espérer dans les conditions présentes. Une telle recherche risquerait d'ailleurs d'être très théorique et de conduire à des résultats difficilement utilisables, voire à des risques d'erreur d'appréciation quant à l'opportunité de la mise en place d'un système air-route, pour les raisons suivantes :

- . les tonnages pouvant justifier la mise en place d'un système de messageries air-route sont, en fait, faibles par rapport aux transports de messageries effectués en réseau intérieur et par rapport aux tonnages exportés et importés au plan européen, par exemple : le trafic actuel de TAT Express doit être de l'ordre de 5 à 6 000 tonnes/an. Au cours de sa première années de fonctionnement, le trafic de Federal Express Cy pouvait atteindre, sur la base de 3 500 colis/jour, un tonnage annuel de 10 000 à 15 000 tonnes. (1) Le trafic international de messageries du seul SERNAM doit être de l'ordre de 15 000/20 000 tonnes par an.  
Il est difficile à partir de données éparses et incomplètes d'estimer ce que peut être le trafic global de messageries entre la France et l'Europe : il peut se situer, pour les seuls transports publics à 100/150 000 tonnes. Le trafic international entre la France et la CEE est de l'ordre de 150 000 000 tonnes, entre la France et le reste de l'Europe, de 36 000 000 tonnes. Le trafic acheminé par voie aérienne est, dans le premier cas de 55 000 tonnes, et dans le second cas, de 22 000 tonnes.
- . le marché des messageries est actuellement très dispersé et exploité par une multitude de moyens routiers, ferroviaires et aériens ; d'autre part, les moyens de transport privés mis en oeuvre sont très nombreux ; de ce fait, les résultats de trafic obtenus ne sont pas publiés et lorsqu'ils le sont, le tonnage qui peut être considéré comme correspondant aux messageries rapides est confondu avec des tonnages ne pouvant en aucune façon être du domaine des messageries rapides. Plusieurs sondages ont été effectués auprès des expéditeurs, en particulier en Auvergne et dans les Pays de Loire aucune réponse précise n'a été obtenue, sous le prétexte du secret professionnel, le plus souvent, ou parce que les expéditeurs s'en remettent à leurs transitaires, qui eux-mêmes sont très discrets sur leurs activités!
- . les transporteurs routiers sont, à peu d'exception près, extrêmement discrets sur les résultats qu'ils obtiennent, du fait que le marché est extrêmement concurrentiel ; cette discrétion vaut aussi bien pour les transporteurs français que pour les transporteurs étrangers. Mais c'est en partant de leur expérience propre que, bien souvent, transporteurs et transitaires envisagent une utilisation possible d'un système air-route, ce qui laisse à penser que le trafic possible n'est pas si négligeable qu'on affirme.

(1) Ce trafic a atteint 300 000 colis/jour en 1980.

*transconsult*

D'autre part, les avions dont on peut, au moins en une première phase, envisager l'utilisation ont une capacité de 1,5 à 4 tonnes (Bandeirante, F.27, ou Falcon 20), ce qui correspond à un nombre de tonnes embarqués de 750 à 2 000 tonnes par an, si chaque avion effectue un aller-retour entre la France et l'étranger. De tels tonnages, importants pour le système à mettre en place, restent très modestes, au plan de l'économie générale.

Ces réflexions n'interdisent pas d'approfondir la recherche dans le domaine, ce qui a été entrepris par l'I.R.T. et par l'Administration des douanes. Cette recherche a pour objet de déterminer les courants de trafic des expéditions par tranches de poids (ce qui permettra de déterminer les colis pouvant physiquement être considérés comme messageries) et par catégories de marchandises (ce qui permettra de déterminer les tonnages avionnables, ou aptes à supporter un coût élevé de transport). Ces courants seront par ailleurs étudiés par département d'origine et de destination, et par pays (si possible par grande région), d'origine et de destination en Europe (Marché Commun plus quelques pays), et, dans quelques autres régions (Maghreb, Etats-Unis, Canada).

Les résultats de ces exploitations statistiques, une fois disponibles, permettront de vérifier la qualité des hypothèses de travail que nous avons prises dans le présent développement.

Ces hypothèses de trafic sont naturellement sujettes à critique, mais devraient néanmoins permettre de déterminer, à partir de quel niveau de trafic peut se justifier la mise en place d'un système spécifique d'acheminement air-route des messageries.

Dans cette perspective, nous avons divisé la France (voir CARTE n° 1) en 8 grandes régions centrées autour des aéroports susceptibles de les desservir, et autour desquels peut être organisé un système efficace de ramassage et de distribution dans la demi-journée par voie routière. Même si certaines zones économiquement peu importantes ne peuvent être desservies dans de bonnes conditions, cela n'a pas, au stade actuel de la réflexion, d'importance majeure.

Le cas de la Corse en particulier n'a pas été examiné ; en effet, le trafic de messageries y est très faible, et il ne semble pas que cette région puisse être intégrée dans le système envisagé, au moins directement. Le raccordement à Marseille ou Paris, peut d'ailleurs se faire dans des conditions acceptables.

Les régions prises en considération sont les suivantes :

Zone	Aéroport-Centre	Régions de Programme prise en compte	Part de la région
1	PARIS	Ile de France	1
		Champagne-Ardenne	1
		Haute-Normandie	1
		Basse-Normandie	1
		Picardie	1
		Nord-Pas de Calais	1
		Centre	1/2
		Bourgogne	1/6
		Pays de la Loire	1/6

CARTE 1 - DECOUPAGE DE LA FRANCE UTILISE POUR L'ETUDE DES BESOINS



2	NANTES	Bretagne Pays de la Loire Poitou-Charente Centre	1 5/6 1/2 1/5
3	CLERMONT-FERRAND	Auvergne Limousin Centre	1 1 3/10
4	LYON	Rhône-Alpes Bourgogne Franche-Comté	1 5/6 1/5
5	BORDEAUX	Aquitaine Poitou-Charente	1 1/2
6	TOULOUSE	Midi-Pyrénées Languedoc-Roussillon	1 1/3
7	MARSEILLE	Provence-Côte d'Azur Languedoc-Roussillon	1 2/3
8	Aéroport de L'EST	Alsace Lorraine Franche Comté	1 1 4/5

Afin d'apprécier le "poids relatif" de ces diverses grandes régions, dans l'optique de la présente étude, nous avons combiné les indices de population, et les résultats du commerce extérieur (import + export, tous produits), ce qui conduit à estimer le "poids démographique et économique" de chacune des zones, comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous. La dernière colonne indique le pourcentage proposé pour chaque région dans le cadre de cette étude (1)

		Part de la population	Part du commerce ext.	Proposition
Zone 1	PARIS	43,5 %	53,5 %	50 %
Zone 2	NANTES	11,1 %	5,4 %	7,5 %
Zone 3	CLERMONT-FERRAND	5,2 %	2,4 %	3,5 %
Zone 4	LYON	12,2 %	11,3 %	11,5 %
Zone 5	BORDEAUX	6,0 %	3,7 %	4,5 %
Zone 6	TOULOUSE	5,0 %	2,8 %	3,5 %
Zone 7	MARSEILLE	8,5 %	8,2 %	8 %
Zone 8	EST	8,5 %	12,7 %	11,5 %
		100,0 %	100,0 %	100,0 %

(1) Il est évident que le rapprochement de ces pourcentages et la répartition de fret aérien sur les différents aéroports français fait apparaître des distortions considérables qui résultent pour une part de l'organisation actuelle du transport aérien français de fret très orienté vers Paris. Mais un système air-route de transport de messageries devrait atténuer ces distorsions.

*transconsult*

Les pourcentages que nous utiliserons donc n'ont pas valeur scientifique, mais doivent présenter un degré d'approximation suffisant pour apprécier les courants de trafic intéressant les 8 zones étudiées.

Nous avons, par ailleurs, en utilisant les mêmes bases géographiques et les résultats régionalisés du commerce extérieur (Direction Générale des Douanes) déterminé une répartition du trafic entre chacune des zones françaises et les pays Marché Commun (+ la Suisse), ce qui donne approximativement les résultats suivants :

		R.F.A.	Italie	Bénélux	Grande Bretagne	Suisse
Zone 1	PARIS	28,3 %	15,7 %	33,8 %	12,2 %	10 %
Zone 2	NANTES	26,7 %	27,4 %	24,6 %	11,3 %	10 %
Zone 3	CLERMONT-FERRAND	30,4 %	23 %	26,9 %	9,7 %	10 %
Zone 4	LYON	27,5 %	29,6 %	21,5 %	11,4 %	10 %
Zone 5	BORDEAUX	25,4 %	18,0 %	20,9 %	25,7 %	10 %
Zone 6	TOULOUSE	57,5 %	18,2 %	6,4 %	7,9 %	10 %
Zone 7	MARSEILLE	60,1 %	19,7 %	6,9 %	3,3 %	10 %
Zone 8	AER. EST	58,3 %	8,5 %	18,2 %	5,0 %	10 %

Nota : la documentation utilisée englobe dans l'ensemble des "pays européens hors du Marché Commun", la Suisse. Le commerce extérieur avec la Suisse a été considéré comme égalant 10 % du commerce avec l'ensemble des pays du Marché Commun bien qu'il existe des différences notables entre les zones; c'est une hypothèse de travail.

Pour apprécier la valeur relative des courants de trafic intéressant les régions françaises, nous avons estimé comment pouvait se répartir par zones d'origine et de destination en France, et par pays d'origine et de destination en Europe, une tranche de trafic de 10 tonnes à l'exportation acheminables par un système rapide de messageries.

Dans ces conditions, le trafic par région française et par pays de destination est le suivant :(en kg) :

	Trafic	R.F.A.	Italie	Bénélux	Grande Bretagne	Suisse
Zone 1 PARIS	5 000	1 415	785	1 690	610	500
Zone 2 NANTES	750	200	205	185	85	75
Zone 3 CL.FER.	350	105	80	95	34	35
Zone 4 LYON	1 150	316	340	248	131	115
Zone 5 BORDEAUX	450	114	81	94	116	45



Zone 6 TOULOUSE	350	201	64	22	28	35
Zone 7 MARSEILLE	800	480	158	56	26	80
Zone 8 Aer. EST	1 150	670	98	209	58	115
TOTAL (en kg)	10 000	3 502	1 811	2 599	1 088	1 000

Ce tableau souligne la très grande importance de la région ayant Paris pour centre, ce qui correspond à l'étendue géographique et à l'activité économique de la Zone 1.

Compte tenu de la localisation des régions étudiées et des aéroports-centres, on peut admettre que, quelle que soit l'efficacité d'un système air-route de transport de messageries, une part importante de trafic au départ de certaines zones à destination de certains pays restera du domaine du transport routier.

Par exemple, le trafic en provenance de l'Est de la France vers la Suisse sera entièrement acheminé par voie routière, de même que le trafic de la Région Parisienne à destination du Bénélux.

Nous avons adopté la grille suivante permettant d'apprécier la part du trafic pouvant rester du domaine d'un système air-route de transport de messageries.

(en pourcentage)	R.F.A.	Italie	Bénélux	Grande Bretagne	Suisse
Zone 1 PARIS	20 %	60 %	0 %	40 %	50 %
Zone 2 NANTES	100 %	100 %	80 %	100 %	100 %
Zone 3 CLERMONT FERRAND	100 %	100 %	80 %	100 %	80 %
Zone 4 LYON	80 %	80 %	70 %	100 %	20 %
Zone 5 BORDEAUX	100 %	100 %	80 %	100 %	100 %
Zone 6 TOULOUSE	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Zone 7 MARSEILLE	100 %	80 %	80 %	100 %	80 %
Zone 8 Aér. EST	10 %	80 %	10 %	100 %	0 %

Dans ces conditions, le trafic susceptible d'être drainé par un système air-route pourrait être le suivant, si l'on prend comme base une tranche de 10 tonnes pouvant être justiciable d'un transport rapide de messageries.

(voir tableau page suivante)

	R.F.A.	Italie	Bénélux	Grande Bretagne	Suisse	
Zone 1 PARIS	283	471	-	244	250	1 248
Zone 2 NANTES	200	205	148	85	75	713
Zone 3 CL.FER.	106	80	76	34	35	331
Zone 4 LYON	253	272	174	131	23	853
Zone 5 BORDEAUX	114	81	75	116	45	431
Zone 6 TOULOUSE	201	64	22	28	35	350
Zone 7 MARSEILLE	480	126	45	26	64	741
Zone 8 Aér. EST	67	78	21	58	-	224
Total (en Kg)	1 704	1 377	561	722	527	4 891

Nous n'avons donc retenu que moins de 50 % du trafic, la route restant prépondérante lorsque les distances à parcourir ne sont que de quelques centaines de kilomètres.

Ce tableau ne constitue qu'une hypothèse de travail soulignant néanmoins que l'addition des courants de trafic même modestes, conduit, selon la structure du réseau que l'on envisage, à des tonnages rapidement non négligeables (par tranche de 10 tonnes).

Si l'on prend l'exemple d'une liaison Toulouse-Nantes-Paris se poursuivant vers la Grande-Bretagne, et Bordeaux-Clermont Ferrand-Paris se poursuivant vers l'Allemagne, on parvient aux trafics par tronçons suivants, s'il y a transfert possible à Paris d'un avion à l'autre :

. Toulouse-Nantes (1 zone)	229 kg
. Nantes-Paris (2 zones)	514 kg
. Bordeaux-Clermont Ferrand (1 zone)	230 kg
. Clermont Ferrand-Paris (2 zones)	370 kg
. Paris-R.F.A. (5 zones)	904 kg
. Paris-Grande-Bretagne (5 zones)	507 kg

Selon les options qui seront prises en matière de réseau, le trafic par tronçon peut naturellement être sensiblement augmenté, en particulier si le centre de tri principal permet des correspondances vers d'autres destinations dans les Etats-Unis.

Dans l'hypothèse où un centre de tri regroupant l'ensemble des expéditions françaises, serait implanté en un point central du point de vue de l'Europe, par exemple à Bâle-Mulhouse, et même si l'on exclut le trafic originaire de la Région Parisienne, le trafic est de l'ordre d'une tonne vers chaque pays européen.

Ainsi qu'on l'a indiqué, il ne s'agit que d'une hypothèse de travail, mais les tonnages sur lesquels un raisonnement peut être basé devraient rapidement être supérieurs aux tonnages déterminés en prenant pour base une première tranche de 10 tonnes.

L'expérience des transitaires, des transporteurs routiers (classiques et messageries rapides), des systèmes développés en France (TAT Express, Jet Service), montre que, même à des coûts de transport élevés, à l'intérieur de la France, les trafics drainés atteignent rapidement plusieurs tonnes par jour dans les cadres régionaux qui ont été choisis. De tels trafics justifient d'ailleurs les initiatives prises ou envisagées par les entreprises les plus importantes et /ou les plus dynamiques de divers secteurs : de telles initiatives ne peuvent être prises que dans la mesure où chaque entité dispose d'un trafic captif suffisant pour justifier une utilisation d'avions.

Compte tenu des estimations faites au cours des enquêtes et basées sur les contacts avec les professionnels, il ne semble pas déraisonnable de penser que, assez rapidement, le trafic justiciable d'un système de transport de messageries air-route pourrait être de deux à quatre fois supérieur à celui qui a été mentionné ci-dessus, d'où les trafics estimés suivants, susceptibles d'être atteints après une période de "rôdage" d'un à deux ans :

(en kg)	R.F.A.	Italie	Bénélux	Grande Bretagne	Suisse	Total
Zone 1	600	950	-	500	500	2 550
PARIS	à 1 200	à 1 900		à 1 000	à 1 000	à 5 100
Zone 2	400	400	300	175	150	1 425
NANTES	à 800	à 800	à 600	à 350	à 300	à 2 850
Zone 3	210	160	150	75	75	670
CL.FER.	à 420	à 320	à 300	à 150	à 150	à 1 340
Zone 4	500	550	350	260	50	1 710
LYON	à 1 000	à 1 100	à 700	à 520	à 100	à 3 420
Zone 5	230	160	150	230	90	860
BORDEAUX	à 460	à 320	à 300	à 460	à 180	à 1 720
Zone 6	400	130	50	60	70	710
TOULOUSE	à 800	à 260	à 100	à 120	à 140	à 1 420
Zone 7	950	250	90	50	130	1 470
MARSEILLE	à 1 900	à 500	à 180	à 100	à 260	à 2 940
Zone 8	140	150	40	120	-	450
Aér.EST	à 280	à 300	à 80	à 240		à 900
TOTAL	3 430 à 6 860	2 750 à 5 500	1 130 à 2 260	1 470 à 2 940	1 065 à 2 130	9 845 à 19 690

**transconsult**

Sur les tronçons d'un réseau schématique et partiel reliant le Sud-Ouest, le Centre et l'Ouest de la France à la Grande-Bretagne et à l'Allemagne via Paris, les trafics pourraient être de l'ordre de :

. Toulouse-Nantes	460 à 920 kg
. Nantes-Paris	1 035 à 2 070 kg
. Bordeaux-Clermont-Ferrand	460 à 920 kg
. Clermont-Ferrand-Paris	745 à 1 490 kg
. Paris-R.F.A.	1 840 à 3 680 kg
. Paris-Grande-Bretagne	1 040 à 2 080 kg

Il est évident que le trafic que l'on peut espérer sera très dépendant de l'action de promotion commerciale qui sera entreprise, et celle-ci dépendra de la structure de l'organisation qui sera mise en place au plan régional. Sauf à créer une organisation entièrement nouvelle, le fait de s'appuyer régionalement sur des partenaires déjà actifs dans le domaine des messageries (transitaires, transporteurs routiers, compagnies aériennes) peut avoir en théorie, un effet "multiplicateur", mais également en pratique, un effet négatif, si la coopération mise en place n'est pas totale et sincère, chacun cherchant à capter l'ensemble du marché.

En tout état de cause, on peut admettre que les courants de trafic de messageries susceptibles d'être acheminés par voie aérienne, se situent sur les divers tronçons entre 500 kg et 4 tonnes dans un avenir relevant du moyen terme.

o o o

## TITRE II : L'OFFRE DE TRANSPORT DE MESSAGERIES RAPIDES

-----

O. INTRODUCTION

Il ne peut être envisagé de dresser un panorama d'ensemble de l'offre de transport dans ce domaine. On a pu estimer que le nombre d'entreprises ou d'organisations intéressées au transport de petits colis et des messageries était de l'ordre de 3 000. Leur nature, leur organisation, leur compétence géographique, leur statut sont très divers. Il n'y a qu'un rapport lointain entre le système POSTADDEX, mis en place par l'Administration des P & T et l'acheminement à l'intérieur d'un département, voire d'un arrondissement, proposé par une entreprise régionale ou locale. Par ailleurs, certaines organisations sont spécialisées dans l'acheminement des petits colis, d'autres n'y voient qu'une activité très accessoire. Certaines organisations utilisent leur matériel de transport propre de façon exclusive, d'autres sous-traitent partiellement l'acheminement, d'autres utilisent systématiquement les systèmes et moyens de transports publics existants. La sélection du système de transport de la part de l'expéditeur devrait se faire selon des critères de qualité qu'il est difficile d'appréhender et d'analyser, d'autant plus que les tarifs proposés sont particulièrement hétérogènes et participent plus du chaos tarifaire que de l'organisation. A tous les systèmes proposés dans le cadre du transport public, s'ajoutent les transports de petits colis pour compte propre, dont le développement est, en partie, la conséquence des "déficiences" observées par les expéditeurs dans les systèmes qui leur sont offerts.

Dans ces conditions, nous avons dans le présent chapitre, analysé plus ou moins brièvement divers systèmes dont les promoteurs ont surtout fait porter leur effort sur l'amélioration de la qualité de service. Ces systèmes peuvent servir d'exemple, mais peuvent être soit complémentaires, soit concurrents d'un système air-route de transport de messageries.

L'analyse d'expériences étrangères, présentées en premier lieu, donne une place importante à Federal Express Corporation qui peut être considéré comme modèle des systèmes air-route de transport de Messageries.

1. QUELQUES EXPERIENCES ETRANGERES

Parmi les expériences étrangères, nous avons retenu :

- le FEDERAL EXPRESS CORPORATION
- I.P.E.C.
- le système SPEX de la SWISSAIR
- le Service Express du SAS

### 1.1. FEDERAL EXPRESS CORPORATION

Le marché américain du petit colis transportés par avion correspond, selon les estimations de l'US Department of Transportation, correspond à environ 50 million d'expéditions par an, la croissance attendue, selon des prévisions modérées, étant de 8 à 12 % par an jusqu'en 1990. Environ 30 % du fret aérien correspond à des colis de faible poids et de faibles dimensions, mais à des produits de valeur élevée. Les compagnies aérienne acheminent environ 1 % du fret interville aux Etats-Unis, mais ce faible tonnage correspond à 25 % de la valeur des échanges intérieurs.

La qualité de service offerte par les compagnies aériennes pour le transport de colis chers et urgents est l'élément déterminant qui oriente les expéditeurs et les destinataires vers l'avion.

L'existence d'une demande importante a suscité la création de nombreuses sociétés qui entrent en deux catégories :

- les expéditeurs - Air Freight Forwarders, tels que EMERY et AIRBORNE,
- les compagnies aériennes telles que FLYING TIGER et FEDERAL EXPRESS.

Les "expéditeurs" utilisent d'une façon générale, les avions appartenant à des compagnies aériennes, ce qui est une cause d'incertitude quant à la façon dont le service sera effectivement rendu. Les conditions d'exploitation de ces compagnies aériennes sont comparables, les délais d'acheminement ne sont pas absolument satisfaisants, et le pourcentage des colis livrés le lendemain de leur remise se situe entre 25 et 45 % seulement, le plus souvent d'ailleurs les colis étant remis et livrés à l'aéroport. Enfin, le transport de messageries est considéré comme complémentaire par rapport au transport de passagers qui est privilégié. Les "freight forwarders" dépendent donc largement des compagnies aériennes pour le transport des colis, et cette situation n'est pas favorable à une bonne qualité de service, en particulier pour ce qui est des livraisons dans les petites et moyennes agglomérations. Le service offert par les "freight forwarders" ne répond donc pas à la demande de transport de petits colis à destination d'une multitude de points. On a calculé que 80 % des 2 000 avions de passagers restait au sol la nuit, et que 65 % des mouvements concernait 25 aéroports : dans ces conditions, en 1973, la Federal Express Corporation est apparue sur le marché avec sa propre flotte, de façon à répondre à une demande qualitativement insatisfaite.

Le schéma de fonctionnement est le suivant : FEC au départ d'une centaine de centres, exploite un millier de véhicules-radio, qui assurent la livraison et l'enlèvement des colis de 6 heures du matin à l'heure de la fermeture des bureaux. Les demandes d'enlèvement sont faites au siège de la société, à Memphis, ou à l'une des agences locales qui gèrent des circuits préétablis, orientant vers l'expéditeur un véhicule-radio, ou reçoivent les colis dans des dépôts ouverts au public. En fin de journée, les colis sont rassemblés sur les aéroports pour être chargés sur les avions de FEC (avions lui appartenant en propre ou avions loués). Les avions en route vers Memphis sont susceptibles de faire un





Le succès de FEC est dû à un grand nombre de facteurs dont les principaux semblent être les suivants :

- . Le marché du fret aérien est en évolution rapide : on a noté au cours des dernières années une nette tendance des compagnies aériennes à réduire la desserte des petites communautés, alors qu'elles fournissaient la capacité nécessaire aux freight forwarders. FEC cherche à combler ce vide et, de ce fait, les trois quarts du trafic de la compagnie interressent des agglomérations autres que les 25 villes principales des Etats-Unis. De même ont disparu un certain nombre de services cargo pur précédemment utilisés par les freight forwarders, et un certain nombre de services de nuit qui transportant des passagers, pouvaient également charger de la messagerie. Enfin, FEC demeure l'un des seuls moyens aériens à pouvoir transporter les produits dangereux qui ne peuvent être chargés sur les avions de passagers. Dans ces conditions, FEC a progressivement bénéficié d'un certain nombre de créneaux, abandonnés par les transporteurs.
- . FEC semble avoir également bénéficié de la centralisation de ses opérations à Memphis, puisque le transport de marchandises n'est pas désavantagé par un système radial, contrairement à ce qui se passe en matière de transport de passagers. Cependant, la progression du trafic a conduit à la création de deux centres secondaires venant décharger le centre de Memphis, à Pittsburg pour le Nord-Est des Etats-Unis, et à Salt Lake City pour l'Ouest. Il n'est cependant pas certain que ce système radial reste le mieux adapté à la desserte des Etats-Unis, compte tenu de l'augmentation du nombre de colis traités, du nombre de points desservis, et de l'extension internationale du réseau (desserte du Canada, liaisons vers l'Europe).
- . Enfin, l'un des avantages majeurs de FEC réside dans la maîtrise totale de l'opération de transport porte à porte puisqu'elle gère elle-même directement le parc de véhicules routiers qu'elle utilise (Airborne, par exemple, fait appel aux services routiers Greyhound).

Le développement rapide de FEC conduira la compagnie à faire face à plusieurs défis au cours des prochaines années. Elle s'achemine en effet vers une situation où 250-300 agglomérations devront être desservies, au lieu de 100, et où le trafic quotidien sera très largement supérieur à 50 000 expéditions (actuellement, la part du marché prise par FEC est de l'ordre de 16/20 % des messageries aériennes).

- . Le système radial ayant Memphis pour centre risque d'être remis en cause et on risque de s'acheminer vers un réseau comportant plusieurs étoiles juxtaposées : il en résultera des problèmes de coordination et de liaisons entre les centres et FEC aura à faire face à des problèmes comparables à ceux des compagnies aériennes classiques.
- . L'augmentation des volumes traités et l'extension du réseau risquent de remettre en cause le contrôle direct de FEC sur la flotte aérienne et routière, et la maîtrise de l'ensemble des opérations de transport.

L'accord Airborne/Greyhound peut être donné comme exemple d'une coordination qui permet une couverture très complète du pays au prix de l'abandon de la maîtrise de l'ensemble du transport. FEC s'oriente vers l'exploitation d'avions de tonnage plus important (B 737), qui ne pourront pas être inactifs de jour.

- . La compagnie sera conduite à faire un très important effort d'innovation: il a, par exemple, été envisagé de créer à Memphis des centres de distribution de pièces détachées gérés pour le compte de grandes firmes industrielles...
- . L'extension des zones desservies par le système FEC conduira à un certain nombre de nouvelles entorses aux principes de base initiaux : accords avec AIR CANADA pour la desserte du Canada où les colis sont distribués le lendemain dans cinq villes (London, Montréal, Ottawa, Québec, Toronto), mais seulement le surlendemain dans une trentaine d'autres villes ; accord avec SWISSAIR pour la desserte de l'Europe.

D'autre part, diverses modifications de la réglementation aérienne et routière (prise en charge et livraison dans un rayon de 25 miles) auront une incidence certaine sur les activités de la FEC.

Actuellement les services offerts par la FEC sont les suivants :

Priority One : Overnight Air Service

Le Service Overnight Air Service permet, sur appel téléphonique de livrer le lendemain, à domicile, un paquet d'un poids inférieur à 70 livres (36 kg) lui-même pris à domicile par une voiture de service FEC. Le Service fonctionne les jours ouvrables. Il peut prendre en charge des produits sujets à restriction de transport (Restricted Articles Service), des envois conservés sous surveillance permanente (Signature Security Service - SSS -), ainsi que dans certaines conditions, des colis à livrer le samedi (Saturday Delivery Service), ou en dehors du réseau normal de FEC (Out of Area Service).

Le prix de transport pratiqué est obtenu de façon simple :

- un tableau à double entrée permet, en connaissant le nom des villes d'origine et de destination, de déterminer la grille tarifaire applicable (A,B,C,D,E,F)
- le prix de base peut être déterminé en fonction du poids. Par exemple, selon les tarifs en vigueur fin 1979, les tarifs appliqués seront les suivants :

Poids en lbs	A \$	B \$	C \$	D \$	E \$	F \$
1	19,91	20,38	20,71	20,95	21,35	22,03
10	31,35	31,90	32,38	32,79	33,57	34,68
20	39,51	40,17	40,74	41,77	44,89	46,75

**transconsult**

Poids en lbs	A \$	B \$	C \$	D \$	E \$	F \$
30	47,11	48,34	49,36	51,18	55,84	58,31
40	50,93	52,49	53,81	56,20	61,98	64,82
50	54,73	56,65	58,25	61,20	68,12	71,34
60	57,35	59,89	62,00	65,85	74,35	78,03
70	59,97	63,14	65,75	70,50	80,59	84,74

(les prix sont donnés de lb en lb)

La réglementation FEC prévoit un certain nombre de restrictions quant au poids maximum des colis (70 lbs), aux dimensions des colis (somme des deux dimensions: 108 inches), aux produits transportés (armes, produits toxiques et dangereux, produits alimentaires), au poids total de l'expédition pour un même client (accord préalable si l'expédition excède 300 lbs). Des suppléments de prix sont prévus dans le cas de produits sujets à restriction de transport, et dans le cas de surveillance permanente (SSS).

. Courier Pak Service

Le Courier Pak Service permet la livraison de documents ou de produits fournis dans les conditions des délais prévus dans le cas précédent. FEC fournit l'emballage, enveloppe, paquet ou tube, et le prix du transport est uniforme, quelle que soit la distance parcourue et le poids du paquet, dans la limite de 5 lbs. Le client garde la possibilité d'une surveillance permanente du paquet (SSS), et d'une livraison le samedi.

Les tarifs sont les suivants :

Overnight enveloppe	\$ 17.00	(jusqu'à 2 lbs)
Overnight box	\$ 22.00	(jusqu'à 5 lbs)
Overnight tube	\$ 22.00	(jusqu'à 5 lbs)

Divers suppléments sont prévus : \$ 10 pour le service SSS : \$ 6.00 pour la livraison le samedi ; \$ .30 pour un supplément de valeur déclarée de \$ 100.00 au-delà de \$100.00 et dans une limite de \$ 2000.00 par envoi. Au cas où les produits transportés (documents, imprimés, lettres) entrent dans le cadre du monopole postal, un affranchissement du colis est nécessaire. Des tarifs d'abonnement sont prévus (10 à 30 % selon le nombre d'envois quotidiens).

. Standard Air Service

Le standard Air Service permet un transport porte à porte dans des délais moins "serrés" que l'Overnight Air Service, puisque la livraison est prévue le surlendemain du jour de l'expédition. Le poids maximum des expéditions est de 300 lbs, mais le poids maximum du colis ne doit pas excéder 70 lbs,

et le maximum des dimensions ne doit pas excéder 108 inches.

Les tarifs de base, sensiblement moins élevés que dans le cas de l'Overnight Air Service, apparaissent dans le tableau suivant (fin 1979) et le prix du transport est calculé selon le même processus :

Poids en lbs	A \$	B \$	C \$	D \$	E \$	F \$
1	9.22	9.38	9.50	9.58	9.73	10.03
10	16.21	16.56	16.84	17.11	17.58	18.15
50	44.26	45.41	46.36	47.43	49.24	50.96
100	57.76	61.33	64.21	70.08	82.51	87.32

Au delà de 100 lbs, chaque lb supplémentaire paye 1/100 du prix d'un colis de 100 lbs.

Le système FEC a été étendu au Canada (en association avec AIR CANADA) et à Hawaï / Alaska, et à l'Europe-Moyen Orient (en association avec SWISSAIR).

Canada

Le système mis en place permet de relier au réseau américain de FEC, 250 agglomérations canadiennes.

Toronto, Montreal, Ottawa, Quebec City et London (Ontario) sont desservies dans les mêmes conditions de délai que les villes des Etats-Unis, dans le cadre du Priority One Service (livraison le lendemain du jour de la prise en charge). Sur les autres destinations, la livraison est prévue le surlendemain du jour de l'expédition.

Seuls ont été étendus au Canada le Priority One Service et le Courier Pak Envelope Service : un certain nombre de facilités offertes aux Etats-Unis (SSS - livraison le samedi - boîte et tube du Courier Pak Service - Standard Air Service) n'ont donc pas été étendus au Canada.

Par ailleurs, le passage en douane des marchandises conduit à certaines déclarations et opérations impliquant parfois des délais supplémentaires dont FEC n'est pas responsable (déclaration incomplètes). FEC a mis au point une lettre de transport international qui joue le rôle de contrat de transport, de facture commerciale, de facture douanière, et de document d'entrée en territoire étranger.

Une grille tarifaire comportant 5 tarifs de base a été mise au point pour les transports entre les Etats-Unis et le Canada. Le poids maximum des colis est de 70 lbs, mais le tarif est dégressif seulement jusqu'à 55 lbs.

Hawai Alaska

Le système mis en place à l'intérieur des Etats-Unis a été étendu aux Iles Hawai, en coopération avec Continental AL et à l'Alaska, en coopération avec Alaska AL. Il présente cependant quelques particularités. Il est limité à l'Overnight Air Service, mais la livraison est prévue le lendemain dans le sens inverse. Le Courier Pak Service est intégralement applicable.

Le tarif est unique, quelque soit le poids et la destination :

§ 83 par colis vers Hawai  
§ 69 par colis vers Alaska

Le Pak Overnight Enveloppe coûte § 31, et le Pak Overnight Box/Tube, § 41.

7 agglomérations aux Hawai et 2 en Alaska sont desservis.

Europe-Moyen Orient

Le système mis en place permet de relier 34 villes d'Europe et du Moyen Orient desservies par SWISSAIR au réseau américain de FEC. Les colis remis aux services Swissair avant l'heure de fermeture des bureaux, sont distribués par FEC le lendemain si l'expédition est faite en Europe, le surlendemain, si elle est faite au Moyen Orient. Les colis ne doivent pas dépasser 10 Kg (trois dimensions 120 cm).

## 1.2. IPEC (INTERNATIONAL PARCEL EXPRESS COMPANY)

L'organisation IPEC résulte, en Europe, de l'absorption, par le Groupe australien IPEC (International Parcel Express Company), du Groupe britannique de transport SAYERS (qui exploite un réseau de livraisons express, entre Londres et la région des Midlands, l'Irlande du Nord, les îles Anglo Normandes et l'Île de Man) et du Groupe Germano Hollandais GELDERS-SPETRA (spécialisé dans les expéditions internationales groupées).

En Australie, le Groupe exploite 600 camions et camionnettes et une flotte d'avions cargos (ARGOSY) et peut ainsi traiter quotidiennement au départ de 50 dépôts, 18 000 envois pour 50 000 clients réguliers.

Tirant avantage de l'expérience acquise en Australie et des expériences de distribution express de colis aux Etats Unis, au Canada, au Brésil, IPEC envisage de développer un réseau basé sur les mêmes principes, les distances longues, entre dépôts étant exploitées par camions de 24 tonnes et la distribution étant faite par des véhicules plus légers dans un rayon de 50 km, parfois un peu plus autour de chaque dépôt.

Le transport express s'ajoute au transport classique de messageries, ce qui conduit à ne pas prévoir d'investissement spécifique sur les liaisons longues ou les camions de 24 tonnes, circulant de nuit embarquent aussi bien le fret normal que le fret express.

Le réseau exploité est basé sur un certain nombre de réseaux dont la densité est variable d'un pays à l'autre :

Royaume-Uni : 9 dépôts ce qui permet une couverture à peu près complète du pays - un accord a été conclu entre IPEC et Townsend-Thoresen pour la desserte des îles.

R.F.A. : 15 dépôts, ce qui permet également une couverture à peu près complète du pays.

Pays Bas : 5 dépôts ce qui permet de couvrir le pays, à l'exception de certains secteurs dans le Sud.

Belgique : 1 dépôt à Anvers, ce qui semble actuellement suffisant bien que le Sud est ne soit pas couvert.

Suisse : 2 dépôts permettant de couvrir la partie Nord du pays ; cette desserte est insuffisante, en particulier dans le Sud et l'Ouest du pays et dans toute les régions montagneuses.

France : 2 dépôts à Paris et Lyon sont naturellement très largement insuffisants, d'où des projets de création de nouveaux dépôts à Nantes, Bordeaux, Toulouse, ...

La direction de IPEC envisage d'étendre son réseau au cours des deux prochaines années à l'Italie, l'Autriche, le Danemark et la Suède.

## TRANSACCIONS

La mise en place du système IPEEC repose sur quelques principes rappelés ci-dessous :

- IPEEC garde sous son contrôle l'ensemble de l'opération de transport, et sauf exception, n'utilise pas de transport aérien.
- IPEEC a porté toute son attention sur l'optimisation de l'accélération des opérations en douane :
  - en Grande Bretagne, IPEEC est en contact direct avec les douanes
  - en France, le dépôt IPEEC est équipé d'un système informatique des douanes (système DORI)
  - en RFA, l'administration douanière a autorisé le personnel IPEEC à accomplir lui-même les opérations de dédouanement, en effectuant un contrôle à posteriori.
  - aux Pays Bas le Service des Douanes a un poste de travail dans le dépôt IPEEC.

Dans tous les cas, l'organisation est celle de d'excellentes relations avec le Service des Douanes, qui a simplifié les formalités au minimum, ce qui permet, dans bon nombre de cas, un dédouanement immédiat.

- IPEEC a mis au point une tarification spécifique par branche de poids qui comporte les postes suivantes : (voir p. 40 et 41)

Enlèvement : Zone A - 0 à 50 km du dépôt  
 Zone B - 50 à 100 km du dépôt  
 Zone C - au delà de 100 km

Frais de sortie

Manutention à l'export

Manutention de dépôt à l'export

Manutention à l'import

Frais de dédouanement

Classification : Zone A

Zone B

Zone C

Il est possible dans ces conditions de réduire le coût global du transport, en présentant, par exemple, la main d'œuvre au dépôt.

Les tarifs gardent un caractère impératif, la seule entorse actuellement envisagée concernant des tarifs d'abonnement ou de fidélité (à la différence des tarifs express, les tarifs de messagerie se discutent).

- Les départs sont garantis sur tous les destinations desservies.
- Au stade actuel de divers pays, IPEEC ne garantit pas un délai d'attente précis, car, en raison de toutes les conditions d'un acheteur, le délai qui s'écoule est variable selon les axes desservis :

**transconsult**

Paris - Grande Bretagne	: 48 à 72 heures	} tarifs
Paris - Belgique	: 24 à 48 heures	
Paris - R.F.A.	: 24 à 48 heures	
Paris - Suisse	: 24 à 48 heures	
Belgique - Grande Bretagne	: 48 heures	} publicité
Suisse - R.F.A.	: 24 heures	
R.F.A. - Grande Bretagne	: 48 heures	
Suisse - Grande Bretagne	: 48 heures	
Pays-Bas - Grande Bretagne	: 48 heures	
Pays-Bas - R.F.A. - Belgique	: 24 heures	

- La réglementation adoptée (cf note d'information générale) semble se rapprocher de la réglementation IATA (rapport poids/volume) et est relativement rigoureuse : marchandises dangereuses, taxation de l'entreposage, limitation des livraisons contre remboursement, paiement de la TVA, etc ...).

Le système ainsi décrit en est à son tout début d'application (été 1979) et il n'est pas possible, en raison du faible nombre des expéditions acheminées de se faire une idée de son succès possible. Les marchandises prises en charge peuvent être supérieures à la tonne, mais l'expérience montre que la moyenne de poids est de l'ordre de 20 à 30 kg. Pour les expéditions d'un poids élevé, le tarif appliqué est prohibitif compte tenu de faibles avantages et du tarif élevé ; en revanche IPEC recommande à ses clients l'acheminement rapide par rapport à l'acheminement en messageries normales jusqu'à quelques dizaines de kg.

- Les principes de fonctionnement du système IPEC n'ont pas évolué au cours de l'année 1980, mais le groupe a ouvert un nouveau bureau à Grenoble au cours de l'année. L'ouverture des autres bureaux régionaux français est prévue pour le début de 1981.
- Les tarifs promotionnels en vigueur depuis l'été 1979 ont été modifiés en été 1980. Un exemple de tarifs permettant d'en connaître la structure est donné à la page suivante.
- IPEC offre en dehors des services indiqués ci-dessus, des possibilités d'acheminement rapide vers l'Irlande et l'Australie.
- Au bout d'une année de fonctionnement, IPEC traite 200 dossiers par jour, avec une croissance mensuelle de 10/25 %.





## Import Grande-Bretagne - Irlande/Paris

Montants en Francs Français par Envoi.

Frais d'Enlèvement et de Livraison :  
Zone A jusqu'à 50 km du Dépôt,  
Zone B de 50 à 100 km du Dépôt.  
(Au-dessus de 100 km nos délais et tarifs  
seront proportionnels à la distance)

Délai : généralement moins de 24/48 h.  
Domicile/domicile y compris enlèvement  
et livraison Zones A et B.

Arrivées quotidiennes de toutes  
provenances.

### Tarif transport Terminal/Terminal

Tranches de poids kg	Enlèvement		Frais de sortie	Mano- tenion Export	Tarif transport Terminal/Terminal				Mano- tenion Import	Frais de dédou- nement	Livraison	
	Zone A	Zone B			Londres	Newcastle Glasgow Bristol Birmingham Manchester Northampton	Dublin	Belfast Ile de Man Guernessey Jersey			Zone A	Zone B
0 - 5	52	60	70	30	56	64	80	80	18	174	40	70
6 - 25	65	75	77	33	77	88	110	110	20	246	53	95
26 - 50	100	120	77	33	110	149	220	220	21	252	60	106
51 - 75	135	165	77	33	165	220	330	330	24	258	67	118
76 - 100	170	210	77	33	220	275	440	440	25	265	74	129
101 - 125	200	255	77	33	275	330	550	550	27	271	81	141
126 - 150	230	300	77	33	330	440	660	660	29	277	88	152
151 - 200	260	340	77	33	407	583	814	814	31	290	102	175
201 - 250	275	360	77	33	495	649	913	913	32	303	115	198
251 - 300	290	380	77	33	572	715	1012	1012	32	315	129	221
301 - 350	305	400	77	39	627	792	1111	1111	33	328	143	244
351 - 400	320	420	77	39	682	858	1199	1199	35	341	160	267
401 - 450	335	440	77	39	737	924	1298	1298	36	353	171	290
451 - 500	350	460	77	39	792	990	1397	1397	37	366	184	313
501 - 600	380	500	77	44	902	1133	1584	1584	38	385	210	356
601 - 700	410	540	77	44	1012	1265	1782	1782	40	404	235	398
701 - 800	440	580	77	50	1122	1408	1969	1969	42	422	260	441
801 - 900	470	620	77	55	1232	1551	2167	2167	44	442	286	483
901 - 1000	500	660	77	61	1342	1683	2354	2354	47	464	321	526
Au-dessus de 1000 kg ajouter aux 100 kg	20	30	3,00	5,50	110	138	193	193	2,50	21,50	26	43

#### Comparaison entre le tarif aérien et le tarif IPEC (au 1<sup>er</sup> juillet 1980)

	Belfast			Londres			Manchester			Bristol/Northampton/Birmingham						
	kg	4	40	400	kg	4	40	400	kg	4	40	400				
IPEC		80	220	1199		70	110	682		64	149	858		64	149	858
AERIEN		227	227	1957		227	227	910		227	227	1305		227	227	1008



## Export Paris/R.F.A.

Montants en Francs Français par Envoi.

Frais d'Enlèvement et de Livraison :  
Zone A jusqu'à 50 km du Dépôt,  
Zone B de 50 à 100 km du Dépôt.  
(Au-dessus de 100 km nos délais et tarifs  
seront proportionnels à la distance).

Délai : généralement moins de 24/48 h.  
Domicile/domicile y compris enlèvement  
et livraison Zones A et B.

Départs quotidiens sur toutes  
destinations.

Tranches de poids kg	Enlèvement		Frais de sortie	Mano- tentation Export	Tarif transport Terminal/Terminal				Mano- tentation Import	Frais de dédouane- ment	Livraison	
	Zone A	Zone B			Emmerich Dortmund Dusseldorf Cologne	Frankfort Mannheim Stuttgart Villingen Munich/Augsbourg Nuremberg Kassel Saarbruck	Bielefeld Hanovre Hambourg Brême	Berlin			Zone A	Zone B
0 - 5	40	70	96	18	48	56	64	72	18	64	26	32
6 - 25	53	95	111	20	66	77	88	99	20	88	36	43
26 - 50	60	106	111	21	99	110	149	187	22	90	54	69
51 - 75	67	118	111	24	132	165	220	275	25	91	60	74
76 - 100	74	129	111	25	165	220	275	352	27	93	72	77
101 - 125	81	141	111	27	198	264	314	418	28	95	97	121
126 - 150	88	152	111	29	231	308	352	484	30	97	101	126
151 - 200	102	175	111	31	297	374	467	561	32	102	106	132
201 - 250	115	198	111	32	330	418	522	627	33	106	138	151
251 - 300	129	221	111	32	363	462	577	693	35	109	165	207
301 - 350	143	244	111	33	396	506	632	759	36	113	176	220
351 - 400	160	267	111	35	429	550	687	825	37	116	182	228
401 - 450	171	290	111	36	462	594	742	891	38	119	215	269
451 - 500	184	313	111	37	495	638	797	957	39	123	217	271
501 - 600	210	356	111	38	561	726	907	1089	40	129	229	286
601 - 700	235	398	111	40	627	814	1017	1221	42	136	247	308
701 - 800	260	441	111	42	693	902	1127	1353	44	142	266	332
801 - 900	286	483	111	44	759	990	1237	1485	47	149	282	354
901 - 1000	321	526	111	47	825	1078	1347	1617	49	154	290	362
Au-dessus de 1000 kg ajouter aux 100 kg	26	43	3,50	2,50	66	88	110	132	2,20	5,50	17,60	22

### Comparaison entre le tarif aérien et le tarif IPEC (au 1<sup>er</sup> juillet 1980)

Paris	Berlin kg			Dusseldorf kg			Frankfort kg			Hambourg kg			Munich kg			Stuttgart kg		
	4	40	400	4	40	400	4	40	400	4	40	400	4	40	400	4	40	400
IPEC	72	187	825	48	99	429	56	110	350	64	149	687	56	110	550	56	110	550
AERIEN	250	295	1360	250	250	880	250	250	960	250	264	1500	250	250	1180	250	250	980



## Export France-Australie

Montants en Francs Français.

Frais d'enlèvement et de livraison en France : Zone A jusqu'à 50 km d'une agence IPEC - Zone B jusqu'à 100 km d'une agence IPEC. Au-delà de 100 km nos délais et tarifs seront calculés selon la distance.

Délai : généralement moins de 6 jours ouvrables domicile/domicile y compris enlèvement et livraison.

Tranches de poids kg	Enlèvement en France		Frais de sortie France	Manutention France	Tarif transport Terminal/Terminal	Manutention Australie	Frais de dédouanement Australie	Livraison en Australie			
	Zone A	Zone B						Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
1-5	40	70	98	18	25 FF le kilo  Minimum de taxation : 4 kg  * Pour le service ROCKET (enlèvement le vendredi, livraison le mardi suivant) ajouter 10 %.	25	100	50	75	150	200
6-25	53	95	111	20		35	135	50	100	200	300
26-50	60	108	111	21		35	160	75	150	300	450
51-75	67	118	111	24		35	185	100	200	400	600
76-100	74	129	111	25		35	210	125	250	500	750
101-125	81	141	111	27		40	225	150	300	600	900
126-150	88	152	111	29		40	240	175	350	700	1050
151-200	102	175	111	31		40	255	200	450	900	1350
201-250	115	198	111	32		45	280	225	550	1100	1850
251-300	129	221	111	32		45	265	250	650	1300	1950
301-350	143	244	111	33		50	270	275	750	1500	2250
351-400	160	267	111	35		50	275	300	850	1700	2550
401-450	171	290	111	36		55	280	325	950	1900	2850
451-500	184	313	111	37		55	285	350	1050	2100	3150
501-600	210	356	111	38		60	295	375	1250	2500	3750
601-700	235	398	111	40		65	305	400	1450	2900	4350
701-800	260	441	111	42		70	315	425	1850	3300	4950
801-900	286	483	111	44		75	325	450	1850	3700	5550
901-1000	321	526	111	47		80	335	475	2050	4100	6150
+ 1000 kg ajouter aux 100 kg	26	43	3,50	2,50		5	8	25	200	400	600



## Import Australie-France

Tranches de poids kg	Enlèvement en Australie				Frais de sortie et manutention Australie	Tarif transport Terminal/Terminal	Manutention France	Frais de dédouanement France	Livraison en France	
	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D					Zone A	Zone B
1-5	50	75	150	200	65	1-45 kg = 42,50 FF le kilo  + 45 kg = 32,00 FF le kilo  Minimum de taxation = 150 FF	18	174	40	70
6-25	50	100	200	300	75		20	246	53	95
26-50	75	150	300	450	80		21	252	60	108
51-75	100	200	400	600	85		24	258	67	118
76-100	125	250	500	750	90		25	265	74	129
101-125	150	300	600	900	95		27	271	81	141
126-150	175	350	700	1050	100		29	277	88	152
151-200	200	450	900	1350	110		31	290	102	175
201-250	225	550	1100	1650	115		32	303	115	198
251-300	250	650	1300	1950	120		32	315	129	221
301-350	275	750	1500	2250	125		33	328	143	244
351-400	300	850	1700	2550	130		35	341	160	267
401-450	325	950	1900	2850	135		36	353	171	280
451-500	350	1050	2100	3150	140		37	366	184	313
501-600	375	1250	2500	3750	150		38	385	210	356
601-700	400	1450	2900	4350	160		40	404	235	398
701-800	425	1650	3300	4950	170		42	422	260	441
801-900	450	1850	3700	5550	180		44	442	286	483
901-1000	475	2050	4100	6150	190		47	464	321	526
+ 1000 kg ajouter aux 100 kg	25	200	400	600	5		2,50	21,50	26	43

### 1.3. LE SYSTEME SPEX DE LA SWISSAIR

Le SPEX (SWISSAIR PARCEL EXPRESS) est un service exprès Swissair pour les petites expéditions Europe-Etats-Unis. Envoyées le matin, elles parviennent le lendemain à leurs destinataires.

La particularité du service SPEX réside dans le fait que la durée de transport extrêmement courte d'un jour environ est non seulement valable pour les centres dotés d'aéroports importants, mais aussi pour plus de cent villes situées à l'est au centre-ouest et à l'ouest des Etats-Unis. Un paquet expédié d'Europe le matin arrive le lendemain à 14 h 00 heure locale au plus tard chez le destinataire qu'il soit à Baltimore, à Buffalo, à Cincinnati ou à Cleveland. SPEX est plus rapide que le fret aérien normal.

Dans le sens Europe-Etats-Unis, la SWISSAIR a comme partenaire FEDERAL EXPRESS Corporation, ce qui donne accès à l'ensemble du réseau de FEC. Dans le sens inverse, le partenaire est American Airlines, avec 50 points de départ aux Etats-Unis.

SWISSAIR enregistre les expéditions SPEX dans 15 centres de réception de fret en Europe et les transmet immédiatement à Zurich pour le vol DC-10 Zurich-Boston de midi. Les envois arrivent l'après-midi à Boston et sont dédouanables le soir-même. Federal Express entre alors en action. Pendant la nuit, ses avions à réaction acheminent les colis vers 75 aéroports disséminés dans tout le pays. Le lendemain matin, les expéditions sont livrées à leurs destinataires dans plus de cent villes.

Une telle rapidité n'est possible que si l'on peut éviter à l'avance les complications douanières. Aussi, SWISSAIR dispose-t-elle à l'aéroport de Boston-Logan, d'un transitaire en douane chargé spécialement du dédouanement des expéditions SPEX. Les limites fixées du point de vue poids, dimensions et valeur déclarée facilitent en outre un dédouanement accéléré des envois.

La nuit suivant son expédition d'Europe, le colis est déjà acheminé chez son destinataire aux Etats-Unis quelle que soit la région. Le gain de temps (comparé au fret aérien normal) peut être de plusieurs jours. Le SPEX se caractérise par sa simplicité et sa sécurité.

Il n'y a pas de formalités spéciales. L'expéditeur apporte son colis à l'aéroport ou chez son transitaire, prêt à l'envoi, avec une déclaration d'exportation et une facture pro forma. La lettre de transport aérien est établie par SWISSAIR ou un transitaire IATA.

Les colis SPEX sont transportés jusqu'à Boston par SWISSAIR, puis remis directement au destinataire par la Federal Express. Les transporteurs prennent la responsabilité de l'envoi depuis sa réception jusqu'à la livraison au destinataire et garantissent de plus la durée de l'expédition.

# transconsult

En principe, tous les envois peuvent être expédiés par SPEX s'ils satisfont les conditions requises et qu'ils ne sont pas soumis aux restrictions de transport imposés par l'Administration postale des pays concernés.

La valeur douanière par expédition ne doit pas dépasser le montant de US \$ 249.- (ou l'équivalent en monnaie locale).

Le poids brut maximum autorisé est de 10 kg (22 lbs) par envoi, on ne peut pas faire d'exception. De plus, un seul colis par expédition est admis. Une lettre de transport aérien est donc établie pour chaque paquet.

Le total des trois dimensions (longueur + largeur + hauteur) ne doit pas dépasser 120 cm (47 inches).

Certaines marchandises ne peuvent être expédiées par SPEX pour des raisons de sécurité ou à cause de complications possibles lors du dédouanement. Il s'agit surtout des articles réglementés (marchandises soumises à des restrictions de transport, comme des matières radio-actives, par exemple), les envois de valeur ainsi que les marchandises faisant l'objet de limitations spéciales d'importation ou d'exportation.

Les expéditions SPEX peuvent être remises du lundi au vendredi au centre de réception fret Swissair.

Il faut cependant tenir compte que le samedi Federal Express ne livre pas au domicile des destinataires les colis expédiés le vendredi. Ces envois peuvent être retirés à l'aéroport. Sinon ils sont portés à domicile le lundi.

Les tarifs SPEX comprennent les prestations suivantes :

- délais d'enregistrement ultra-court au lieu de départ
- établissement des documents de transport
- formalités douanières d'exportation
- transport par avion du lieu d'expédition à Zurich
- correspondance ultra-rapide au vol Swissair
- transport transatlantique Zurich-Boston
- dédouanement US à Boston par un agent en douane désigné par Swissair
- transport exprès par avion de Boston à l'aéroport de destination
- livraison au domicile du destinataire
- durée du transport garantie.

Le tarif unique pratiqué pour toutes les expéditions de 50 grammes à 10 kg est le suivant au départ de France :

Lieu de départ	Tarif par expédition jusqu'à 10 kg	Remboursement en cas de retard à la livraison force majeure exclue
PARIS	F 551.-	F 245.-
LYON	F 555.50	F 245.-
MARSEILLE/NICE	F 563.-	F 245.-

Les colis doivent être remis prêts à l'expédition. Emballages appropriés : enveloppe en carton ou kraftpack pour les petits envois, boîtes en carton ou en plastique pour les plus grands. Toutes les expéditions (à l'exception du courrier diplomatique avec déclaration d'immunité) doivent être fermées de façon à pouvoir être ouvertes facilement pour contrôle douanier.

Une description brève mais claire, de la marchandise est absolument nécessaire pour un dédouanement rapide aux Etats-Unis.

La lettre de transport aérien (Airway bill) est établie par Swissair ou un agent de fret aérien IATA, puis signée par l'expéditeur. Celui-ci est responsable de l'exactitude et de l'intégralité des informations.

Les factures pro forma sont nécessaires pour toutes les expéditions, le cas échéant avec la mention "no commercial value".

Seules les expéditions "pp" (pre-paid) sont acceptées par le service SPEX. L'expéditeur paie donc tous les frais mentionnés dans la lettre de transport aérien. Les frais de douane éventuels lors de l'importation aux Etats-Unis, seront facturés au destinataire. Mais ceci ne peut se produire que très rarement, puisque la valeur douanière a été limitée à cet effet à US \$ 249.-.

Les expéditions SPEX ont la priorité. La réservation n'est donc pas absolument nécessaire. Elle peut constituer une garantie supplémentaire.

En dehors du système SPEX à destination et en provenance des Etats-Unis, Swissair a inauguré en septembre 1980, un service express à destination de la région de Lagos (Nigeria) pour des colis de moins de 10 kg. En France, les colis doivent être remis au centre Swissair, mais une livraison à domicile est prévue en association avec Calexpress.

#### 1.4. LE SERVICE EXPRESS DE SAS

Scandinavian Airlines a inauguré le 15 août 1979, un service express pour les petites expéditions sur l'Atlantique Nord et à l'intérieur de la Scandinavie.

Le service express est proposé pour les colis ne pesant pas plus de 15 kg et n'excédant pas une dimension totale de 142 cm (longueur+largeur+hauteur). Pour les expéditions sur l'Atlantique Nord, la valeur douanière déclarée ne doit pas dépasser US \$ 250.-.

Le service est rendu pour un tarif forfaitaire de SKR. 550.- (environ FF 550.-) par colis entre les aéroports internationaux scandinaves et les villes-clefs desservies aux Etats-Unis par SAS - New York, Montreal, Chicago, Los Angeles et Seattle. A l'intérieur de la Scandinavie, le tarif est de SKR 250.- (environ FF 250).

Les colis express SAS remis aux bureaux fret des aéroports au plus tard 90 minutes avant le départ, sont traités de la même façon que les bagages des passagers et remis au destinataire à l'aéroport de destination environ 2 heures après l'arrivée du vol.

La décision de mettre en place le nouveau service express entre dans la ligne des efforts que la compagnie entreprend pour faire face à la demande croissante du marché pour de nouvelles alternatives tarifaires et de services.

Des négociations sont actuellement en cours en vue de mettre en place un système de messageries express entre la Scandinavie et plusieurs pays européens, dont la France. Le ramassage et la livraison des colis seraient assurés en France par une entreprise de messageries à vocation nationale, qui regrouperait les colis à une heure telle qu'ils puissent être pris en charge par le cargo de nuit de SAS à destination de la Scandinavie.

o o o

## 2. QUELQUES EXPERIENCES FRANCAISES

Sans vouloir reprendre l'ensemble des expériences françaises (une description exhaustive ne semble pas possible), nous avons traité de quelques exemples très importants, soit caractéristiques :

- les services des Postes et Télécommunications
- les systèmes nationaux de transport de Messageries
- France Express
- TAT Express
- Jet Service et Air Jet
- Colirail
- Le service Orange de PROST
- Extracom



## 2.1. LES SERVICES DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Le monopole postal peut se définir de la façon suivante (1) :

### A. Définition

Il est interdit à tout entrepreneur de transports et d'une générale, à toute personne étrangère à l'Administration des P.T.T., de s'immiscer dans le transport :

- . des lettres (quel qu'en soit le poids) ;
- . des "paquets et papiers" n'excédant pas le poids de 1 kg (il s'agit de paquets de papiers écrits, mais non imprimés et non pas de paquets de marchandises ou d'échantillons de marchandises).

Le transport de ces objets est exclusivement confié à l'Administration des P.T.T

### B. Envois concernés

- . Lettres : par lettre, il faut entendre tout objet manuscrit imprimé, polygraphié, ou obtenu à l'aide d'un moyen mécanique quelconque (imprimante d'ordinateur par exemple, ou autre procédé lié à l'évolution des techniques : enregistrements magnétiques entre autres) expédiés sous enveloppe (close ou ouverte - le mot enveloppe étant pris au sens extensif du terme) ou à découvert et ayant pour l'expéditeur et le destinataire ou pour l'un des deux le caractère de correspondance actuelle et personnelle.
- . Paquets et papiers : il s'agit en fait de papiers ou de paquets de papier (et non pas de paquets de marchandises), c'est-à-dire d'envois d'écrits non imprimés, n'ayant pas le caractère de correspondance actuelle, tels que :
  - manuscrits d'ouvrage
  - copies destinées à l'impression dans les journaux
  - correspondances de dates anciennes
  - factures
  - comptes de gestion ou de liquidation
  - ...

### C. Envois exclus du monopole postal

1. Les paquets de marchandise ou d'échantillons de marchandise ;
  2. Les paquets et papiers (voir définition ci-dessus) d'un poids supérieur à 1 kg
  3. Les sacs de procédure, ouverts ou cachetés, renfermant une ou plusieurs pièces relatives à une procédure suivie devant un Tribunal ou susceptibles de devenir un acte de procédure, quelle que soit la nature et la forme de l'envoi ;
  4. Les papiers uniquement relatifs au service personnel des entrepreneurs de transports tels que :
    - lettres de voiture (directives concernant les modalités de transport et de livraison) et papiers concernant les marchandises transportées.
    - lettres, qui, en raison de leur caractère et de leur rapport direct avec les marchandises transportées ou à transporter, peuvent être assimilées aux lettres de voiture.
    - papiers d'identification des marchandises.
- Pour bénéficier de l'exception prévue en leur faveur, les papiers relatifs au service des entrepreneurs de transports, doivent :
- circuler par le propre matériel de l'entrepreneur sur la ligne qu'il exploite
  - être expédié à découvert, sous bande ou sous enveloppe ouverte
  - ne contenir aucune énonciation étrangère au service du transporteur ou à la marchandise transportée.

(1) Extraits de la documentation officielle du service des Postes.

5. Les journaux, recueils, annales, mémoires et bulletins périodiques, ainsi que tous les imprimés quel que soit leur poids, à condition qu'ils soient expédiés, soit sous bande mobile ou sous enveloppe ouverte, soit en paquets non cachetés faciles à vérifier.

En ce qui concerne plus particulièrement les imprimés de prospection, ceux-ci peuvent donc être transportés et distribués soit par la Poste sous forme de "plis non urgents", soit en dehors du service postal ; dans ce dernier cas cependant, ils doivent obligatoirement circuler, soit à découvert, soit sous enveloppe non close, les plis clos tombant, quel que soit leur contenu, sous le coup des dispositions relatives au Monopole.

6. Il existe aussi une dérogation aux dispositions de l'article L 1 du Code des PTT, en faveur du transport et de la distribution par "Exprès" des correspondances.

Sont considérés comme exprès les domestiques ou préposés au service des expéditeurs agissant dans l'intérêt exclusif de ces derniers et appelés à effectuer uniquement et spécialement le transport des correspondances de leurs maîtres, patrons ou commettants et aussi toute personne qui, sans être le domestique ou le préposé de l'expéditeur, est envoyé accidentellement exprès, pour porter les lettres aux destinataires et éventuellement rapporter les réponses à ces lettres.

En application de cette notion d' "exprès", il n'est donc pas interdit à une entreprise d'organiser elle-même le transport et la distribution de son propre courrier, mais sous réserve que ce service soit assuré à l'aide de son propre personnel, utilisé uniquement à cet effet. Les plis circulant dans ces conditions peuvent être clos.

En revanche, il est interdit aux préposés d'une maison (représentants, releveurs, payeurs etc..) de distribuer la correspondance de leur employeur au cours de l'exécution de leur service normal.

Bien entendu, il y aurait atteinte au Monopole Postal si cette même entreprise utilisait sa propre organisation pour acheminer, en même temps que son propre courrier, des correspondances émanant de tierces personnes.

#### D. Contraventions au Monopole

Les contraventions au Monopole Postal sont sanctionnées conformément aux dispositions des articles R 1 et L 17 du Code des PTT ainsi libellés :

Article 1 : "Toute personne qui, en infraction aux dispositions de l'article L 1 effectue un transport de correspondance sera punie d'une amende de 1 000 à 2 000 Francs..."

Article L 17 : "Toute personne qui, en récidive, effectue un transport de correspondance en infraction aux dispositions de l'article L 1 est punie d'une amende de 1 080 à 10 800 Francs. Il y a récidive lorsque le contre-venant a subi dans les trois années qui précèdent, une condamnation pour infraction aux dispositions de l'article L 1."

Compte tenu du monopole postal tel qu'il est défini ci-dessus, deux orientations ont été prises par l'Administration française des Postes et Télécommunications dans les domaines où une compétition existe entre les Postes et le système de transport rapide de messageries.

Le paragraphe 1.1.1. (page 6) a décrit les divers types de services proposés par les Postes :

- plis non urgents et paquets postes du tarif général ;
- petits paquets ;
- Postadex
- colis postaux ;
- boîte à valeur déclarée ;
- sacs spéciaux de librairie et de disque.

La "concurrence" devrait exister, spécialement dans le domaine des colis postaux et du Postadex.

Le trafic des colis postaux a évolué jusqu'en 1978, comme l'indique le tableau de la page suivante.

**1 – VOIE AÉRIENNE.**

**Colis Avion**

Le trafic traité a atteint en 1978 1 710 601 colis se répartissant ainsi :

EXPORTATION : 937 600 colis  
 IMPORTATION : 681 544 colis  
 TRANSIT A DECOUVERT : 91 457 colis

**Colis accélérés**

Le trafic total des colis accélérés atteint 47 855 colis dont :

EXPORTATION : 5 472 colis  
 IMPORTATION : 42 383 colis

**2 – VOIE DE SURFACE**

Le trafic total s'est élevé en 1978 à 2 912 350 colis ainsi répartis :

EXPORTATION : 1 073 992 colis  
 IMPORTATION : 1 040 186 colis  
 TRANSIT : 798 172 colis (dont 157 546 à découvert)

**3 – ÉVOLUTION CONSTATÉE EN 1978**

L'accroissement du trafic des colis postaux avion à l'exportation se poursuit rapidement. Il atteint 12 % par rapport à 1977.

A l'importation une reprise est constatée + 6 % par rapport à 1976.

Le trafic des colis acheminés par voie de surface accuse une baisse importante – 8 % à l'exportation.

On constate une baisse moins importante du trafic à l'importation et du trafic en transit (respectivement – 4 % et – 0,2 %).

COLIS POSTAUX	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
<b>AVION</b>								
Exportation	383 805	366 820	394 076	488 204	663 562	785 167	837 495	937 600
Transit à découvert	82 600	81 325	70 497	52 359	75 725	93 262	90 425	91 457
Importation	446 284	488 527	555 981	489 780	618 149	643 580	602 166	681 544
<b>SURFACE</b>								
Exportation	2 056 494	1 770 254	1 555 231	1 332 272	1 387 103	1 293 215	1 169 876	1 073 992
Transit à découvert	—	—	—	125 076	109 948	107 771	108 758	157 546
Importation	1 430 047	1 323 348	1 109 037	1 025 139	1 133 137	1 141 317	1 086 181	1 040 186

Le courant d'échange France - Pays de la CEE est important en nombre de colis acheminés :

	<u>Nombre</u>	<u>T/km</u>
. Colis postaux de surface à l'exportation vers la CEE	196 180	867
. Colis postaux avion à l'exportation vers la CEE	152 814	448
. Colis postaux surface à l'exportation vers l'ensemble de l'Europe	345 431	2 186
. Colis postaux surface à l'exportation vers l'ensemble de l'Europe	273 711	1 370
. Colis postaux avion à l'importation en provenance de la CEE	162 337	

Le trafic d'ores et déjà acheminé par avion de et vers la CEE est équilibré autour de 160 000 colis/an. Bien qu'on ne dispose pas de données sur un poids moyen de colis postaux, on peut penser qu'il se situe autour de 5/7,5 Kg, soit un tonnage annuel de l'ordre de 800 à 1 200 tonnes. Il convient de souligner que parmi les grands secteurs géographiques pris en considération (Amérique du Nord, Afrique du Nord, Pays non européens), l'Europe de la CEE est celui où la concurrence est la plus vive en matière d'acheminement de petits colis, puisque les initiatives des transporteurs routiers sont nombreuses, et le transport pour compte propre important.

Les principaux partenaires européens, en matière de trafic de colis postaux sont les suivants (1978) - en nombre de colis - :

		<u>Importation</u>	<u>Exportation</u>
R.F.A.	CP Surface	368 405	75 028
	CP Avion	28 830	45 730
	TOTAL	397 235	120 738
G.B.	CP Surface	57 117	16 176
	CP Avion	73 182	37 779
	TOTAL	130 299	53 955
SUISSE	CP Surface	88 321	48 143
	CP Avion	19 840	27 816
	TOTAL	108 161	75 959
ITALIE	CP Surface	53 505	25 835
	CP Avion	38 783	17 489
	TOTAL	92 288	43 324
ESPAGNE	CP Surface	4 916	14 788
	CP Avion	25 915	12 458
	TOTAL	30 831	27 246
USA et CANADA	CP Surface	128 833	58 076
	CP Avion	161 432	49 127
	TOTAL	290 265	107 203

# transconsult

L'Administration des P & T mène depuis plusieurs années une action promotionnelle importante en vue de développer le transport par colis postal :

LE SYSTEME POSTADEX a été mise en place, en France, en 1972, comme moyen de concurrence des entreprises de transport privées pour répondre aux besoins d'échanges de documents urgents.

Pour répondre aux besoins de la clientèle, le POSTADEX s'est d'abord développé aux plans départemental, régional et national. Une extension internationale a été prévue avec un certain nombre de pays, dont, dans le cadre européen :

R.F.A.	Datapost
Belgique	Datapost
Grande-Bretagne	Datapost
Pays-Bas	Express Mail Express
Suisse	Express Mail Service
U.S.A.	Express Mail Service

D'autres accords bilatéraux sont en cours de discussion en particulier avec le Canada.

Le Service POSTADEX offre une garantie de régularité et de ponctualité totale ce qui implique l'utilisation des moyens de transport le plus efficaces, et la mise en place, en dehors de la voie normale d'acheminement, d'une voie auxiliaire, et d'une voie exceptionnelle pouvant être utilisée en cas de défaillance de la voie normale (grèves, perturbations techniques, ...). La participation au service se fait par voie d'abonnements d'une durée minimale de trois mois. Les colis doivent être de 5 kg maximum, regroupés éventuellement en sacs de 25 kg maximum, en régime intérieur (15 kg en régime international).

Les envois POSTADEX peuvent être collectés à domicile, ou déposés par l'expéditeur, de même, ils peuvent être livrés à domicile ou retirés au guichet. En cas d'incident, le destinataire est prévenu par téléphone.

Les dimensions sont les mêmes que celles des envois effectués par la poste (acheminement normal). POSTADEX peut acheminer des correspondances sans valeur marchande, des documents commerciaux, des données informatiques (bandes magnétiques et cartes perforées), des chèques barrés et effets de commerce. Ne sont pas admis les billets de banque, les objets négociables, les échantillons ayant une valeur commerciale. Dans les cas d'envois dont le contenu est susceptible d'être soumis à des droits ou taxes à l'importation, les opérations de dédouanement doivent s'effectuer dans le cadre de la procédure dite d'abonnement de dédouanement qui nécessite un agrément de l'administration régionale de douane.

## 2.2. LES SYSTEMES NATIONAUX DE TRANSPORT DE MESSAGERIES

Deux services sont offerts à la clientèle à l'échelle nationale.

### 2.2.1. SERNAM (SERVICE NATIONAL DES MESSAGERIES) offre les systèmes suivantes :

- messagerie classique, 1 kg à 5 tonnes, sans délai garanti ; la régularité est recherchée, de préférence à la vitesse ; la quasi totalité de l'Europe est desservie.
- messagerie industrielle, colis de plus de 300 kg ; ce système permet des acheminements directs entre 13 plate-formes régionales de degroupage.
- messagerie directe, colis de moins de 5 tonnes ; ce système permet les acheminements directs de domicile à domicile.
- special messagerie à délai garanti, ce système permet de transporter entre les principales villes de France (71 centres et 22 centres de concentration), tous types de marchandise, par wagon ou camion dans un délai garanti de 5 jours. (3)
- Special Express, envois de 1 kg à 2 tonnes (poids maximum du colis : 300 kg), dont la remise est garantie au plus tard le deuxième jour suivant la remise du colis ; le SERNAM s'efforce de livrer le maximum d'expéditions le lendemain du jour de la remise. (1)
- Direct Express, envois de 1 à 100 kg (poids maximum du colis : 20 kg) ; ce système permet un délai de remise de moins de 12 heures sur plus de 9 000 relations, grâce aux meilleurs trains de la SNCF ; il est exclusivement ferroviaire. (2)

En fait, seul le Direct Express offre un acheminement rapide des marchandises, limité pour l'instant à l'intérieur de la France, avec remise et livraison en gare (et non à domicile). A destination de la Corse, les délais continentaux sont augmentés de 48 heures. Les caractéristiques du service Direct Express sont les suivants :

- les délais sont garantis ;
- le transport se fait entre gares désignées ;
- les envois ne sont acceptés qu'en port payé (le contre-remboursement n'est accepté que moyennant le versement d'un droit spécifique) ;
- les envois sont acceptés tous les jours ouvrables ;
- certaines conditions d'emballage sont exigées et les marchandises ne doivent pas être susceptibles de porter atteinte aux personnes, aux matériels, aux autres envois ;
- le poids unitaire de chaque colis compris dans l'envoi ne doit pas être supérieur à 20 kg (50 kg pour les cycles et motocycles), le poids maximum de l'envoi étant de 100 kg. La plus grande dimension de chaque colis ne doit pas dépasser 1,80 m, la somme des deux autres ne dépassant pas 2 m. Les colis doivent être aisément manutentionnables. Certains dépassements - éventuellement taxés - peuvent faire l'objet d'accords particuliers ;
- certains envois peuvent être acceptés sous des conditions particulières : animaux vivants, fleurs fraîches, denrées périssables, matières dangereuses ;

(1) A partir de 1981, le délai garanti est ramené à 24 heures

(2) Service en cours de réorganisation pour mieux répondre aux besoins

(3) Délai ramené à 3 jours sur certaines relations à partir du début de 1981

- l'envoi doit être accompagné d'un document d'expédition d'un modèle établi comportant :
  - . les noms et adresses de l'expéditeur
  - . la nature, les caractéristiques et le poids des marchandises
  - . le nom du destinataire et son numéro d'appel téléphonique
  - . le seul nom de la gare où la remise a été demandée
- pour les marchandises dont le transport et subordonné à la remise de documents spéciaux (régie), l'expéditeur doit fournir au SERNAM, qui n'est pas tenu de les vérifier, les pièces et renseignements nécessaires pour éviter tout retard ou interruption du transport ;
- tout envoi, remis 30 minutes avant l'heure de départ du prochain train repris au plan de transport est mis à la disposition du client 30 minutes après l'heure d'arrivée ; si nécessaire le destinataire est prévenu par téléphone de l'arrivée de l'envoi ;
- le dépassement du délai de livraison prévu ouvre droit au remboursement total ou partiel de la taxe de transport à l'expéditeur dans les conditions suivantes :
  - . 50 % de la taxe de transport en cas de retard au plus égal à 2 h
  - . 100 % de la taxe de transport en cas de retard supérieur à 2 hL'expéditeur doit présenter les pièces justificatives.
- le tarif pratiqué est fonction :
  - . du poids de l'expédition (tranche de 5, 10, 20 kg)
  - . du parcours effectué (20 distances de base); il s'ajoute au prix de transport
  - . un droit d'enregistrement
  - . une taxe en cas d'envoi contre-remboursement

Dans les conditions présentes, ce système est limité au trafic intérieur français, mais on peut concevoir qu'il soit étendu progressivement à la desserte de liaisons internationales rapides au départ de Paris, par exemple vers le Bénélux, l'Allemagne ou la Suisse. Des études ont été menées en ce sens, sans aboutissement.



**2.2.2. CALBERSON**

Cette société mène une politique et assure des services comparables à ceux du SERNAM, à quelques variantes près. Calexpress, en particulier offre des délais garantis de 24 ou 48 heures selon les itinéraires (tous les départements sauf sept sont desservis le lendemain du jour de la remise ; six départements sont reliés à Paris dans un délai de 36 heures ; la Corse dans un délai de 48 heures. Les délais concernant les envois interrégionaux sont, semble-t-il moins satisfaisants. En cas de non respect des délais, un remboursement de 50 % (retard de 24 heures) ou 100 % (retard de 48 heures) est prévu. CALEXPRESS dessert toutes les localités figurant à son tarif jusqu'au domicile du destinataire. Les livraisons sont effectuées deux fois par jour. L'enlèvement à domicile peut se faire sur simple appel téléphonique ; seules sont admises les expéditions en port payé. Les envois doivent avoir une longueur maximum de 3,30 m, les deux autres dimensions ayant un total inférieur à 1,50 m. Le service est effectué uniquement par route.

Au plan international, le groupe CALBERSON (CALBERSON INTERNATIONAL) offre, sur un nombre limité de liaisons, un système "Express internationaux à délais garantis".

En un premier stade (le système est en cours d'extension), les services suivants sont proposés :

- . Londres Express, au départ de Paris : la desserte du Sud-Est de la Grande-Bretagne (10 miles, 30 miles, 50 miles de Londres), de domicile Région Parisienne à domicile Région Londonnienne, en 24 heures .
- . Lombardie Express et Italie Express : desserte de la région de Milan (30 km) Novare, Turin, Brescia, Verone, Bergame, Varese, Come, de domicile Région Parisienne, à domicile Italie en 48 heures; desserte des villes suivantes : Florence, Trieste, Padoue, Venise, Bolzano, Bologne, Gênes, Pise, Rome, Parme, Modene, Reggio, Livourne, Arezzo, Naples, Bari, Brindisi, Tarante, Palerme, Catane, Cagliari, Olbia, de domicile Région Parisienne à domicile Italie en 72 heures.
- . Suisse Express : desserte de Bâle (30 km) et de Genève (30 km), de domicile Région Parisienne à domicile Suisse en 24 heures.
- . Belgique Express : desserte de Bruxelles en 24 heures, et de l'ensemble de la Belgique en 48 heures de domicile Région Parisienne à domicile Belgique.
- . R.F.A. Nord-Express et R.F.A. Sud Express : desserte de Cologne (30 km) en 24 heures et de l'ensemble Nord R.F.A. en 48 heures, desserte de Francfort (30 km) et de l'ensemble Sud R.F.A. en 48 heures de domicile Région Parisienne à domicile R.F.A.

Les tarifs sont établis en tenant compte du point de départ dans la Région Parisienne et du point de destination à l'étranger, et vice versa, en fonction de tranche de poids de 100 kg. S'ajoutent au prix du transport, des frais fixes de dossier, des honoraires d'agréé en douane, et éventuellement des frais divers (présentation et manutention en douane, magasinage, etc...)

Les conditions principales d'acceptation sont les suivantes :

- . Seules les expéditions en port payé sont acceptées sauf accords particuliers.
- . Les colis de dimensions , volume ou poids, exceptionnelles sont acceptés sous réserves d'avoir été préalablement annoncés par téléphone ou telex. Des dérogations permanentes peuvent être accordées dans le cadre de trafic suivi.
- . Les expéditions sont remises au transport accompagnées de :
  - 5 factures commerciales
  - 2 colisages
  - 2 notices
  - 1 certificat d'origine si nécessaire

En outre, les envois remis sous douane au départ, peuvent être accompagnés de leur propre T2. Pour les marchandises dédouanées par l'importateur, dans son usine ou dépôt, un T2 doit être remis impérativement.

- . Seuls peuvent être admis à dédouaner les marchandises en France ou à l'étranger, CALBERSON INTERNATIONAL ou ses filiales, ses correspondants étrangers ou les clients eux-mêmes.
- . Les enlèvements sont réalisés sous préavis d'une demi-journée.
- . Les délais sont garantis (sauf ces de force majeure) pour un enlèvement jour A matin.

A défaut de concertation préalable intéressant la réalisation des opérations douanières à destination, la garantie de délai est limitée à la livraison dépôt.

Tout dépassement du délai garanti peut donner lieu, sur la demande de l'expéditeur au remboursement des frais de transport dans les conditions suivantes :

- 50 % pour tout dépassement du délai contractuel supérieur à 24 heures
- 100 % pour tout dépassement du délai contractuel supérieur à 48 heures

Nota : les samedis, dimanches, jours fériés, et fêtes locales officielles en France et à l'étranger, sont neutralisés dans le décompte du délai garanti.

### 2.2.3. AUTRES ENTREPRISES DE MESSAGERIES

Un certain nombre d'entreprises de messageries assurent au départ de France des services spécialisés, en principe d'une région française, Paris ou Province, à destination d'un pays étranger ou d'une région étrangère : ces services ne prétendent pas offrir un service complet au départ d'une région française ; ils sont d'ailleurs de qualité inégale, même s'ils répondent directement à des besoins régionaux.

### 2.3. FRANCE EXPRESS

FRANCE EXPRESS a son origine dans une initiative prise en 1970, à la demande d'un revendeur, pour la SOTRAB (Société de Transports Rapides Bretons), dans le but d'approvisionner, rapidement, en période estivale, les garagistes de la zone littorale des Côtes du Nord : cet approvisionnement se faisait par lignes régulières, deux fois par jour, par camionnettes au départ de St Briec.

Dès la fin de 1970, l'idée est reprise en Ile et Vilaine ; elle donne lieu à la création de 35 EXPRESS, dont la règle fondamentale restée intangible, est la livraison, deux fois par jour, à domicile, dans toutes les localités du départements.

En février 1971, est créée la première liaison interdépartementale, qui, en complément des services départementaux, permet de livrer dans un département, le matin, un colis pris en charge la veille au soir dans un département voisin : c'est l'amorce de la solidarité entre les services express.

Le développement des Services Express Départements a été favorisé par l'utilisation des véhicules d'un PTAC inférieur à 3,5 t équipés du moteur diesel (coût kilométrique inférieur à la moitié du coût du véhicule à essence ; possibilité d'utiliser des chauffeurs ne disposant que du permis tourisme), et par la structure particulière de la région où s'est d'abord développé le système Express (population nombreuse et infrastructure commerciale développée et disséminée localisation centrale de Rennes).

La société FRANCE EXPRESS, concessionnaire de la marque, a été créée en Mars 1971, dans le but de diffuser la marque à l'échelle nationale.

Trois grands principes ont présidé à la diffusion du système :

- organisation du réseau sur un système proche de la franchise : les sociétés franchisées gardent leur indépendance, mais respectent des règles de conduite liées à la marque qui est promue par le concessionnaire ; cette technique a permis une diffusion rapide de la marque.
- solidarité entre les services Express : le système de double livraison quotidienne à l'intérieur du département permet de garantir une livraison le lendemain dans tous les départements voisins du département d'expédition.
- départementalisation du système qui constitue une décentralisation de fait ; dans la limite des obligations de qualité qui caractérisent le réseau express, le réseau reste constitué de petites unités entièrement autonomes dans leur gestion, qui gardent en particulier leur liberté tarifaire.

Ces différents principes ont conduits à l'élaboration d'une convention qui lie la société FRANCE EXPRESS à ses adhérents.

La politique menée par FRANCE EXPRESS est une politique de qualité : alors que le service traditionnel de messageries est orienté vers la productivité et la pleine utilisation des moyens (les véhicules partant lorsqu'ils sont pleins et les colis restants étant reportés au lendemain), FRANCE EXPRESS garantit la fréquence et la régularité de livraison, même dans les villages reculés.

L'extension du réseau FRANCE EXPRESS a été très rapide, puisque les cinq départements bretons étaient couverts dès juin 1971 ; onze départements l'étaient fin 1971, et cinquante trois, fin 1972. Au début de 1979, la quasi totalité du territoire métropolitain était couverte : la Lozère n'est pas encore desservie, et l'Ariège est desservie au départ de la Haute Garonne.

Actuellement, on constate une tendance à élargir la zone à l'intérieur de laquelle une livraison peut être envisagée le lendemain de la prise en charge. Certains services Express se sont, en effet, spécialisés en devenant des centres de réexpédition couvrant une zone plus large : à titre d'exemple, le centre de réexpédition de Nancy permet une livraison à Montbéliard de colis pris en charge la veille dans le département des Ardennes.

La carte ci-contre indique la zone couverte par la dizaine de centres de réexpédition existant actuellement : l'heure d'arrivée dans ces centres de réexpédition se situe à 23 heures. (CARTE page suivante)

On constate par ailleurs, une très grande diversification des marchandises transportées, ce qui souligne le succès du système FRANCE EXPRESS, autant que l'accroissement des tonnages traités :

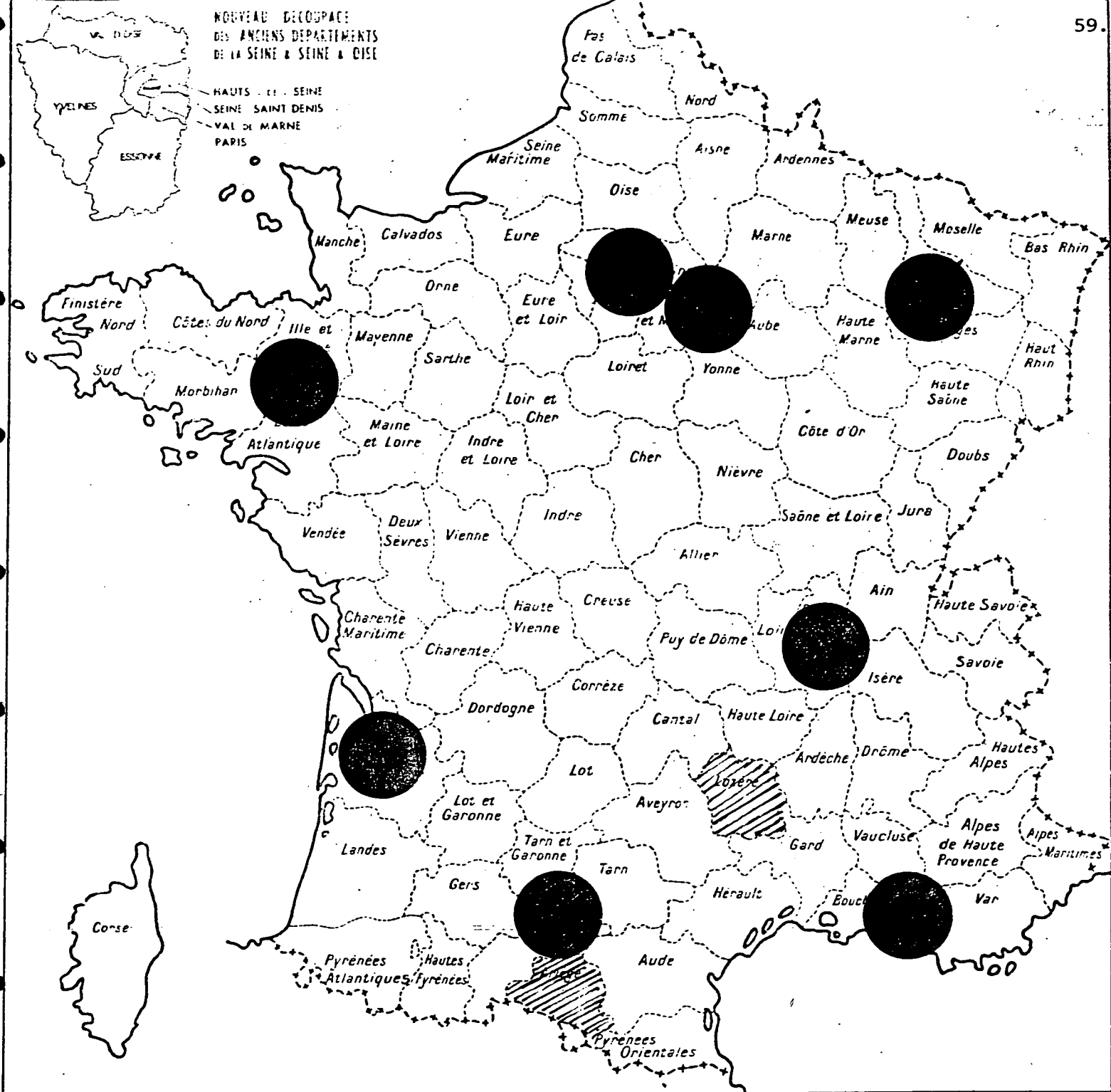
Répartition du chiffre d'affaires  
par secteur économique en 1977 :

Pièces automobiles	19 %
Pièces industrielles	16 %
Papiers peints-peinture	14 %
App. ménagers, mat. élect.	13,5 %
Agriculture	7 %
Industrie alimentaire	6 %
Industrie médicale	6 %
Prod. pour la maison	4 %
Divers	<u>14,5 %</u>
	100 %

Le service rendu par FRANCE EXPRESS a permis de passer divers accords pour la livraison de messageries acheminées sur moyenne et longue distance par des entreprises à vocation nationale telles que le SERNAM (Special Express) et CALBERSON (Calexpress). Ces accords se font au bénéfice tant des transporteurs à vocation nationale que des adhérents qui peuvent désormais offrir sous le terme "Inter-express", un service de transport rapide de messageries au plan national. Aucune activité internationale n'est actuellement prévue dans le cadre de FRANCE EXPRESS.

NOUVEAU DÉCOUPAGE  
DES ANCIENS DÉPARTEMENTS  
DE LA SEINE & SEINE & OISE

HAUTS DE SEINE  
SEINE SAINT DENIS  
VAL DE MARNE  
PARIS



FLAMBO Paris - 304 0

CARTE 2 - LE RESEAU FRANCE EXPRESS



CENTRE DE REEXPEDITION (COUVRANT UNE ZONE REGIONALE PLUS LARGE  
QUE LE DEPARTEMENT D'EXPEDITIONS ET LES DEPARTEMENTS LIMITOPHES)



DEPARTEMENTS NON COUVERTS DIRECTEMENTS PAR LE RESEAU FRANCE EXPRESS

#### 2.4. TAT EXPRESS

TAT EXPRESS a été lancé par TAT, le 1er avril 1976, l'objectif étant de desservir 25 centres autour desquels les opérations de collecte et de livraison pouvaient se faire dans un rayon de 30 km environ, à l'aide de véhicules munis de radio : la desserte "longue distance" s'est d'abord faite par avion de petite capacité (Beech Baron dans l'Est, Beech 99 dans le Sud, camionnette dans le Nord). Un centre général de tri avait été prévu à Tours et la liaison Paris-Tours était assurée par voie routière.

Les résultats des premiers mois ayant été largement inférieur aux prévisions, l'organisation d'ensemble a été remodelée : les vols de nuit acheminant les colis vers Tours ont été supprimés ; un centre de tri principal a été aménagé à Orly et des centres de tri secondaires dans plusieurs escales passagers ; le réseau passagers de TAT a été largement utilisé. Les résultats obtenus au cours des premiers mois ont été les suivants :

avril	21 tonnes	1 961 colis
mai	32 tonnes	2 758 colis
juin	40 tonnes	3 243 colis

L'objectif d'une livraison dans les 24 heures a été atteint dans la quasi totalité des cas avec un pourcentage d'erreurs d'acheminements de 0,5 %.

Au cours de l'année 1977, les rapports publiés par la compagnie font état d'un trafic stabilisé autour de 10 tonnes/jour de colis de moins 10 kg, ce qui conduisait, vers la fin de 1978, malgré un rythme de 20 000 colis/mois, à une rentabilité médiocre ; dès cette période, un F.27 était utilisé de nuit pour l'acheminement des colis. Grâce à une gestion très stricte, le système est redevenu rentable et même bénéficiaire depuis la fin de 1979.

Les caractéristiques du service TAT EXPRESS sont les suivants :

. Taille des colis :

Les limites de taille des colis sont les suivants :

- pour un colis parallélépipédique, la somme des trois dimensions devra être inférieur à 180 cm, aucune des trois dimensions ne devra excéder 60 cm.
- pour un colis cylindrique, la longueur augmentée de deux fois le diamètre, devra être inférieure à 180 cm, la longueur seule ne pouvant excéder 90 cm.

Un colis ne rentrant dans les normes ci-dessus ne pourra être collecté sans l'accord préalable du centre TAT EXPRESS.

. Délais de livraison

Les colis collectés le jour J ouvrable avant 17 h dans la ville de l'expéditeur sera livré au destinataire le jour J + un jour ouvrable avant 14 h.

La TAT EXPRESS ne peut être tenue responsable de retard de livraison dû aux conditions atmosphériques, ou à toutes autres circonstances hors de son contrôle.

. Zone de collecte et de distribution

La zone de collecte et de distribution est limitée à un rayon de 30 km autour des centres TAT EXPRESS.

Hors de cette zone, l'expédition ne pourra se faire qu'avec l'accord préalable du centre TAT EXPRESS de la ville de l'expéditeur et du destinataire.

Dans ce cas, TAT EXPRESS pourra avoir recours à un autre transporteur. Les charges correspondantes seront facturées à l'expéditeur.

. Restrictions sur la nature des colis

Les colis contenant des matières ou matériels dangereux, inflammables ou explosifs ne seront pas acceptés.

Il en est de même pour les expéditions d'animaux vivants.

Néanmoins, les expéditions de cette nature pourront faire l'objet d'une étude particulière.

. Service du Samedi

Les colis collectés dans la matinée du samedi seront livrés le mardi matin suivant, sauf cas particuliers qui pourront être examinés par le centre TAT EXPRESS.

. Mode de règlement

L'ensemble des prestations de TAT EXPRESS sont payables par l'expéditeur au moment de la prise en charge des colis, par chèque bancaire ou en espèces.

Les tarifs proposés par TAT EXPRESS, sont indépendants de la distance, mais sont établis en fonction du poids :

	Tarif 1980	Tarif prévu en 1981
0 - 5 kg	F 150	F 165
5 - 25 kg	F 180	F 200
25 - 50 kg	F 260	F 280
50 - 150 kg		F 5 par kg

Des tarifs d'abonnement sont prévus pour les clients importants :

1 à 2 tonnes par mois	F 5,90 par kg
2 à 5 tonnes par mois	F 5,40 par kg
+ de 5 tonnes	F 4,50 par kg

La carte n° 3 mentionne les 49 agglomérations constituant les centres du réseau TAT EXPRESS (27 centres principaux et 22 centres rattachés) : la structure de ce réseau est naturellement en évolution.

Suivant le cas, ces centres offrent seulement un service "aéroport restant" ou de livraisons et/ou des collectes à domicile. La carte n° 4 permet d'apprécier la façon dont une région comme la Bretagne (+ Loire Atlantique) est drainée par le réseau TAT EXPRESS.

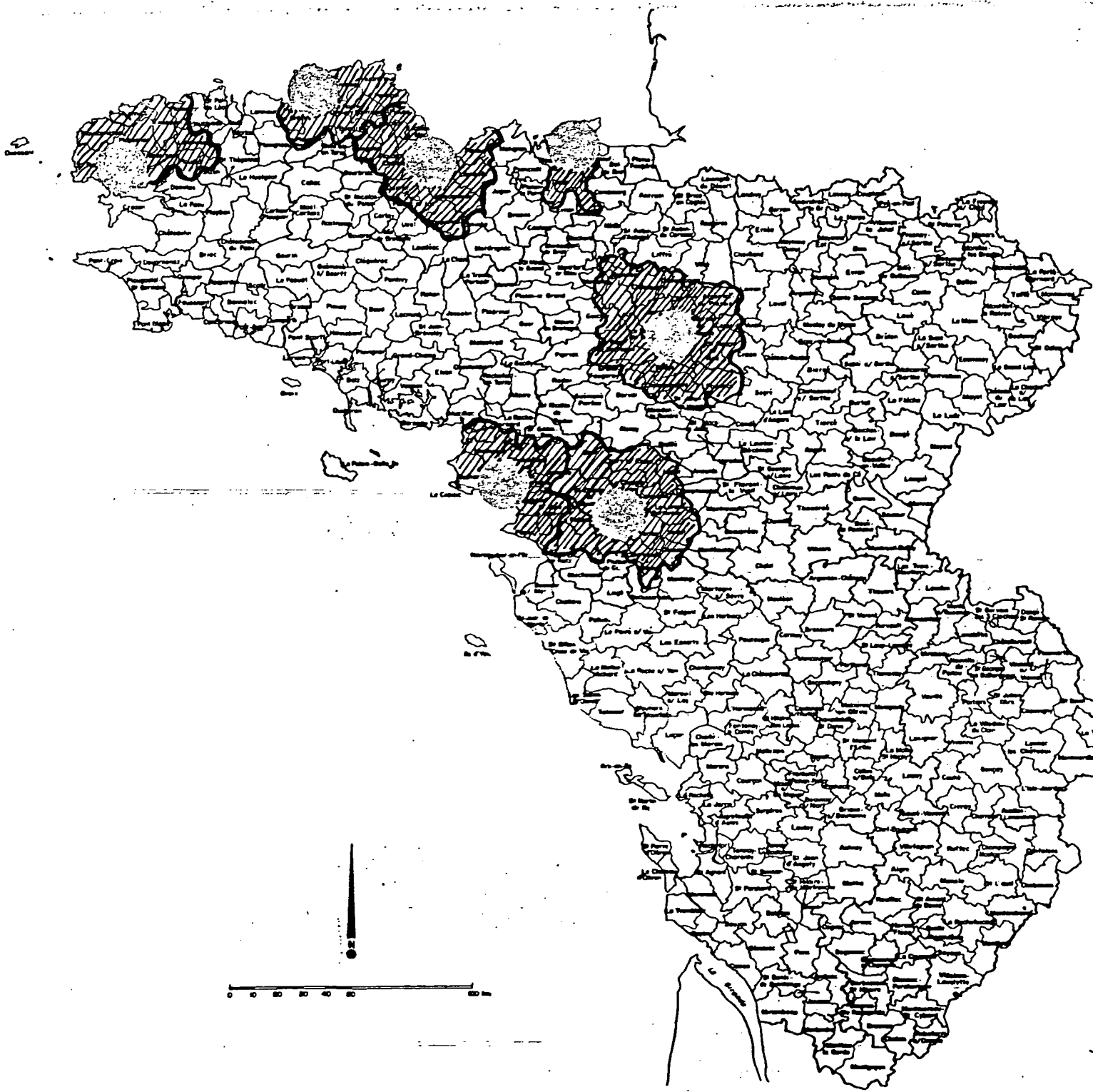
Plusieurs types d'acheminement sont prévus :

- route pour la collecte et la livraison à domicile





CARTE 4 - COUVERTURE DES REGIONS BRETAGNE - PAYS DE LA LOIRE  
PAR LE RESEAU TAT EXPRESS



**transconsult**

- route pour certains circuits régionaux, par exemple, pour le "rabattement" sur des centres principaux comme Béziers ou Paris,
- service aérien de fret de nuit entre Béziers et Paris, qui constitue l'axe principal du réseau,
- service aérien de passagers pouvant embarquer des colis express.

Ce réseau est naturellement en constante évolution en fonction des droits de trafic détenus par TAT, mais également compte tenu des accords passés par la TAT c'est ainsi que les accords conclus entre TAT et AIR ALPES conduisent à créer de nouvelles possibilités le long des radiales (Exemple Paris-Savoie), mais également le long des transversales avec ou non un transit à Paris (Ouest-Atlantique-Rhône Alpes).

TAT pouvant par ailleurs utiliser ses droits de trafic vers l'Allemagne et la Grande-Bretagne, étudie les possibilités d'une extension internationale du réseau TAT EXPRESS.

## 2.5. JET SERVICE ET AIR JET

JET SERVICE a été créé à Lyon vers 1972 afin de répondre aux besoins de transport très rapide (livraison le lendemain matin), d'un certain nombre d'entreprises lyonnaises. Pour atteindre cet objectif, la société a mis en place un certain nombre de véhicules (break) venant prendre en charge, à domicile, les colis urgents qui, selon la distance et l'itinéraire sont livrés dans un délai variant de 12 heures (cas le plus fréquent) à 36 heures.

Actuellement, la société utilise environ 150 véhicules exploités de nuit.

Le service offert est "sur mesure", ce qui explique l'absence de tarif publié ; la société ne recherche pas les transports occasionnels qui auraient pour conséquence de perturber les circuits organisés pour répondre aux besoins des clients réguliers liés à JET SERVICE par contrats traités de gré à gré.

Les types de frets transportés sont par exemple : documents bancaires, bandes magnétiques, pièces détachées d'ordinateurs et d'automobiles, maquettes; produits de laboratoire, films, pharmacie, plans, échantillons,... ; on note une certaine tendance à la diversification.

Le poids maximum des colis est de 30/40 kg, et le poids moyen est de l'ordre de 10/15 kg.

Compte tenu de l'intérêt porté à la formule, JET SERVICE a été conduit à créer un certain nombre de sociétés régionales à Paris (JET SERVICE SARL, qui exploite également une agence à Blois), Nantes (JET OUEST SARL), Lyon et Clermont-Ferrand (JET SUD EST SARL), Nancy (JET EST SARL) et Marseille (JET SUD SARL), Bordeaux  
(1)

L'expérience montre que certains axes tels que Paris-Lyon-Marseille-Nice, Paris-Clermont Ferrand,... étaient particulièrement fréquentés, ce qui conduisait à la mise en exploitation, simultanément, d'un certain nombre de breaks sur des distances longues. D'où l'idée d'un transfert progressif du trafic de la route vers l'avion et la création d'une filiale aérienne du groupe : AIR JET.

AIR JET, créé en 1979, avait acquis fin 1980 un Fokker F.27 cargo, et après une demande d'autorisation refusée par le CSAM au printemps 1980, a reçu un avis favorable du CSAM en octobre 1980, pour exploiter le réseau suivant :

- . Lyon-Paris
- . Lyon-Nantes
- . Lyon-Niort ou Poitiers
- . Lyon-Bordeaux
- . Lyon-Marseille
- . Avignon-Paris
- . Avignon-Nantes
- . Avignon-Bordeaux
- . Avignon-Lyon
- . Paris-Valence-Agen

(1) Une société est en cours de création à Bruxelles.

NOUVEAU DÉCOUPAGE  
DES ANCIENS DÉPARTEMENTS  
DE LA SEINE & SEINE & OISE

HAUTS-DE-SEINE  
SEINE-SAINT-DENIS  
VAL-DE-MARNE  
PARIS



FLAMBO Paris - 304 D

CARTE 5 ORGANISATION DU RESEAU JET SERVICE



SOCIETES REGIONALES  
AGENCES

**transconsult**

Ce réseau très complexe devrait être partiellement exploité à partir du début de 1981, JET SERVICE affrétant l'avion d'AIR JET pour 60 à 80 % de son utilisation annuelle. En dehors des transports réguliers, l'avion devra être affrété de jour pour du transport de fret, en week-end après transformation pour du transport de passagers.

L'expérience méritera d'autant plus d'être suivie qu'à moyen terme, le groupe envisage une extension internationale de ses activités : actuellement, seuls certains transports vers la Belgique complètent l'exploitation française.

## 2.6. COLIRAIL

COLIRAIL a été créée en 1976 et s'appuie essentiellement sur le réseau ferroviaire français. Il est strictement limité au trafic intérieur.

Le système COLIRAIL repose sur une utilisation systématique des trains rapides de nuit quittant Paris en fin de soirée, et sur l'utilisation de quelques trains de jour permettant en particulier des correspondances à Paris.

Le système mis en place repose sur trois types de personnel :

- . des "chauffeurs" assurent le ramassage régulier ou sur demande en Région Parisienne, des colis à acheminer vers la province. Ces colis sont collectés dans la Région Parisienne (y compris la Grande Couronne) entre 16 H et 20 H et regroupés dans un local proche de la Gare d'Austerlitz (où les clients peuvent également déposer leurs colis).
- . des "voyageurs" pour lesquels une couchette de première classe a été réservée embarquent avec eux les colis à transporter qu'ils remettent aux différents arrêts à...
- . des "correspondants" locaux lesquels assurent la livraison dans la ville desservie et dans son "arrière pays" (il s'agit par exemple de retraités disposant d'une voiture ou de taxis). Cette livraison est faite immédiatement, c'est à dire de nuit si le "correspondant" peut pénétrer dans les locaux, ou, en tout état de cause, avant 9 H le lendemain.

Sur les liaisons courtes, vers la Normandie, le Nord et une partie de l'Est de la France, des "voyageurs correspondants" assurent une collecte routière ou ferroviaire des colis qui parviennent au centre de tri avant 20 H, de façon qu'un colis pris en charge dans l'après midi soit distribué dans la nuit dans l'ensemble des villes du réseau : ce système permet par exemple la prise en charge d'un colis à Lille vers 17 H et de le distribuer à Nice le lendemain matin, avant 9 H.

Les voyageurs sont utilisés pour le retour vers Paris de colis pris en charge en province ; à titre d'exemple, un colis pris en charge à Angoulême à 9 H et d'une façon générale les colis pris en charge par certains trains de 6 H 45 au départ de la province, peuvent être distribués dans la journée à Paris.

En fait l'acheminement province Paris est moins attrayant et moins commun que l'acheminement Paris Province et il ne représente que 10 % du trafic total, mais un certain nombre de clients utilisent des "valises navettes" par exemple pour des échanges standards.

Le coût du transport est établi dans chaque cas ; il tient compte des facteurs suivants :

- . lieu de prise en charge

- . lieu de destination et type de destination
- . poids moyen des colis
- . trafic mensuel

et éventuellement, d'autres facteurs spécifiques apparaissant au moment du devis et au cours d'une période expérimentale ; il se situe en moyenne au niveau de 120/150 Frs par colis.

Le trafic concerne essentiellement des pièces détachées et des colis non inclus dans le monopole postal.

COLIRAIL qui est une organisation très jeune, cherche à se développer dans des voies diverses :

- . Recherche de clientèle nouvelle (dans le domaine de la micro-informatique, par exemple).
- . Possibilité d'abonnement (passage systématique des chauffeurs)
- . Souplesse du système tarifaire (un système de tickets permet par exemple d'économiser le prix de la prise en charge si le client porte lui même son colis à l'organisation)
- . Développement du réseau (vers le Nord de la Bretagne et les zones côtières du Nord de la France, non encore actuellement desservis).
- . Accord avec des compagnies assurant des services de transport accompagné par avion vers les Etats Unis et le Moyen Orient (du type IML Sky Service).

Jusqu'à ce jour COLIRAIL n'a pas effectué de transports internationaux malgré l'intérêt que ce service pourrait présenter par exemple vers le Bénélux, l'Allemagne et la Suisse, essentiellement pour des raisons douanières.

Dans sa structure actuelle (100 collaborateurs, dont 70 en province et 30 à Paris), COLIRAIL peut acheminer jusqu'à 8000 colis/mois ; il est utilisé actuellement à 60 % de sa capacité, mais son développement est rapide.

Il ne semble pas qu'il y ait d'autres organisations similaires en France, une tentative a été faite cependant par une organisation S.O.S. Rail.

En Novembre 1979, le réseau desservi peut se caractériser de la façon suivante :

(prise en charge dans l'après-midi et livraison dans la nuit, ou avant le lendemain matin à 9 H)

VILLES DESSERVIES AU DEPART DE PARIS

AGEN  
AMIENS  
ANGERS  
ANGOULEME  
ANNECY  
ARRAS  
AVIGNON

BELFORT  
BESANCON  
BEZIERS  
BORDEAUX  
BOURGES  
BREST  
BRIVE

CAEN  
CANNES  
CHALONS SUR MARNE  
CHALON SUR SAONE  
CHAMBERY  
CHARLEVILLE-MEZIERE  
CHATEAURoux  
CHATELLERAULT  
CLERMONT-FERRAND  
CHERBOURG

DIJON

EVREUX

GRENOBLE

LAVAL  
LA ROCHELLE  
LE HAVRE  
LE MANS  
LILLE  
LIMOGES  
LORIENT  
LYON

MACON  
MARMANDE  
MARSEILLE  
METZ  
MONTAUBAN  
MONTPELLIER  
MOULINS  
MULHOUSE

NANCY  
NANTES  
NARBONNE  
NEVERS  
NICE  
NIMES  
NIORT

ORLEANS

PARIS  
PAU  
PERPIGNAN  
POITIERS

QUIMPER

REIMS  
RENNES  
ROUEN

SAINTES  
SAINT ETIENNE  
STRASBOURG

TARBES  
THONVILLE  
TOULON  
TOULOUSE  
TOURS  
TROYES

VALENCE  
VIERZON



SERVICES ASSURES AU DEPART DES VILLES DE PROVINCE

VILLES	Prise en charge : 17 H Livraison : le lendemain 8 H - 9 H
AMIENS	tout le réseau via Paris
ANGERS	Nantes, Lorient, Quimper, Brest, Rennes, Laval
ANGOULEME	Poitiers, Bordeaux, Pau, Tarbes
ARRAS	tout le réseau via Paris
BORDEAUX	Pau, Tarbes, Toulouse
BOURGES	Clermont
CAEN	tout le réseau via Paris
CHALON SUR MARNE	Metz, Nancy, Strasbourg, Thionville
CHATEAUXROUX	Limoges, Brive, Toulouse, Agen, Marmande, Bordeaux, Montauban
CHATELLERAULT	Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Pau, Tarbes
CHERBOURG	tout le réseau via Paris
DIJON	Marseille, Toulon, Cannes, Nice, Montpellier, Avignon, Nîmes, Perpignan
LE HAVRE	tout le réseau via Paris
LE MANS	Angers, Nantes, Lorient, Quimper, Brest, Rennes, Laval
LILLE	tout le réseau via Paris
LIMOGES	Toulouse, Montauban, Agen, Bordeaux
LORIENT	Brest, Quimper, Rennes, Laval
LYON	Grenoble, Chambéry, Annecy, Dijon
MARSEILLE	Lyon, Dijon, Toulon, Cannes, Nice, Montpellier, Avignon, Nîmes, Perpignan
NANCY	Strasbourg, Metz
NANTES	Lorient, Quimper, Brest, Rennes, Laval
ORLEANS	Vierzon, Bourges, Moulins, Nevers, Clermont-Ferrand
REIMS	tout le réseau via Paris
ROUEN	tout le réseau via Paris
TOULOUSE	Montauban, Agen, Marmande, Bordeaux
TOURS	Poitiers, Angoulême, Châtellerault, Bordeaux, Pau, Tarbes

## 2.7. LE SERVICE ORANGE DE PROST

La société PROST TRANSPORT est solidement implantée dans l'Ouest de la France (siège social à Rennes), et couvre d'un réseau très dense, 23 départements dans l'Ouest Atlantique, et dans la Région Parisienne (500 véhicules de tous types, et 24 agences, 7/8000 livraisons quotidiennes).

Elle travaille dans le reste de la France en liaison avec des correspondants locaux, mais dispose d'agences directes à Lille, Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux.

Prost a mis au point un "Service Orange" autorisant un délai garanti de livraison dans les 23 départements en 24 heures maximum. Un service identique est offert au départ de Lille, Lyon, Toulouse, dans un délai garanti de 24 ou 48 heures. Le Service Orange garantit la livraison le lendemain (Samedi compris). Une variante du système (Distripack) garantit la livraison le lendemain matin (samedi compris) pour les colis de moins de 10 kg.

La société considère comme très difficile de garantir ces délais au départ des régions les plus éloignées par exemple, le Midi méditerranéen, et l'Est de la France. Ceci l'oriente vers une utilisation de l'avion en association avec le camion dans certains cas, dans la mesure où le prix de revient ne serait pas incompatible avec les tarifs qu'il est possible de proposer à une clientèle qu'elle connaît très bien. Bien qu'assurant certains services vers l'étranger (lignes régulières directes vers la Belgique, les Pays-Bas, l'Italie et la Grande Bretagne, et en cochargement vers la R.F.A. et la Scandinavie), la société est spécialisée dans les transports de messageries régionaux et nationaux.

Dans la région de l'Ouest Atlantique, qui est probablement l'une des mieux équipées pour le transport des messageries, existent un certain nombre d'autres transporteurs qui se sont orientés vers le transport rapide de messageries au plan régional (Verney Express), ou dans certains secteurs spécialisés (transport de vêtements, de denrées périssables,...).

2.8. Un exemple de système de convoyage privé : EXTRACOM (EXPRESS TRANSPORTS COMMUNICATIONS)

Cette société de création récente propose des transports des colis urgents à l'intérieur de la France, au départ de Paris, porte à porte. Elle utilise ses moyens propres, les services d'artisans, ainsi que les "transports en commun" (fer : système Colirail). Elle souhaite conclure un accord avec Air Inter pour assurer des transports de colis réceptionnés à l'arrivée de l'avion (cf. Air Inter)

Le système d'exploitation existant au cours du 2ème semestre 1979, peut se décrire de la façon suivante :

Au départ de Paris :

- . les livraisons sont assurées dans 68 villes entre 8 h et 9 h le jour B, l'enlèvement étant effectué dans l'après-midi (il s'agit soit des villes proches de Paris, soit de villes situées sur les grands axes comportant des trains de nuit rapides).
- . les livraisons sont assurées dans 46 villes au cours de la matinée. La limite de poids est en général de 10 kg ; elle est portée - 50 kg vers 41 villes.

Le système tarifaire est simple. Il comporte une possibilité d'abonnement. Il s'ajoute au tarif de transport des frais de timbre et d'enregistrement ainsi que des frais d'enlèvement, calculés selon le nombre de passages du véhicule d'enlèvement, et non selon le nombre de colis.

	0-5 kg	5-10 kg	10-25 Kg	25 à 50 Kg
	F 150	F 170	F 200	F 280
à partir de 6 envois/mois	F 120	F 145	F 180	F 250

Timbre et enregistrement par expédition	:	F 7
Frais d'enlèvement par passage de véhicule		
Paris	:	F 30
Départements 92,93, 94	:	F 50
Départements 95,91, 78	:	F 80

Une demande d'enlèvement faite après 12 h 30 pour le jour même donne lieu à une taxation forfaitaire de F 30.

La société EXTRACOM a conclu des accords avec diverses sociétés spécialisées dans le transport de colis express sur un certain nombre d'axes européens et internationaux.

Elle propose un tarif par relation indiquant l'heure limite d'enlèvement dans la Région Parisienne, l'heure prévue de livraison : Jour B, la quasi totalité de l'Europe (29 villes dénommées, Jour C pour Rome et Athènes).

Le tarif proposé ne semble pas obéir à des règles uniformes : il comporte un minimum de perception pour 0,5 kg (avec parfois une distinction entre les colis et les imprimés), une grille donnant le tarif par colis jusqu'à 10 kg - par tranche d'un kilo-, et un tarif par kilo supplémentaire, au delà de 10 kg.

- . Le tarif colis de 0,5 Kg se situe en Europe, entre F 160 et F 500.
- . Le tarif colis de 10 Kg se situe en Europe, entre F 450 et F 850.
- . Le tarif colis pour le Kg supplémentaire se situe, en Europe, entre F 30 et F 70.
- . Sur les liaisons long courrier, le tarif pour un colis de 10 kg se situe autour de F 1000.

Le système de transport international, mis sur pied avec la coopération d'entreprises déjà implantées sur le marché, semble beaucoup moins au point que le transport intérieur ; mais devrait se développer à l'image des sociétés étrangères telles que D H L (Document Hanging Ltd), World Courrier et Purolator, société américaine à vocation mondiale, O S T, spécialisée dans les transports vers le Japon et l'Indonésie, C R I E pour l'Amérique Latine,...

Une société comme Air Express International a créé un service ACES (Air Courrier Express Service), qui dessert les Etats-Unis et le Canada et devrait être étendue à l'Europe : aux Etats-Unis, ACES assure un enlèvement du paquet dans les 60 minutes, dans 4 000 agglomérations, une remise au premier avion en réseau intérieur américain ou vers l'Europe, la livraison dans les 60 minutes de l'arrivée de l'avion, l'information téléphonique donnée à l'expéditeur que le paquet est bien arrivé à destination.

Les marchandises transportées en général par EXTRACOM, sont des pièces détachées urgentes et des documents (bancaires, appels d'offre, documents informatiques).

**TITRE III : L'AVION ET LES SYSTEMES DE TRANSPORT DE MESSAGERIES**  
-----**O. INTRODUCTION**

Le présent chapitre a pour objet d'esquisser les principaux problèmes qui devront être résolus pour la mise en place d'un acheminement air-route des messageries à l'intérieur de l'Europe, spécialement au départ de France.

Ces problèmes se poseront de façon plus ou moins aiguë selon les types de systèmes envisagés.

Après une présentation rapide des problèmes risquant de se poser, nous avons présenté ceux qui devront être résolus dans chacune des hypothèses envisagées.

Le Titre IV abordera de façon plus approfondie certains des problèmes.

Les Titres V et suivants étudiant de façon plus approfondie les divers systèmes air-route de transport de messageries, reprendront entre autres les problèmes qui se poseront dans les diverses hypothèses.

### 1. PROBLEMES

La mise en place d'un système air-route de transport des messageries posera des problèmes communs à toutes activités se développant dans un cadre international. Il ne saurait donc être question de les aborder de façon systématique et exhaustive.

Cependant certains de ces problèmes seront spécifiques au système de transport envisagé. Ils se poseront essentiellement sur les plans suivants, présentés volontairement sans ordre logique.

Il est certain que la liste établie n'est pas exhaustive, de nouveaux problèmes devant se poser au cours de la période de réalisation.

### 1.1 Problèmes financiers

Le système envisagé, quelle que soit sa forme, nécessitera la mise en oeuvre de moyens plus ou moins importants

- . matériel volant : l'acheminement sera fait à l'aide de matériels adaptés au transport de marchandises qui, compte tenu des tonnages à transporter, devront avoir une charge marchande de 1 à 4 tonnes (classes du EMB 110 BAndeirante, du MD Falcon 20, ou du Fokker F.27). Dans certains cas, l'acheminement pourra être fait dans la soute des avions à passagers. Dans tous les cas, l'utilisation du matériel volant sera une utilisation de nuit ou de fin de journée, qui ne procurera pas un nombre d'heures d'exploitation suffisant pour assurer la rentabilité du matériel.
- . matériel routier : la prise en charge et la livraison des messageries nécessite la mise en exploitation d'une flotte plus ou moins importante de véhicules routiers légers.
- . matériel de piste : la manutention des colis, au moins en un premier stade, se fera de façon sommaire, sans moyens au sol importants, mais un développement du trafic devrait conduire à des investissements progressifs dans ce domaine, même si la perspective d'installations mécanisées comparables à celles de F.E.C. à Memphis est pour le moins ... très lointaine.
- . informatique : la viabilité du système nécessite que le traitement des colis soit informatisé, sans doute dès l'origine. Il sera nécessaire, en particulier, de "suivre" les colis de façon permanente pour être informé de tout incident pouvant survenir, et pour en informer le client, de connaître en temps réel les trafics à acheminer et les capacités disponibles, etc...
- . personnel : la structure du système envisagé est très décentralisée et nécessite la présence d'un personnel qualifié tant au plan de l'exploitation qu'au plan commercial.
- . locaux : des locaux plus ou moins importants seront nécessaires sur les divers aéroports utilisés ; le plus souvent, ils pourront être loués aux concessionnaires des aéroports dans leur zone fret.

....

## 1.2 Problèmes douaniers

Les transports envisagés ont, par définition, un caractère international puisqu'ils concerneront essentiellement les pays du Marché Commun et accessoirement certains pays européens hors Marché Commun, et ultérieurement certains pays non Européens (Etats-Unis, Canada, Maghreb).

Contrairement à l'expérience Federal Express Corporation, l'expérience Européenne ne se déroulera pas dans un espace douanier homogène. Il sera donc nécessaire d'obtenir, une coopération étroite entre l'organisation mise en place et les diverses administrations douanières concernées, dont les réglementations et la pratique devront être harmonisées.

Par ailleurs, les transports aériens seront effectués, pour la plupart, de nuit, c'est-à-dire en dehors des heures d'ouverture des bureaux de douane sur les aéroports : d'où la nécessité de vacations supplémentaires qui poseront des problèmes de disponibilité de personnel ayant obligatoirement des incidences sur le coût de fonctionnement du système.

Les procédures et méthodes envisagées devront, par ailleurs, être telles qu'elles n'apportent aucun retard aux opérations matérielles de transport et de transfert sur les aéroports. Une utilisation du système informatique des douanes (SOFI en France) devra être envisagée.



### 1.3. Règlementation Aéronautique et droits de trafic

Les transports réalisés auront un caractère régulier et international.

Ils devraient donc entrer dans le cadre des activités d'entreprises déjà existantes et disposant de droits qui leur ont été attribués au préalable, ou faire l'objet d'autorisations nouvelles de la part des divers pays intéressés ; les conditions et modalités d'attribution des droits étant différentes d'un pays à l'autre, une coordination devrait donc être préparée et sera nécessaire au bon fonctionnement du système.

Même si l'on tend vers une certaine libéralisation à l'intérieur des pays du Marché Commun, il convient de rappeler que le système devrait s'étendre à d'autres pays européens et extra-européens.

Par ailleurs, l'obtention des droits de trafic met en concurrence les diverses compagnies aériennes dont AIR FRANCE pour ce qui est du réseau international. Il est donc vraisemblable que les compagnies "nationales" de France et des autres pays desservis, sont des partenaires dont il conviendra de tenir compte.

#### 1.4. Les problèmes posés par l'existence des Services Postaux

Le monopole de transport des Postes se limite au transport du courrier, mais les administrations postales de la plupart des pays se chargent également du transport de petits colis (colis postaux, pris en charge directement ou par le SERNAM en France, acheminés par voie de surface ou par avion).

Par ailleurs, certaines administrations ont mis en place (cette mise en place se poursuit sur de nouvelles relations), un système spécial de distribution de colis urgents sans valeur commerciale (POSTADEX en France)

Le système envisagé entre donc en concurrence directe avec le système Postal (hors courrier), et c'est en fonction du rapport prix-qualité que le choix sera fait entre les divers modes d'acheminement.

On peut également envisager que des moyens de transports rapides entre la Province et l'Etranger soient utilisés, sous contrat, de nuit, par les administrations postales.

### 1.5. La mise en place des transports terminaux de collecte-livraison

Le système de transport rapide de messageries peut être proposé, dans certains cas, d'aéroport à aéroport. Mais la qualité de service souhaitée implique une collecte et une livraison à domicile, cette règle générale pouvant admettre certaines exceptions.

Or, s'il est possible d'envisager un système unique de collecte et de livraison à l'intérieur d'un pays, l'entreprise devient beaucoup plus difficile si l'on souhaite obtenir une qualité de service comparable d'un pays à un autre, pour de nombreuses raisons :

- un service de collecte-livraison de haute qualité coûte très cher, et son coût est variable d'un pays à l'autre, ce qui rendra difficile une tarification homogène dans la plupart des cas.
- il n'existe qu'un nombre limité d'entreprises aptes à assurer à l'échelle d'un pays, des services de collecte-livraison. De tels services existent en France, en Grande-Bretagne, mais non en Italie. Et même dans un pays comme la France, la qualité de service est variable d'une région à l'autre pour la même entreprise, ou le même groupe d'entreprise. A fortiori est-elle très variable d'une entreprise à l'autre.
- dans certains pays comme la Suisse (Postes) ou la Belgique (Chemin de fer), la réglementation accorde certains privilèges avec lesquels il faut compter ou composer pour le transport de messageries.
- comme l'ont montré plusieurs exemples, la plus grande efficacité et la plus grande fiabilité sont obtenues dans la mesure, où le maître d'œuvre du transport garde la maîtrise de l'ensemble du transport effectué avec son propre matériel, ou avec du matériel loué ; il n'est pas possible que cette maîtrise d'œuvre puisse être obtenue dans tous les pays.

- ...

### 1.6. Problèmes d'exploitation aéronautique

Au moins au cours d'une première phase (pendant laquelle le trafic sera limité) il n'est sans doute pas nécessaire de prévoir de locaux nouveaux, les locaux disponibles sur les divers aéroports de province étant en général suffisants et aménageables sans frais importants dans la mesure où les opérations douanières seraient concentrées aux centres principaux de tri d'un pays donné. Des aménagements particuliers seraient en revanche nécessaires si les opérations douanières sont prévues sur chaque aéroport régional.

En revanche, l'existence et la généralisation du couvre-feu risque de constituer sur plusieurs aéroports français et étrangers, un handicap certain. Cela vaut moins pour les aéroports de province desservis par un nombre limité de vols (4 mouvements au cours de la nuit) que pour les aéroports choisis comme centres de tri, puisque le nombre de mouvements deviendra rapidement très important. Cette contrainte risque d'être déterminante pour le choix de la base principale qui devra également pour une phase ultérieure, offrir un nombre suffisant de correspondances vers les Etats-Unis, et éventuellement certains autres pays comme le Maghreb. Dans certains cas (Etats-Unis par exemple) se poseront des problèmes de correspondance avec les vols long courrier et de compatibilité entre les horaires de collecte et de livraison dans les régions desservies.

Au plan de l'utilisation du matériel, il a été indiqué, que les avions devraient dans le cadre du système envisagé, être utilisés de nuit et que cette utilisation serait insuffisante pour assurer leur rentabilité, d'où la nécessité d'une utilisation de jour et en week-end, ce qui implique (en cas de transport de passagers), ou non (en cas de transport de fret), une transformation intérieure de l'avion.

### 1.7. Les problèmes tarifaires

Le système de tarification doit être aussi simple que possible, et l'idéal serait sans doute une tarification unique (au moins à l'intérieur de l'Europe) pour tous les acheminements ayant un caractère international (une autre tarification pourrait être proposée pour les éventuels transports à l'intérieur d'un même pays (de la France par exemple), ou pour les transports à destination d'un pays lointain (Etats-Unis, Maghreb). Cette tarification pourrait varier en fonction du poids (nombre limité de tranches de poids, par exemple : 0 à 20 kg et 20 à 40 kg).

Les frais de collecte et de livraison à domicile de même que les frais de dédouanement sont, par ailleurs établis sur des bases souvent profondément différentes d'un pays à l'autre, ce qui constitue un facteur important d'hétérogénéité.

1.8. Le contrat de transport

Le fait que le transport proposé sera un transport à la fois international et intermodal ne manquera pas de soulever des problèmes juridiques et réglementaires, et de conduire à l'élaboration des documents de transport couvrant l'ensemble de l'opération de transport.

### 1.9. Statut juridique de l'organisation prévue

Le statut juridique de l'organisation que l'on peut prévoir dépendra de facteurs nombreux et c'est seulement à un stade plus avancé des études qu'il sera possible d'en dessiner les grandes lignes. Des consultations entre partenaires possibles seraient alors nécessaires.

D'ores et déjà, on peut néanmoins penser que ce statut devra tenir compte des éléments suivants, entre autres :

- l'activité prévue aura un caractère international
- l'activité prévue aura un caractère intermodal
- l'activité prévue se développera dans un domaine très réglementé, dans tous les pays concernés tant au plan routier qu'au plan aérien
- l'activité prévue devrait avoir un rythme d'expansion rapide, si l'on juge d'après les expériences déjà menées, et compte tenu des besoins

Par ailleurs, le système mis en place résultera :

- soit d'évolutions ou d'extensions d'organisations déjà existantes ayant une activité nationale, ou d'ores et déjà internationale, et donc un statut juridique national;
- soit d'une création, de toutes pièces, d'une organisation ad hoc, ce qui peut conduire à imaginer un statut juridique particulier, compte tenu de l'activité internationale et intermodale dont la société aura la charge (entreprise multinationale du type SAS ou Air Afrique - ou sociétés-soeur dans différents pays européens);
- soit d'une association, sous une forme à déterminer (du type "groupement d'intérêts économiques"), de sociétés déjà existantes mettant en commun, partiellement, les moyens dont ils disposent (matériel volant, matériel rotatif, moyens informatiques, ...)

Ces divers cheminements - d'autres peuvent sans doute être imaginés - auront une incidence directe sur le statut juridique à prévoir.

Dans tous les cas, il semble qu'une activité quelconque de transport de messageries mettant en ligne des moyens aériens au plan international, ne pourra se faire qu'en accord ou avec la neutralité bienveillante des grandes compagnies aériennes.

### 1.0. Divers et Remarques générales

La liste des problèmes brièvement présente dans les paragraphes précédents ne prétend pas être exhaustive. Le caractère novateur d'une initiative prise dans le domaine international du transport des messageries en Europe doit être souligné, même si des expériences nombreuses géographiquement limitées, ont déjà été faites. De ce fait, la mise en place d'un système de transport étendu à l'Europe nécessitera des études approfondies qui ne manqueraient pas de faire apparaître de nouveaux problèmes, autre que ceux qui sont mentionnés dans ce présent document.

Le TITRE IV reprendra de façon plus approfondie un certain nombre de questions évoquées ci-dessus, dans un ordre qui ne sera pas forcément identique.



## 2. LES SYSTEMES

L'acheminement rapide des messageries, grâce à une utilisation combinée du transport aérien et de la route, peut résulter d'évolutions diverses qui feront l'objet de développements ultérieurs, mais que nous avons rapidement esquissées ci-dessous, afin de mettre en évidence les problèmes particuliers qu'elles soulèveraient.

## 2.1. Mise en place ex nihilo d'un système autonome de transport air-route de messageries

Un tel système peut être considéré comme une transposition à l'échelle de l'Europe occidentale des systèmes mis en place aux Etats-Unis par Federal Express Corporation ou en France par la Postale de nuit.

Il s'agit donc d'un système entièrement nouveau, donc impliquant des investissements importants, dont le niveau peut néanmoins être éventuellement abaissé grâce à :

- . une utilisation des services routiers rapides de messageries, fonctionnant dans de très bonnes conditions dans la plupart des régions françaises,
- . une utilisation de nuit, d'avions utilisés le jour à d'autres fins,
- . une utilisation des systèmes routiers de transport de messageries existant à l'étranger,
- . une utilisation de bâtiments souvent disponibles sur les aéroports,
- . une utilisation éventuelle de systèmes informatiques existants.

Le regroupement des messageries peut être envisagé sur un nombre plus ou moins important d'aéroports. Les études préliminaires avaient conduit à envisager la desserte d'une quinzaine d'aéroports (cf. Carte n° 6 ) permettant de drainer l'arrière-pays dans un rayon de 150 km environ. Cette hypothèse conduisait à des circuits routiers de longueur modérée, mais à un réseau aérien extrêmement dense. Une hypothèse plus réaliste consiste à ne retenir que 8 aéroports (cf. Carte n° 7 ), ce qui conduit, sans doute, à moins bien desservir certaines régions excentrées par rapport aux aéroports-centres, mais à prévoir un réseau aérien plus léger, et sans doute plus rapidement rentable.

Le réseau aérien nocturne desservant ces huit aéroports et les reliant à l'étranger, peut naturellement avoir des structures très différentes qui se préciseront au fur et à mesure d'une étude plus approfondie des conditions d'exploitations de trafic, et au vu de l'expérience.

Les principes qu'on peut chercher à appliquer peuvent être les suivants :

- desserte sur une même ligne, de deux ou trois aéroports français avant la desserte d'un ou deux aéroports étrangers. A titre d'exemple on peut envisager une liaison Toulouse-Nantes-Paris, se prolongeant sur la Grande-Bretagne et une liaison Bordeaux-Clermont Ferrand, se prolongeant sur le Bénélux et/ou l'Allemagne du Nord. Un transfert de colis se faisant à Paris, chacun des 4 aéroports régionaux français est ainsi relié à deux pays étrangers.
- collecte des colis dans l'arrière-pays de chaque aéroport français, par voie routière, au cours de l'après-midi (ou éventuellement de la journée) du jour A, de façon que les colis soient rassemblés vers 20 heures, transportés au cours de la nuit par avion vers les pays de destination, et distribués par voie routière au cours de la matinée (ou éventuellement de la journée) du jour B.

Une variante pourra conduire à une remise des colis à l'aéroport en fin de jour A, et à la remise du colis au début du jour B à l'aéroport également. Le circuit inverse devra naturellement être organisé selon les mêmes principes.

- organisation des opérations de douane soit sur l'ensemble des aéroports français, soit sur les derniers aéroports desservis en France.

Le système ainsi décrit peut conduire à divers schémas de réseaux aériens, dont nous avons esquissé la structure (Cartes n° 8, n° 9 et n° 10)

- . centre de tri principal à Paris-Charles de Gaulle
- . centre de tri principal à Bâle-Mulhouse
- . centres de tri multiples

Les principaux problèmes posés pour la mise en place d'un tel système semblent être les suivants :

- Problèmes financiers

Le système implique la mise en exploitation de nuit d'avions cargos spécialisés qui devront être acquis (mais la seule utilisation de nuit ne permettra pas un nombre d'heures annuel suffisant d'exploitation) ou affrétés chaque nuit (risque de fiabilité insuffisante). Il nécessite également la mise en place de véhicules routiers de ramassage (solution la plus sûre, mais nécessitant des investissements importants) ou des accords avec des exploitants routiers existant (solution moins fiable).

Les autres investissements nécessaires concernent l'installation de locaux et un matériel de manutention sur les aéroports (des solutions économiques semblent pouvoir être trouvées sur la plupart des aéroports, tant que le trafic gardera des dimensions modestes); la mise en place d'un réseau informatique permettant un contrôle permanent des courants de trafic et des colis, la mise en place d'un personnel commercial et technique rapidement important compte tenu de l'étendue des zones à desservir, et du nombre d'aéroports-centres.

- Réglementation des transports aériens

La mise en place d'un tel système nécessite d'une part l'autorisation de la compagnie aérienne dans chaque pays, d'où dépendra le statut juridique de l'entreprise (création d'une entreprise multi-nationale du type SAS ou Air Afrique), et l'obtention de droits de trafic au plan national (lorsque des trafics intérieurs pourront être acheminés, comme en France) et au plan international; la nouvelle compagnie entrera directement en concurrence avec les compagnies aériennes déjà exploitantes et désignées dans les accords bilatéraux, d'où une concurrence certaine et la nécessité d'une entente avec ces compagnies.

- Problèmes douaniers

Ces problèmes se poseront sous tous leurs aspects tant au plan de l'organisation générale (accélération des formalités) qu'au plan pratique (heures d'ouverture des bureaux).

- Problèmes d'exploitation des aéroports

Le trafic étant effectué de nuit, se poseront des problèmes d'horaires d'ouverture des aéroports, et, dans certains cas d'aménagements de correspondances vers les pays non-européens.

- Titre de transport

Les problèmes résultant du caractère international et intermodal du transport devront être résolus dans des conditions telles que les opérations-mêmes de transport ne soient pas perturbées.

- Maîtrise du transport

La nécessité de maintenir la maîtrise la plus efficace sur l'ensemble de l'opération de transport de domicile à domicile posera des problèmes, au moins dans certains pays, du fait des différences existant dans les réglementations routières, et des privilèges existant parfois au bénéfice d'organismes nationaux (Postes, Chemin de fer).

Ce schéma fera l'objet du TITRE V.