



HAL
open science

Tendances de l'offre de transport ferroviaire international de marchandises

Daniel Debatisse

► To cite this version:

Daniel Debatisse. Tendances de l'offre de transport ferroviaire international de marchandises. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1989, 19 | 1989, pp.55-78. <10.46298/cst.11867>. <hal-04116061>

HAL Id: hal-04116061

<https://hal.science/hal-04116061v1>

Submitted on 2 Jun 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire HAL, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-SA 4.0 - Attribution - Non-commercial use - ShareAlike - International License

Tendances de l'offre de transport international de marchandises

Daniel DEBATISSE - LAREA-CEREM
Université de Paris X-Nanterre

Il est trivial de constater qu'avec l'internationalisation croissante de la production et des échanges, les nouvelles formes qu'elle emprunte et les perspectives du marché unique européen, l'acheminement international des marchandises devient, pour les entreprises de transport, une activité déterminante.

Il est non moins banal d'enregistrer que, globalement, le système national d'acheminement des échanges extérieurs reste marqué par d'importantes déficiences.

Ce constat établi, beaucoup plus délicate apparaît l'analyse des causes de ces déficiences et l'étude des perspectives du transport international.

Dans cette contribution, nous ne reprendrons pas tous les éléments de l'étude que nous avons menée, pour le compte du S.E.R.T., sur l'offre de transport terrestre international (°).

Au delà d'un certain nombre de rappels sur l'évolution de la demande et de l'offre de transport international, nous insisterons sur quelques enseignements que nous pensons pouvoir tirer de cette étude, et qui portent, pour l'essentiel, sur le statut économique de l'activité transport au sein du système de production et d'échanges ainsi que sur les conditions de sa plus grande efficacité.

UNE CONCEPTION DU TRANSPORT EN DECALAGE PAR RAPPORT AUX MUTATIONS DE LA PRODUCTION ET DE LA CIRCULATION INTERNATIONALE DES MARCHANDISES

Du côté de la demande

Dans la façon dont les entreprises, et notamment les entreprises exportatrices, intègrent le transport dans leur stratégie, il apparaît, pour l'essentiel, que :

- L'activité transport est conçue comme une activité plus ou moins maîtrisée et coûteuse, et inscrite dans une logique purement commerciale, de simple vente ou, au mieux, de marketing.

Toute référence à une logique industrielle, productive, de recherche de valeur ajoutée par le transport, est, dans la quasi totalité des cas, totalement absente.

Le poids de cette logique strictement commerciale se retrouve à la fois dans la place des transports dans l'organisation des entreprises, et dans la primauté du couple qualité / prix à laquelle les transports doivent satisfaire en offrant le niveau le plus élevé pour le premier terme du couple et le niveau le plus faible pour le second terme.

- L'activité transport est singulièrement réduite à la fonction d'acheminement. Même si certaines entreprises se réfèrent à l'importance qu'elles attachent à des prestations élargies et constitutives de chaînes transport, et mettent en place, à des degrés plus ou moins élaborés, des politiques logistiques, celles-ci

(°) Cette étude qui a été menée avec le concours de MM. Hervé BRETON (Ingénieur TPE), Gilles PACHE (Chercheur au CRET), Thierry SAUVIN (Chercheur au LAREA CEREM) et qui a bénéficié du suivi du groupe de travail du COSSAT animé par Monsieur Gaston BESSAY (O.E.S.T.) est disponible, ainsi que sa synthèse, au S.E.R.T.

restent le fait, soit de l'entreprise elle-même, ou de ses filiales, soit d'entreprises indépendantes mais situées dans des relations de sous-traitance par rapport à l'entreprise donneur d'ordres.

La maîtrise des montages logistiques ou, plus simplement des systèmes de circulation des produits n'est, qu'exceptionnellement, déléguée aux entreprises de transport.

Même dans les cas de recours à des transitaires ou commissionnaires, les termes des prestations et des contrats sont stricts et déterminés par l'entreprise donneur d'ordres et ne portent, le plus souvent, que sur les conditions d'acheminement.

Ceci pose, non seulement, la question des rapports entre les chargeurs et les transporteurs, et, dans ce cadre, celle du rôle et des fonctions des auxiliaires de transport, mais, plus largement, celle du statut économique du transport, et de son intégration, au travers de la stratégie des firmes, au système productif.

Ainsi, peut-on dire que, du côté de la demande, l'enjeu transport, la reconnaissance de son rôle productif, porteur d'efficacité et de compétitivité, restent encore largement sous-estimés, et continuent de s'arrêter à la porte des entreprises.

Pour la plus grande majorité des chargeurs, le transport continue d'être pensé comme une activité devant travailler sous contraintes et se soumettre à des impératifs qui lui sont dictés de l'extérieur.

Du côté de l'offre

Globalement le système national de transport international se caractérise par :

- . le déficit de la balance des services de transport
- . d'importants déséquilibres dans la contribution des différents modes, et, au sein de chaque mode, entre les différents intervenants.

Nous nous contenterons de quelques rappels sur l'offre ferroviaire, pour nous attacher davantage à l'offre routière.

Les déficiences de l'offre ferroviaire

Si, sur fond de régression tendancielle du transport ferroviaire, la SNCF semble mieux résister dans le domaine du transport international, cette apparente réussite masque des déséquilibres et une inadaptation certaine de l'offre ferroviaire aux nouvelles conditions d'acheminement du commerce extérieur.

Au plan global, le trafic ferroviaire international n'a fait, sur une dizaine d'années, que se maintenir. Ce maintien n'est dû qu'à la croissance, sur la période, du trafic de **transit**. Cette croissance ne compense pas les pertes absolues, et plus encore relatives, enregistrées dans le trafic d'exportations et, plus encore, dans celui des importations.

A cela il faut ajouter le décalage qui existe entre la structure par produits du commerce extérieur français et la structure par produits des trafics ferroviaires internationaux.

Comme pour le trafic intérieur, le transport international de la SNCF s'appuie sur des flux massifs de produits lourds qui, dans l'ensemble, ne constituent pas les postes les plus importants de la balance commerciale de la France, ni surtout les postes les plus porteurs, en particulier quand ils sont appréhendés en valeur.

De plus convient-il de souligner que, dans la plupart des cas, la structure des trafics ferroviaires ne reflète pas la structure des échanges avec nos partenaires.

Si l'on établit, par pays, le rapport entre les trafics et les flux globaux d'importations et d'exportations, on constate, qu'en dehors des relations avec la RFA et le Benelux, la structure des transports internationaux de la SNCF avec nos principaux partenaires commerciaux ne correspond pas à la structure de nos échanges avec ces mêmes partenaires.

Le même exercice effectué à partir des différentes catégories de produits transportés et échangés, révèle des déséquilibres encore plus profonds.

Toutefois, les déséquilibres enregistrés ne tiennent pas, intrinsèquement, aux caractéristiques du transport ferroviaire, mais renvoient à la consistance de l'offre et à la stratégie globale de l'établissement public.

On peut noter, en effet, que l'offre internationale de la SNCF :

- se fonde sur quelques produits performants mais isolés
- ne diffère pas fondamentalement de l'offre nationale, axée sur les trafics lourds et le train complet
- se heurte au manque d'articulation avec les réseaux étrangers
- repose sur une démarche privilégiant les fonctions de **traction**, y compris dans le cadre du développement du transport combiné.

Plus fondamentalement, l'efficacité de l'offre ferroviaire internationale paraît se heurter à deux problèmes étroitement liés : une conception du transport qui reste pour l'essentiel circonscrite à une fonction d'acheminement et l'absence de stratégie de groupe.

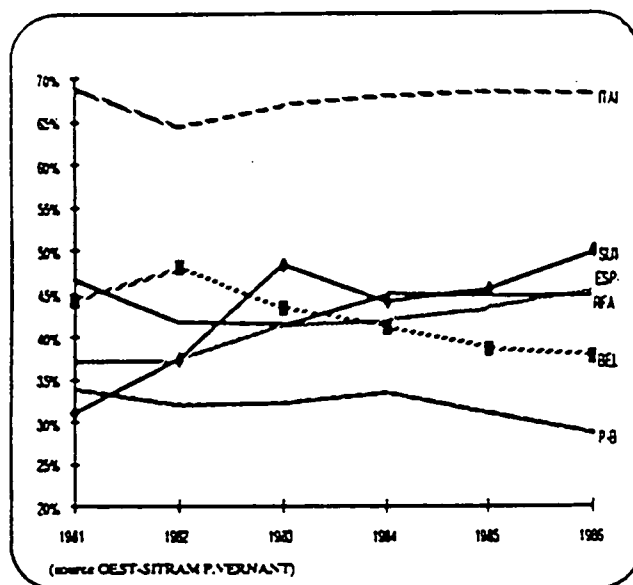
Les déficiences de l'offre routière

En matière routière on assiste depuis de nombreuses années, à une détérioration tendancielle des performances des entreprises nationales, marquée, en particulier, par la dégradation de la part du pavillon routier français.

La fragilité croissante des positions françaises est, là aussi, particulièrement sensible dans les trafics d'importations, ce qui révèle, entre autres choses, l'insuffisance de la présence des entreprises françaises à l'extérieur.

Le graphique suivant permet d'apprécier les déficits de nos taux de couverture.

Taux de couverture routiers dans l'acheminement du Commerce Extérieur



Les déséquilibres du système national d'offre de transport routier international tiennent, à l'évidence et en très grande partie, aux conditions générales dans lesquelles s'exerce la concurrence et notamment aux tendances lourdes à la dérèglementation qui marquent la dernière période.

Ils ne sauraient, pour autant, être imputés à ces seules causes. Les déficiences enregistrées sont, avant tout, à rechercher dans l'état de structuration du secteur, les stratégies mises en œuvre par les différents opérateurs et la capacité des

entreprises à faire face aux profondes mutations, tant structurelles que fonctionnelles, qui, avec la crise, façonnent, notamment dans le domaine international, l'activité transport.

De sorte qu'à l'heure actuelle, seules quelques entreprises sont en mesure de constituer et maîtriser réellement, une offre de transport international efficace.

Ces entreprises, contrairement à celles qui, massivement, réagissent par inertie et de façon exogène aux développements de l'internationalisation, tentent de déployer des stratégies anticipatives où l'international est d'emblée endogénéisé à une offre globale, directement articulée aux besoins et évolutions des processus de production et circulation des marchandises.

A l'évidence ceci suppose des moyens matériels, humains et financiers importants. Mais ces moyens ne constituent pas une condition suffisante. Encore faut-il que ces entreprises conçoivent le transport comme une véritable activité industrielle et qu'elles soient en mesure d'en maîtriser les différents paramètres.

Chacun s'accorde à reconnaître, aujourd'hui, que le transport suppose un élargissement du rôle et des fonctions de transporteur.

Cet élargissement, qui constitue une tendance irréversible, porte, non seulement sur l'intégration de fonctions annexes valorisantes au cours du processus de circulation des marchandises mais, de plus en plus, sur les capacités des entreprises à accéder au fret, et à gérer, simultanément, les informations de différentes natures concernant ce fret.

Le transport international est particulièrement concerné par ces évolutions. Mais l'efficacité de l'offre de transport international ne peut se limiter à ce seul élargissement fonctionnel. Elle requiert des entreprises, non seulement la capacité à établir des liaisons transnationales, pluridimensionnelles, multifonctionnelles et multispatiales mais aussi celle de maîtriser cet ensemble de liaisons.

L'enquête que nous avons menée, auprès d'entreprises de tailles et de statuts différents, révèle que la maîtrise globale des vecteurs de l'offre de transport international par ces entreprises, reste insuffisante.

L'espace d'intervention des entreprises de transport ne peut plus, en effet, se ramener simplement à un ensemble de lignes internationales, mais suppose la constitution de véritables réseaux où le système des liaisons internationales, constituant les supports de l'acheminement, s'articule à certains pôles de valorisation des activités transports, à certains nœuds de collecte et de livraison du fret, à un système corrélatif de collecte, de traitement et d'acheminement des informations relatives aux marchandises transportées.

Le tableau suivant montre la façon dont cet espace est structuré par les entreprises.

Structuration par les entreprises de leur espace international

Liaisons	Implantations en France				Implantations à l'étranger				Correspondants à l'étranger					
	1	2/3	5/10	de 10	0	1	2/3	5/10	de 10	0	1	2/3	5/10	de 1
1 pays	ΔΔΔΔ	S			ΔΔΔΔ	*				ΔΔ	ΔΔ	*		
	H				H					H				
	*				S					S				
2 à 3 pays	ΔΔΔΔ	H H H		O	ΔΔΔΔ	***				ΔΔΔ	H	H H H		
	ΔΔ	H H H			ΔΔ	*				ΔΔΔ			0	
	H H	H			H H H H					H H H	***			
	*	---			H H H					H H				
					O					*				
3 à 6 pays	H	H	OOO	SSS	H H	OO	SS	S			H H	OO	O	
			SSS		O	S						S	SSSS	
					SS								S	
8 à 10 pays	Δ		OO	O	Δ		O	*					OO	Δ
			S		OO		S						*	O
			---				*							S
														*
de 10 pays			*	OO	S		OO	*						OO
				SS			S							SS
				*			*							---

Légende	Δ	← Entreprises artisanales
	H	P.M.E
	O	← Grandes entreprises françaises
	S	← Filiales ou établissements de groupes Français
	*	← Filiales ou établissements de groupes Etrangers

On remarquera :

- la faiblesse des implantations françaises à l'étranger,
- que cette structuration repose principalement sur des systèmes de correspondants,
- que les rares présences véritablement opérationnelles des entreprises françaises à l'étranger reposent, à la fois, sur un système de liaisons portant sur plus de trois pays et sur l'existence d'un réseau national suffisamment charpenté.

Au total, la structuration de l'espace international par les entreprises françaises, reste faible. Cela tient à des facteurs structurels, mais aussi, et très largement, à des choix stratégiques qui renvoient, en dernière analyse à la conception qu'ont les différents opérateurs de leur activité aussi bien en ce qui concerne la nature de leurs produits que celle de leurs systèmes de production. Or les contenus des produits transports et des systèmes de production qui les soutiennent connaissent, aujourd'hui, de profondes mutations.

L'EMERGENCE DE NOUVEAUX PRODUITS, DE NOUVELLES FAÇONS DE PRODUIRE, ET DE NOUVELLES STRATEGIES

Le plus souvent l'analyse du système de transport met fortement en relief ses spécificités et son hétérogénéité. Sans nier ces réalités, notre étude s'est davantage attachée, au travers des diversités qui habitent le transport international, à rechercher la dynamique qui l'anime.

Un système composite

En dépassant la multiplicité des cas observés, le système d'offre de transport international peut, en référence à l'économie industrielle, être ramené à trois grands types de produits et de systèmes de production :

- des produits **uniformes** correspondant à la **monoproduction**
- des produits **multiformes** correspondant à une **production diversifiée**
- des produits **systèmes** correspondant à une **production complexe**

Si les deux premières catégories de produits et de systèmes de production sont aisément identifiables, la troisième catégorie appelle quelques précisions.

Par produits-systèmes nous entendons des produits qui sont constitués, au-delà de contraintes et de caractéristiques techniques spécifiques, sous une forme relativement **banalisée** mais comportant un ensemble de **propriétés polyvalentes** pouvant être mises en service **à la demande**.

La production complexe, rompant avec l'organisation linéaire d'une production par filière établie à partir d'une technologie ou d'un savoir faire particulier, se constitue en **réseau** à partir de technologies et savoir faire multiples.

Croisant la nature des produits transports et l'organisation de leur production, cette typologie, qui s'appuie sur la stratégie des entreprises et sur la configuration de leur offre, permet d'appréhender sans rupture analytique, les degrés de

cohérence et de continuité, ou au contraire d'incohérence et de rupture, qui modèlent le système de transport international.

Au plan macro-économique, et à un moment donné, ces trois types de produits et de systèmes de production coexistent et s'intriquent, dans des espaces différenciés, pour constituer l'offre nationale de transport international et en spécifier l'efficacité.

Appréhendées en dynamique, les trois catégories repérées constituent, comme pour l'économie industrielle et en réponse aux évolutions que celle-ci enregistre, des étapes dans le cycle des produits et de la production de transport.

Une nouvelle étape dans la production de transport

- Lorsque le transport n'est que simple acheminement, ses priorités sont d'ordre technique ou physique.

La prestation est uniforme et ne vise qu'à répondre à un problème unidimensionnel : le besoin de déplacement des marchandises d'un point à un autre.

Le système de production est lui-même frustré. Il s'agit d'une monoproduction combinant le travail au matériel roulant et utilisant comme vecteurs les différents types d'infrastructures. Placés en situation de dépendance par rapport à la demande, les opérateurs de tels transports ne peuvent avoir que des stratégies passives, d'adaptation à cette demande et visant, essentiellement, à comprimer au maximum le prix de vente en jouant principalement sur la variable travail aussi bien en termes de durée que de rémunération. On retrouve ici les principales caractéristiques du **tractionnariat**.

- Lorsque les acheminements sont assortis de prestations annexes, on se trouve en présence de produits plus ou moins multiformes et visant à répondre à un problème pluridimensionnel : agréger aux acheminements, une ou plusieurs opérations ponctuelles.

Le système de production se diversifie et se constitue en **chaines de transport** dans lesquelles plusieurs unités de production, appartenant à une ou plusieurs entreprises, participent solidairement à la satisfaction de demandes finales spécifiques, à travers un ensemble hiérarchisé d'interventions techniques et économiques.

Tout comme pour les **filières** en économie industrielle, la finalité stratégique de ces chaînes de transport est le contrôle de certains de leur points nodaux ou de certains de leurs segments dominants.

La logique d'une telle organisation de la production, accentuée par le caractère particulièrement éclaté de la demande finale de transports internationaux, conduit les opérateurs à rechercher la maîtrise de la chaîne transport, le plus en aval possible, au plus près du marché.

Ainsi assiste-t-on, à une concentration des efforts stratégiques et des moyens au niveau de la collecte et du traitement des informations sur le fret et, corrélativement, à différentes pratiques visant à reporter les effets pénalisants des nouvelles exigences de la demande, sur les productions situées en amont des chaînes de transport, notamment celles à forte composition en capital fixe et en effectifs, et singulièrement les acheminements.

Ce mouvement d'**internalisation** des activités rentables et d'**externalisation** des activités coûteuses, se double d'un glissement fonctionnel des entreprises le long des chaînes transport et d'une recomposition autour des métiers de ce que l'on peut appeler, des **ensemblers** du transport, et qui se traduit par le poids accru, au sein du secteur, des commissionnaires et, corrélativement, des loueurs.

Cette organisation de la production de transport international apparaît, aujourd'hui, dominer l'ensemble du secteur.

Les contradictions qu'elle recèle, se traduisent, pour certaines entreprises, par des taux de rentabilité élevés, mais se soldent, pour l'ensemble du système d'offre, par un taux d'inefficacité relativement élevé, compte tenu des nouvelles conditions de la production industrielle et des échanges internationaux.

De sorte que l'on voit apparaître, certes chez un nombre encore restreint d'entreprises, notamment des grandes, de nouvelles stratégies et de nouvelles conceptions et formes d'organisation du transport.

- Pour ces entreprises, le transport est bien appréhendé pour ce qu'il est, à savoir : une réponse particulière à une demande spécifique et de plus en plus complexe.

Comme il est exclu que le transporteur engage un processus de production correspondant à chaque demande, il est amené à résoudre la contradiction entre la multiplicité des demandes et l'unicité de son outil de production, en inventant de nouveaux produits et de nouvelles façons d'organiser et de produire le transport.

On constate que les transports internationaux n'échappent pas à la nouvelle dialectique d'**homogénéisation** - **différenciation** qui, avec la crise, caractérise l'ensemble du système productif.

Ainsi, voit-on se constituer, chez certaines entreprises, une production à la fois de plus en plus **standardisée**, mais recelant une gamme de caractéristiques

suffisamment ouverte pour permettre des usages largement différenciés : ce que nous définissons comme des **produits systèmes**.

La forme du produit final, c'est à dire la détermination ultime de la combinaison de propriétés intrinsèques qui constituent la réponse aux problèmes de l'utilisateur, se fait lors de la rencontre : commande de prestation/fourniture de prestation. C'est cette combinaison qui apparaît sur le marché, qui est objet de contrat, et qui constitue l'offre du transporteur.

La production de transport, quant à elle, est un acte antérieur qui vise justement à fabriquer, de façon industrielle, les produits systèmes. De sorte que l'on assiste, au travers de ces produits systèmes, à un **effet de stockage** de produits transport particuliers, et qu'il devient de plus en plus hasardeux de continuer de considérer que la production de transport et sa consommation sont deux actes simultanés. A l'évidence ceci pose en d'autres termes les problèmes de surcapacité et de régulation de l'offre de transport.

Ces nouveaux produits appellent de nouvelles combinaisons productives. La logique qui préside à la constitution de produits systèmes n'est plus celle de la filière, mais celle des **complexes de production**. Ceci implique, non plus la maîtrise d'un segment technologique spécifique ou d'une activité particulière, mais celle d'un ensemble architecturé de technologies et de savoir-faire organisés en une sorte de **grappe** regroupant les métiers du transport, des différentes prestations annexes et de l'information, et où les différents segments d'activité, et leur agrégation, sont **objet de valorisation**.

C'est ici que la constitution et la maîtrise des **réseaux** prennent toute leur importance. Il ne s'agit plus, comme dans la stratégie de diversification, de développer et/ou maîtriser des relations et des activités ponctuelles, mais, au travers du maillage de l'espace national et international, de construire un système cohérent et fluide de valorisation des marchandises au cours de leur déplacement, en intégrant étroitement leur circulation à leur production et à leur affectation sur les marchés.

Ainsi, de processus d'acheminement, le transport devient un véritable processus de **cheminement**, relevant d'une nouvelle activité : celle **d'industriel de la circulation**, qui cumule les fonctions de concepteur, d'organisateur, de producteur et d'opérateur de ce cheminement.

Ce mouvement s'accompagne, à la fois de nouvelles recompositions fonctionnelles, structurelles et financières au sein du secteur des transports, et de la présence de plus en plus marquée, dans le secteur, d'acteurs appartenant à d'autres branches

d'activité, tels que les industriels de l'informatisation et de la communication, ou les groupes bancaires et financiers.

Ces évolutions, qui nous paraissent devoir dessiner les transports de l'an 2000 n'en sont qu'à leurs prémices.

Pour l'heure, le système d'offre de transport international reste le résultat de la coexistence interactive de situations, de stratégies et de politiques, hybrides et contradictoires. Et ce n'est qu'au travers de cette dynamique contradictoire que le système d'offre de transport est amené à trouver ses facteurs d'unité et d'efficacité.

L'EFFICACITE DU SYSTEME DE TRANSPORT INTERNATIONAL : CONTRADICTIONS ET ENJEUX

L'exigence d'une plus grande efficacité dans le système d'acheminement du commerce extérieur est, le plus souvent, liée à celle d'une plus grande compétitivité, aussi bien des entreprises que de l'économie nationale. Cette double exigence recèle un certain nombre de contradictions.

Aspects contradictoires de la compétitivité internationale

Le problème de la compétitivité internationale est abordé, le plus souvent, uniquement en termes d'exportation. Or, la compétitivité de l'appareil productif national se mesure par sa double capacité à conquérir des marchés extérieurs et à résister à certaines importations.

Dans les deux cas le système de transport est sollicité.

Notons, à cet égard, qu'il nous paraît tout aussi vain, de la part des chargeurs, de vouloir peser indument sur les prix du transport, que, du côté des transporteurs, de vouloir invoquer, auprès des chargeurs, une quelconque **préférence nationale**.

Plus fondamentalement, les corrélations à établir entre efficacité des transports et compétitivité internationale, ne sauraient être recherchées dans le seul champ international.

En effet, si, à l'évidence, une offre de transport international plus performante peut jouer de façon décisive sur les résultats à l'exportation, elle peut, tout autant et réciproquement, servir de support à la pénétration massive d'importations et réimportations venant concurrencer les productions nationales. Aussi en axant tous les efforts sur le seul transport international, on risque, à terme, d'aboutir à une situation paradoxale, où l'amélioration transitoire de

la balance des services transport se conjuguerait à une détérioration structurelle des échanges de produits qui, à son tour, se répercuterait de façon chronique sur les performances du transport international. Il convient donc, au plan microéconomique comme au plan macroéconomique, de maintenir, non seulement l'équilibre entre activités nationales et activités internationales, mais d'établir une forte cohérence entre les deux types de transport.

Il s'agit là, nous l'avons vu, de conditions indispensables à la constitution de nouveaux produits transport et à l'émergence d'un nouveau type d'offre, dont la plus grande efficacité, traduite en termes de valeur ajoutée supplémentaire et en gains de productivité, constitue le socle sur lequel peuvent s'ériger, de façon solide et durable, de nouveaux rapports aussi bien entre transporteurs et chargeurs, qu'entre opérateurs de transport.

On relèvera que l'efficacité de l'offre de transport, qui constitue un facteur important de rentabilité, aussi bien pour les chargeurs que pour les transporteurs, se heurte, actuellement et de façon générale, aux critères et procédures qui président à la recherche de cette rentabilité.

Aspects contradictoires de la rentabilité

Les obstacles structurels et stratégiques auxquels se heurtent la rentabilité et la compétitivité dans la sphère de la production, font que les entreprises industrielles tendent de plus en plus à rechercher de nouvelles normes de rentabilité et de compétitivité dans la sphère de la circulation.

Ainsi la recherche, au niveau de la production, d'une flexibilité accrue des processus et des moyens matériels et humains pousse à une tension maximum des cycles de circulation des produits : ce que traduisent la montée des exigences **logistiques**.

Au plan international, ces exigences se trouvent renforcées par l'éclatement transnational des processus de production et flux de marchandises, la course aux débouchés, les conditions et pratiques de la concurrence...

Tel que l'exprime la demande, le transport international doit être porteur de caractéristiques d'utilisation de plus en plus souples et qualitativement plus élevées pour un coût le plus faible possible.

Nous avons vu que la réponse du système d'offre à cette contradiction, entre, d'un côté, une **valeur d'usage** du transport élargie, et de l'autre une **valeur d'change** comprimée, a été double : l'évolution vers des produits multiformes et une bi-polarisation du secteur entre, ce que nous avons appelé, les ensembliers

du transport, et les tractionnaires.

Ce mouvement s'est traduit par une partition entre :

- . les opérations liées aux acheminements et aux interventions physiques sur les marchandises, qui, en particulier, nécessitent des investissements importants entraînant des immobilisations à moyen et long terme et, le plus souvent, un taux d'endettement élevé, pour une faible rentabilité.
- . les opérations d'organisation des transports, qui nécessitent des investissements relativement moins importants, pouvant être financés sur des ressources de court terme, et dégagant des taux de retour à la fois plus rapides et plus rémunérateurs.

Cette partition accentue les déséquilibres entre les entreprises comme entre les modes et, outre des rigidités structurelles et fonctionnelles, provoque, chez un certain nombre d'opérateurs, des réflexes et comportements de **résistance** devant l'évolution du secteur, qui tendent à figer sa modernisation et son efficacité globale.

Dans le même temps, le rôle de plus en plus important des fonctions de collecte du fret et d'organisation des transports, et la concentration des moyens des grandes entreprises sur ces fonctions ou sur certains créneaux, avec **externalisation** des opérations les moins rémunératrices, tend à transformer un nombre grandissant d'entreprises en simples sous traitants.

Par ailleurs, alors que les développements technologiques et le besoin d'une plus grande efficacité du capital, exigent une intégration de plus en plus poussée de la circulation des marchandises à leur production, et la transformation de ces deux moments en un processus continu, on assiste :

- . à un pôle et à travers les politiques logistiques, au reflet, mutilé par la crise et la rentabilité à court terme, de cette exigence,
- . à l'autre pôle, et pour un nombre de plus en plus important d'entreprises, à une déconnexion d'avec le système productif, qu'il soit local, régional ou national, et à un recul par rapport à cette exigence.

Au plan international, et notamment dans le second cas, cette forme de **désengagement territorial**, se traduit par un alourdissement des déséquilibres de flux, un report d'activités sur les transits et trafics tiers, des détournements de trafics, une détérioration et une précarité accrue des résultats du pavillon national.

Le dépassement de ces différentes contradictions de l'offre de transport international ne se décrète pas, mais doit s'appuyer sur la mise en œuvre d'un certain nombre de processus de transformation des structures, des activités,

des stratégies, des politiques actuelles.

Vers plus d'efficacité dans l'offre de transport international ?

Le déploiement des fonctions d'industriel de la circulation, que nous avons pu repérer au travers des stratégies d'un certain nombre d'entreprises, et le passage à de nouvelles gammes de produits transport et de nouvelles façons de les produire, passent, nous semble-t-il par trois conditions impératives :

- . la réconciliation des fonctions traditionnelles de transporteur et des fonctions d'architecture et de valorisation des flux,
- . une meilleure intégration de la circulation des marchandises et de son rôle productif aux systèmes et processus de production et à leurs mutations,
- . une politique des transports et des moyens prenant en compte les deux premières conditions.

La mise en œuvre de ces trois conditions suppose, entre autres choses, que soient revus les relations entre modes et entre les différentes catégories d'opérateurs de transport, les rapports entre ceux-ci et les différentes catégories de chargeurs, les objectifs et critères de gestion, qui président, aussi bien aux stratégies d'entreprises qu'à la politique globale des transports.

Une plus grande efficacité, du transport en général et du transport international en particulier, nécessite, de façon prioritaire, de nouveaux types de rapports entre les différentes catégories d'opérateurs qui interviennent pour constituer l'offre de transport.

Ces nouveaux rapports ne peuvent se fonder, en dernière instance, que sur la complémentarité des activités constitutives du cheminement des marchandises et sur l'amélioration de la productivité et de l'efficacité de chacune de ces activités et de leur agrégation.

Les logiques de filières et de pilotage de l'offre par l'aval, en pénalisant certaines entreprises et certains segments de la circulation des produits, conduisent à une détérioration de l'efficacité globale de l'offre.

Ces logiques qui induisent, notamment, un recours accru au tractionnariat et à des formes léonines de sous-traitance, doivent céder le pas à de nouvelles logiques se constituant à partir de la notion d'avantages conjoints. Cela implique, en réponse au besoin d'une offre de plus en plus multimodale et pluri-prestations, le repérage et la construction de solidarités objectives entre les différents stades ou les différents intervenants de la circulation des marchandises, et la revalorisation concomitante des activités situées en amont de cette circulation

intervention sur produits, acheminements...

Ces nouvelles logiques peuvent prendre naissance au sein d'une entreprise ou d'un groupe transport, au travers de certains regroupements d'entreprises ou à partir de nouvelles formes de **partenariat** inter-entreprises.

Quelles que soient les formes empruntées par cette mise en cohérence et en convergence des éléments constitutifs d'une offre complexe plus performante, celle-ci ne peut naître que de la détermination de gisements de productivité et d'efficacité, et de leur mise en exploitation. Ce qui suppose de sensibles efforts d'investissement.

Pour un certain nombre d'entreprises, il s'agit surtout de réorientation dans les choix d'investissements. Mais pour un très grand nombre d'entreprises du secteur, cette réorientation se double de la nécessité de revoir et de faciliter leurs conditions d'accès aux circuits financiers et aux aides publiques.

Simultanément, et pour que ces investissements portent leurs fruits, il est nécessaire de parvenir à un certain **assainissement** du marché des transports, afin que les différents opérateurs puissent dégager, de façon stable, une rentabilité suffisante leur assurant des moyens propres de modernisation et de développement de l'offre.

Pour une large part, l'assainissement du marché relève des interventions de la puissance publique et de sa politique globale des transports.

A cet égard, la **L.O.T.I.**, en jetant les bases d'une politique multimodale cohérente et équilibrée, fondée sur la recherche d'une plus grande efficacité économique et sociale des transports, fournit un cadre de référence adéquat. Reste qu'un certain nombre de progrès peuvent être accomplis, notamment au niveau de la réglementation intérieure et internationale, des aides à l'investissement, à la modernisation, à la formation ou à l'exportation, de même qu'au niveau du développement de certains types d'infrastructures permettant de valoriser le transport.

Encore convient-il, pour que ces mesures se traduisent en effets concrets et durables, qu'un terme soit mis à la sous-évaluation globale dont le transport est l'objet, ainsi qu'aux pratiques perverses de péréquation et de compensation entre les tarifications intérieures et internationales, et de façon générale que soient enrayerées les différentes pressions dérégulatrices qui agissent sur, et dans, le secteur.

Lorsqu'on évoque ces pressions dérégulatrices, il est de coutume d'invoquer les contraintes extérieures qui pèsent sur l'ensemble de l'économie nationale

ou plus spécifiquement sur le secteur des transports.

A l'évidence ces contraintes existent et sont même de plus en plus fortes. Mais il ne faut pas perdre de vue, que d'importantes sources de dérégulation résident au sein même du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie nationale.

Les facteurs de dérégulation internes au secteur des transports, renvoient aux contradictions et enjeux que nous avons décelés dans l'analyse du système d'offre et de son efficacité. Il n'est donc pas utile d'y revenir, sauf pour avancer, que ce ne peut être que par un processus interne au secteur que pourra s'amorcer l'assainissement structurel et fonctionnel requis par la constitution d'une offre plus efficace.

En particulier, et même si la proposition peut paraître abrupte, il semble bien que ce soit aux différents opérateurs de transport, qu'il incombe d'ériger, par de nouveaux types de rapports entre les modes et les différents acteurs de la circulation des marchandises, ce qu'il faut bien appeler un système de **barrières à l'entrée**.

Comprenons nous bien : un tel système ne doit pas être conçu comme visant à promouvoir de quelconques stratégies malthusiennes ou frileusement protectionnistes, mais comme un moyen d'assurer un meilleur équilibre structurel ainsi qu'une plus grande cohésion fonctionnelle au secteur, et constituer un gage d'efficacité et de compétitivité de son offre.

Cela permettrait, entre autres choses, d'éradiquer du secteur, le recours à certaines formes abusives de sous-traitance et de tractionnariat, et de trouver des solutions à la situation d'un nombre croissant de transporteurs qui, pour survivre, sont contraints d'accepter du fret à n'importe quelles conditions. Ces pratiques et ces situations, conduisant à un avilissement général des conditions d'exploitation dans le transport, hypothèquent en effet, de façon lourde, l'émergence d'un système d'offre plus performant.

Les éléments de dérégulation générés par l'ensemble de l'économie nationale renvoient, pour leur part, aux contradictions et enjeux qui se nouent entre circulation et production des marchandises, et dans les tendances à une intégration de plus en plus forte de l'une à l'autre, et qui trouvent leur traduction dans les relations entre chargeurs et opérateurs de transport.

Pour beaucoup, ces relations devraient s'exprimer dans la **logistique**. Or, les conceptions et les formes concrètes empruntées par la logistique aujourd'hui, sont porteuses de contradictions.

Fondamentalement pilotée par l'aval, la logistique tend, en effet, dans le système d'inter-relations du triptyque producteur-opérateur de transport-distributeur,

à surdimensionner les paramètres et contraintes imposés par la troisième catégorie d'acteur, et à grever les rapports entre les deux autres catégories d'agents. Ceci revient, en fait, à nier, de façon essentielle, le contenu productif de valeur ajoutée du transport et à le réduire à un ensemble de coûts. Ainsi se trouve singulièrement mutilé, le rôle de la circulation comme élément décisif, de l'ensemble du cycle du capital et, pour reprendre une formulation largement admise, de **l'entrelacement répétitif de ses phases de production, de circulation et de réalisation.**

Il reste que, malgré les contradictions qu'elle engendre, la logistique a le mérite de poser aux opérateurs de transport un problème majeur, à savoir : comment faire pour que leurs activités soient bien, **le prolongement dans le temps et dans l'espace de la production**, sans qu'ils perdent leur identité économique et la maîtrise de leur outil de production et de leur savoir faire ? Autrement dit, comment les opérateurs de transport peuvent-ils parvenir à une intégration plus serrée de leurs produits, à la production et à la réalisation des marchandises, tout en assurant simultanément suffisamment d'autonomie et de maîtrise à leur offre, par rapport aux pressions à court terme de la demande.

La réponse, que certaines entreprises ont commencé d'apporter à ces questions, se trouve, nous l'avons vu, dans leur ambition de se positionner comme industriel de la circulation et de construire un nouveau système d'offre qui ne dissocie pas l'international du national, et qui passe par l'élaboration d'un nouveau type de produits à partir d'une production plus complexe bâtie sur la constitution de réseaux.

Ce nouveau système d'offre, en **réinternalisant** ou en procédant à de **nouvelles formes de maîtrise** des éléments constitutifs de cette offre, procure aux opérateurs de transport, un plus grand degré de cohérence dans la configuration de leurs produits et une plus large autonomie de décision par rapport à la demande.

Plus productif, plus efficace, mieux maîtrisé, un tel système d'offre, renouvelle les réponses aux problèmes d'intégration du transport au système de production et d'échanges, de la diffusion de la valeur ajoutée qu'il apporte à l'ensemble de l'économie, du partage de cette valeur ajoutée entre les différents intervenants et, par conséquent, aux problèmes de la logistique.

Ces réponses passent par la mise sur pieds de nouvelles relations avec les chargeurs, fondées sur des rapports de partenariat **conflictuels**, mais aussi sur des **solidarités** objectivées par la crise d'efficacité du capital et l'âpreté de la concurrence internationale.

Ce nouveau type de relations, qui reste à construire, permettrait de réduire considérablement les facteurs de dérégulation, déséquilibre et dysfonctionnement qui agissent de façon négative sur l'offre de transport, son efficacité, sa compétitivité.

Or, ceci risque d'être brutalement remis en cause avec le choc que va constituer, pour le système de transport national, la mise en place du marché unique européen.

La **libéralisation** accélérée des transports, préalablement à la consolidation du système national d'offre de transports et à celle du système productif, va accentuer tous les déséquilibres et aviver toutes les contradictions que nous avons relevées, tant au sein de l'appareil de transport et au sein de l'appareil de production, que dans les rapports entre les deux.

Face à ces contradictions, le simple jeu des rapports de force internationaux entre les différents opérateurs de transport, non seulement ne peut suffire, mais est porteur de graves et nouveaux déséquilibres.

Il paraît donc judicieux de s'engager, préalablement et de façon volontariste, dans la consolidation et la modernisation en profondeur du système des transports, le développement d'une politique multimodale active et équilibrée, la mise en place de nouvelles procédures de régulation des structures et des activités de transport tant national qu'international, avant de se lancer dans une libéralisation hâtive qui risque d'être coûteuse, non seulement pour l'ensemble du secteur des transports, mais pour l'ensemble de l'économie nationale.

BIBLIOGRAPHIE

- BERNARDET et
J.C LASSERE - "Le secteur des transports"
Economica - Paris 1985
- G. BESSAY - "Evolution comparée de l'emploi et de la situation
des entreprises de transport en 1980 et 1984 "
OEST - 1986
- BOSSARD
CONSULTANTS - "Conditions d'exercice des petites entreprises
de transports routiers"
1984
- H. BRETON - Rapport de TPE - ENTPE "Les entreprises
exportatrices et les transports"
1986
- F. CARRERE - "La logistique : ses applications aux PME/PMI"
Garnier Entreprises - 1984
- CEMT - Problèmes de capacité infrastructurelles posés
par le transit international"
Table Ronde 45 - Paris 1979
- "Les transports face aux changements structurels"
8ème Symposium - Istanbul 1979
- "Demande de transport marchandises - Résultats
pratiques des études sur le fonctionnement du marché"
Vingtième Table Ronde - Paris 1973
- R. CHAPONNIERE - "Internationalisation de la production et modes
de transport de marchandises"
Grenoble - 1976
- G. COSTA - Transports combinés"
INRETS - Arcueil 1986
- COMMISSION
TRANSPORT DE
L'ASSEMBLEE
EUROPEENNE - "Les transports intégrés"
P.E 103 240 B - Luxembourg 1986
- A.F. DAUGHETY - "Freight transport demand revisited : a micro-
economic view of multimodel multicharacteristic
service uncertainly and the demand for freight
transport"
Transportation research, volume 13 n° 4 - décembre
1979

- D. DEBATISSE - "Le mouvement d'internationalisation du capital français"
Etudes et Recherches ISERES 1984
- "Perspectives marchandises de la SNCF"
avec la collaboration de F. LAURIN
ISMEA - PARIS 1985
- J. DECAILLON - "Les transports dans l'économie"
Analyse et documents économiques n° 16
Juin 1985
- DTT - "Les transports terrestres de marchandises entre les pays de la CEE"
Paris 1986
- J. DUPUYDAUBY - "La filière portuaire française"
Rapport - décembre 1986
- L.A. GERARD VARET - "Concept de produit informatique et comportement
J.B ZIMMERMANN des agents de l'industrie"

Colloque structures économiques et économétrie
Lyon - 23-24 mai 1985
- G.E.S.T - "Grappes technologiques, les nouvelles stratégies d'entreprise"
Mc GRAW-HILL - Paris 1986
- GIBELIN - "Stratégie de la SNCF pour les marchandises"
Ronéoté 1983
- A.E. GIORDAN - "Les coulisses de l'export"
BFCE - Institut Européen des Affaires - Juin 1985
- P. GOBBI et - "Le choix intermodal. Analyse des reports de trafic
Y. AYRAUD d'un mode de transport sur un autre"
Revue générale des chemins de fer - avril 1977
- GROUPE DE TRAVAIL - "La politique des transports"
du 9ème Plan La Documentation Française - 1983
- GUILLAUMAT - "Orientations pour les transports terrestres"
Rapport - 1978
- P. HANAPPE - "Transports industriels, internationalisation de l'économie et mouvements de Kondratieff"
ATP socio-économie des Transports - Paris 1978
- "La pénétration de l'informatique et la réorganisation des relations entre chargeurs et transporteurs"
avec la collaboration de Catherine DESSEIN et Elisabeth GOUVERNAL
Développement et Aménagement - Paris 1981

- P. HANAPPE -
C. BOUTTE
- "Besoins logistiques des chargeurs et réponses des entreprises de chemin de fer"
Contributions - 10ème Symposium - CEMT Berlin 1985
- P. HANAPPE et
M. SAVY
- "Internationalisation de l'économie et politiques nationales de transports"
Prospective et Aménagement - Paris 1979
- INRETS
- Rapport du groupe de travail sur "Les transports combinés" - avril 1986
- D. KOM
- "Esquisse d'analyse structurelle et de l'évolution des entreprises de transports routiers de marchandises"
OEST - 1986
- D. KOM et
C. REYNAUD
- "L'internationalisation des échanges et les transports"
dans "Les transports en France"
La Documentation française - Paris 1982
 - "Transports liés au commerce extérieur et compétitivité économique" dans "Les transports en France"
La Documentation française - 1983
- LAGASSE
- "Mission transports terrestres"
La Documentation française - 1983
- K.J. LANCASTER
- "A new approach to consumer theory"
Journal of Political Economy - avril 1966
- L. MARUANI
- "Le transport dans les grandes entreprises nationales industrielles"
SAEP - Paris 1984
- C.A. MICHALET
- "L'intégration de l'économie française dans l'économie mondiale"
Economica - Paris 1984
- W. MIKLIUS and
K.L. CASAVANT
- "Estimated and perceived variability of transit time"
Transportation journal 47 - 51
- M. NETTER
- "Relations entre exploitants et usagers de transport et dissociation des pouvoirs de décision"
CRET - AIX EN PROVENCE 1976
- OEST
- "La part du tonnage transporté sous pavillon français dans le Commerce Extérieur de la France"
Etudes 1982 - 1985

- G. PACHE - "La mise en œuvre des prestations de circulation physique en transport terrestre international : Analyse de stratégies d'entreprises"
Ronéoté CRET - Aix EN PROVENCE Juin 1986
- "L'émergence de nouvelles professions comme facteur de dynamisation du système productif"
CRET - avril 1987
- M. PIERLOT et
E. PILLET - "Le gabarit ferroviaire"
Rapports sur les transports combinés
INRETS - Arcueil 1986
- E. QUINET - "Les transports en France"
La Documentation Française - 1982
- C. REYNAUD - "Les transports dans les équilibres économiques"
SAEP - Paris 1986
- "Les plateformes dans l'organisation des transports"
Ronéoté SAEP - Paris 1982
- "Transport international des marchandises : investissement"
Communication au 10ème Symposium international de la CEMT - Berlin 1985
- P. SALINI - "L'empire de la Tonne-Kilomètre" dans "Les transports en France"
La Documentation Française - Paris 1982
- Rapport de la "Commission sur les perspectives de développement du transport combiné" présidée par M. FRYBOURG
Ministère des Transports - janvier 1983
- M. SAVY - "Les relations de maîtrise dans le transport de marchandises"
Thèse AIX EN PROVENCE 1981
- H. SCHWAMM -
P. MERCIAI - "Les entreprises multinationales et les services"
Dossier de l'Institut de Recherche et d'Information sur les Multinationales
N° 6 PUF - Paris 1985
- P. SELOSSE - "Le secteur des transports routiers de marchandises face à la crise"
ENTPE - Paris Octobre 1986
- H.B THORELLI - "Networks : between markets and hierarchies"
Strategic Management Journal, vol. 7 - J.F 1986
- TER - SAEP - "Les grandes entreprises françaises de transport"
Paris 1983

-
- "La maitrise du transport terrestre international,
le cas du groupage France-Espagne- RFA"
Paris 1983
 - "Les échanges entre l'Europe et la péninsule ibérique
- Evolution et perspectives"
Décembre 1984
 - "La logistique au service de l'entreprise"
DUNOD - Paris 1983
 - "Valorisation du capital commercial par le contrôl
de l'Espace économique"
GRECO - CNRS "Transport et Espace"
AIX EN PROVENCE 1981
- TIXIER - MATHE
COLIN
- J. VITALI