



HAL
open science

La région, échelle de pertinence du transport pour compte propre en France : état des lieux et éclairages par les caractéristiques du service de transport

Cécilia Cruz, Pierre Zembri

► To cite this version:

Cécilia Cruz, Pierre Zembri. La région, échelle de pertinence du transport pour compte propre en France : état des lieux et éclairages par les caractéristiques du service de transport. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2009, 56 | 2009, pp.137-155. 10.46298/cst.12089 . hal-04151584

HAL Id: hal-04151584

<https://hal.science/hal-04151584>

Submitted on 5 Jul 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 Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

**LA RÉGION, ÉCHELLE DE PERTINENCE DU TRANSPORT
POUR COMPTE PROPRE EN FRANCE : ÉTAT DES LIEUX
ET ÉCLAIRAGES PAR LES CARACTÉRISTIQUES DU
SERVICE DE TRANSPORT**

CÉCILIA CRUZ
SPLOTT-INRETS &

MRTE-UNIVERSITÉ DE CERGY-PONTOISE

PIERRE ZEMBRI
MRTE

UNIVERSITÉ DE CERGY-PONTOISE

1. INTRODUCTION

Le transport est un indicateur de l'évolution des modes de production-distribution. En effet, il constitue une demande dérivée (RODRIGUE et alii, 2006) dans la mesure où les caractéristiques du produit ont un impact sur les conditions de son acheminement. VELTZ (1990) souligne pour sa part que le tissu industriel se reconfigure et que l'on échange davantage mais aussi autrement. L'organisation de la production se fait davantage selon une logique de *flux tirés*.

Cette évolution des systèmes productifs a contribué à renforcer la position dominante du transport routier. Cependant l'augmentation de la part du mode

routier ne s'est pas faite uniformément selon les différentes solutions de transport : le transport pour compte propre (CP) où le chargeur assure lui-même l'organisation du transport avec ses propres moyens¹, semble être abandonné au profit du transport pour compte d'autrui (CA) où le chargeur fait appel à des prestataires de transport. L'externalisation est une tendance forte depuis les années 1990 avec l'émergence de prestataires logistiques de type 3PL² et plus récemment de type 4PL³. Nous nous interrogeons ici sur la place du transport pour compte propre (CP) face à ce mouvement d'externalisation. Il s'agit d'examiner dans quelle mesure l'échelle régionale est caractéristique du transport pour compte propre et pourquoi l'externalisation ne s'est pas faite de façon identique sur tous les segments de transport.

Dans un premier temps, nous exposerons les évolutions des systèmes productifs qui ont conduit à un usage plus intensif du transport routier et ce, afin de mieux comprendre l'inscription du CP dans une logique régionale. Au-delà d'une apparente homogénéité, nous montrerons que suivant les régions, plusieurs types de compte propre apparaissent, et que suivant les territoires le recours au compte propre est différencié. Enfin, nous apporterons un éclairage sur les raisons de cette forme de spécialisation régionale.

2. LE MAINTIEN DU COMPTE PROPRE MALGRÉ L'AUGMENTATION DU RECOURS À L'EXTERNALISATION

2.1. LA FRAGMENTATION DE L'ORGANISATION DES SYSTÈMES PRODUCTIFS CONTRIBUE À LA DIMINUTION DU RECOURS AU COMPTE PROPRE

L'intensification des échanges est réelle. Les résultats issus de l'enquête ECHO⁴ réalisée en 2004 par l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) montrent que l'évolution en termes de nom-

¹ En France, le chargeur est autorisé à recourir à la location de véhicules avec ou sans chauffeur.

² 3PL (*Third Party Logistic*) : Entreprise tierce spécialisée dans les activités de transport et de logistique prestataire externe qui assume une partie des tâches logistiques (généralement le transport ou l'entreposage).

³ 4PL (*Fourth Party Logistics*) : Prestataire externe qui coordonne l'ensemble des activités logistiques qu'il confie à des sous-traitants.

⁴ Enquête Envois-Chargeurs-Opérateurs : Les informations recueillies auprès de 3 000 établissements français permettent de mettre en évidence les contraintes de production sur la réalisation du transport. Le principe consiste à suivre des envois de l'expéditeur jusqu'au destinataire en identifiant toutes les étapes intermédiaires afin de rendre compte de la complexité des chaînes de transport. Cette unité permet de mieux saisir les pratiques des acteurs du transport, c'est l'expédition qui déclenche le processus de transport. Le champ couvert par l'enquête est constitué de l'ensemble des établissements de 10 salariés et plus, appartenant aux secteurs de l'industrie (hors industries extractives) et des commerces de gros. Seules les expéditions de plus de 1 kg ont été enquêtées.

bre d'envois est plus rapide (+77 %) qu'en termes de tonnage (+54 %) par rapport à la précédente enquête réalisée en 1988 (GUILBAULT, 2007). La fragmentation des flux s'intensifie : la moitié des envois de 2004 présente un poids inférieur à 30 kg (30 % en 1988).

Cette intensification des échanges semble aller de pair avec l'externalisation du transport par les chargeurs. En effet, la multiplication des échanges augmente la complexité de l'organisation des flux, ce qui conduit de nombreuses entreprises à confier leur activité de transport à des prestataires spécialisés.

Cette fragmentation n'est pas que temporelle, elle est aussi spatiale : le nombre de petits établissements augmente tandis que le nombre de grands établissements (+ de 500 salariés) diminue sur la même période. Les unités de production sont plus petites, ce qui indique leur spécialisation sur quelques produits.

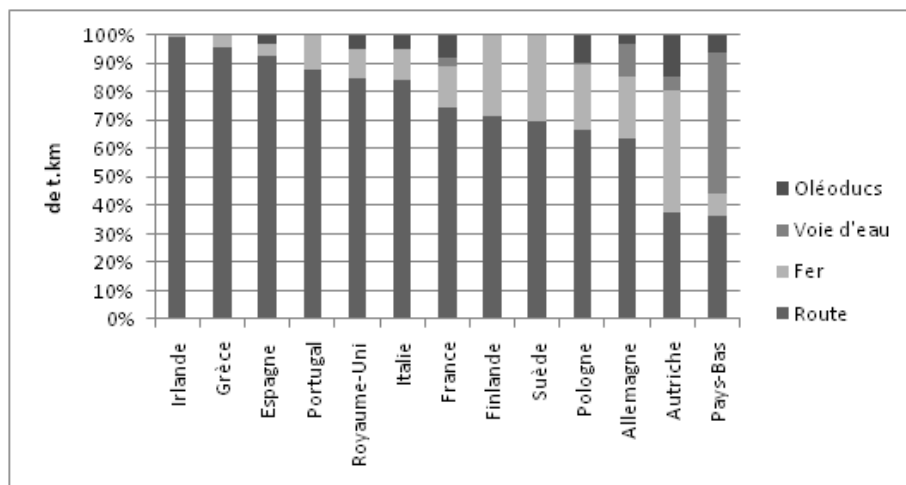
Ce fractionnement des envois et la dispersion spatiale des lieux de production ont conduit les entreprises à effectuer des arbitrages entre les coûts de stockage et les coûts de transport. En effet, la manière de gérer les flux influe sur les caractéristiques de la demande de transport (envois programmés ou non, pratique de stockage...). Le transport joue un rôle clé dans la mise en tension des flux, il est « *l'outil qui permet de concilier la contrainte spatiale et les impératifs économiques* » (BELLIVIER, 1995 : 260). La route semble répondre aux contraintes temporelles (fractionnement des envois) et spatiales (dispersion des lieux de production) des chargeurs.

On constate donc que l'usage de la route s'est accru et constitue le premier mode de transport depuis de nombreuses années en France comme dans de nombreux pays d'Europe Occidentale (Figure 1). La prépondérance de ce mode n'est pas récente : elle résulte de l'évolution de processus productifs qui, dans la durée, ont conduit à un usage plus intensif du transport. Pour autant, l'augmentation de l'usage du transport routier n'est pas favorable aux deux modalités du transport routier (CP et CA).

2.2. L'ESSOR DU TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI FACE AU DÉCLIN ANNONCÉ DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

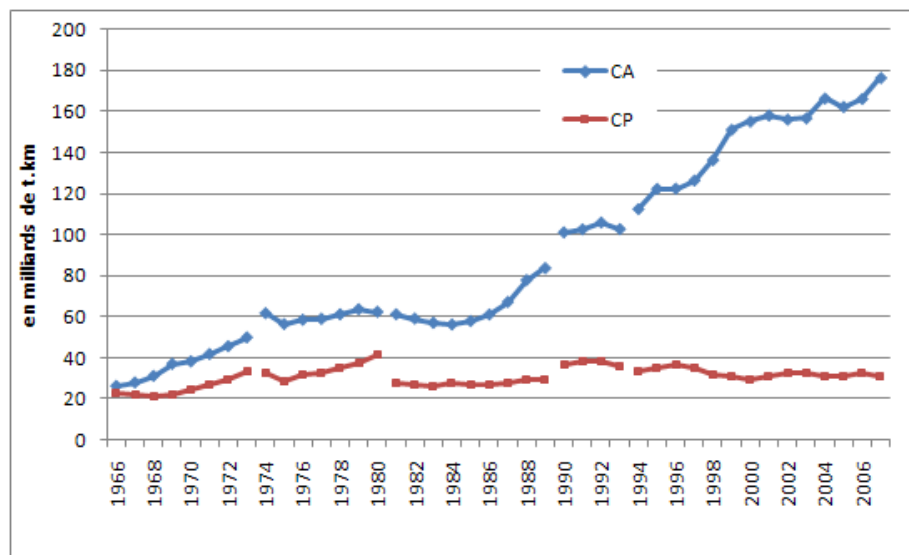
On constate que le recours au CP ou au CA ne se fait pas en proportions identiques ni constantes (Figure 2). L'essor du transport pour compte d'autrui depuis la fin des années 1980, est visible tandis que le transport pour compte propre, même s'il diminue en part relative, reste stable en termes de volume ce qui semble paradoxal étant donnée la tendance générale à l'externalisation mais cela s'explique par la croissance des activités les plus utilisatrices du compte propre (SAUNIER et alii, 2007) que nous identifierons dans la partie suivante. En effet, depuis les années 1980, la tendance est à l'externalisation du transport, les entreprises se recentrent sur leur cœur de métier (PETERS et alii, 1998) : la production proprement dite.

Figure 1 : Partage modal dans quelques pays de l'UE en 2007



Source : Données CEMT

Figure 2 : Trafic du transport routier de marchandises en France depuis 1966 selon le type de régime



Source : Données TRM, SoeS. Plusieurs changements ont eu lieu dans la méthodologie de l'enquête Transport Routier de Marchandises (TRM) : 1981, 1983, 1990, 1996. Les données représentées privilégient les rétrapolations effectuées à chaque modification de la méthodologie, afin de mieux prendre en compte les différentes corrections. L'enquête TRM est une enquête permanente sur les transports routiers de marchandises menée par le Ministère chargé des transports (MEEDDM). Cette enquête concerne les transports effectués par des camions de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé en charge et de moins de 15 ans d'âge ainsi que par des tracteurs de moins de 15 ans d'âge.

Cependant, l'externalisation du transport ne touche pas tous les secteurs ni toutes les régions de la même façon. Le compte propre représente encore 15 % des t.km en 2007 et 25 % des véhicules-kilomètres sur la partie nationale des trajets (Données TRM, SOeS).

La part du compte propre est loin d'être négligeable, bien que la fragmentation des systèmes productifs conduise à une externalisation croissante du transport. Quels types de transports sont encore réalisés en CP ?

3. LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE OBÉIT À UNE LOGIQUE RÉGIONALE

Si la stagnation des flux du CP est réelle, nous verrons dans cette seconde partie d'une part, qu'il s'opère un recentrage du transport pour compte propre sur l'échelle régionale, et d'autre part, que l'homogénéité du compte propre reste relative. Enfin, nous terminerons par l'évaluation de l'importance de ce type de transport dans les transports régionaux pour deux catégories de produits.

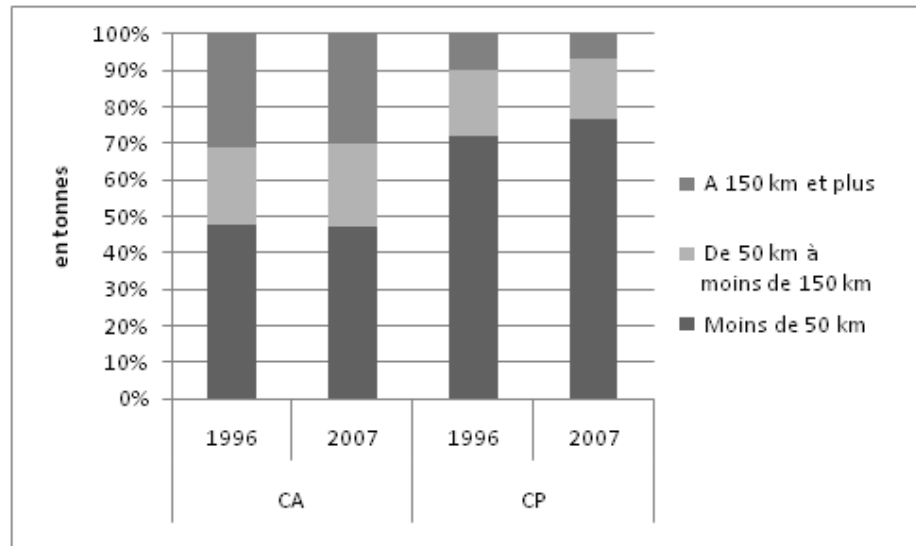
3.1. LA COURTE DISTANCE, UNE CARACTÉRISTIQUE DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

Le CP est essentiellement un transport de courte distance, puisque 77 % des tonnages transportés en CP en 2007 effectuent un parcours inférieur à 50 km (Figure 3). Une proportion qui s'est renforcée depuis 1996 : 72 % des tonnes. La part du CP a d'ailleurs augmenté de deux points sur cette distance entre les deux dates. L'enquête ECHO, bien qu'elle ne prenne pas en compte les industries extractives et qu'elle utilise comme unité l'envoi, aboutit à un constat similaire : 75 % des envois se font à moins de 53 km (Figure 4). Cette caractéristique n'est pas spécifique à la France, la même analyse est valable pour les autres pays européens.

La Figure 4 permet d'aller plus loin dans l'analyse : elle montre que 50 % des envois en CP sont transportés dans un rayon inférieur à 25 km en 2004 tandis que la proportion en CA n'est que de 8 %. La distribution des envois transportés en CP en 2004 est quasiment identique à celle de 1988, date de la précédente enquête chargeur. On remarque pour le CP un léger décalage entre la courbe de 1988 et celle de 2004 vers la droite signifiant un allongement sensible des distances. L'évolution est plus nette pour le CA : 50 % des envois ont parcouru 160 km en 1988 contre 260 km en 2004. L'allongement des distances plus visible pour le CA que pour le CP renforce de ce fait l'idée que le CP joue un rôle privilégié dans le transport local. En effet, d'après l'enquête ECHO, 88 % des envois en CP se font dans la même région contre 30 % dans le CA. Le CP représente plus d'un envoi intra-régional sur deux (51 % des envois). Cette position du CP sur le segment régional s'est renforcé depuis 1988, les envois en CP représentaient alors 38 % des envois régionaux (Données Enquête Chargeur 1988, INRETS). Il ne faut pas occulter le fait que l'enquête ne prend en compte les matériaux de

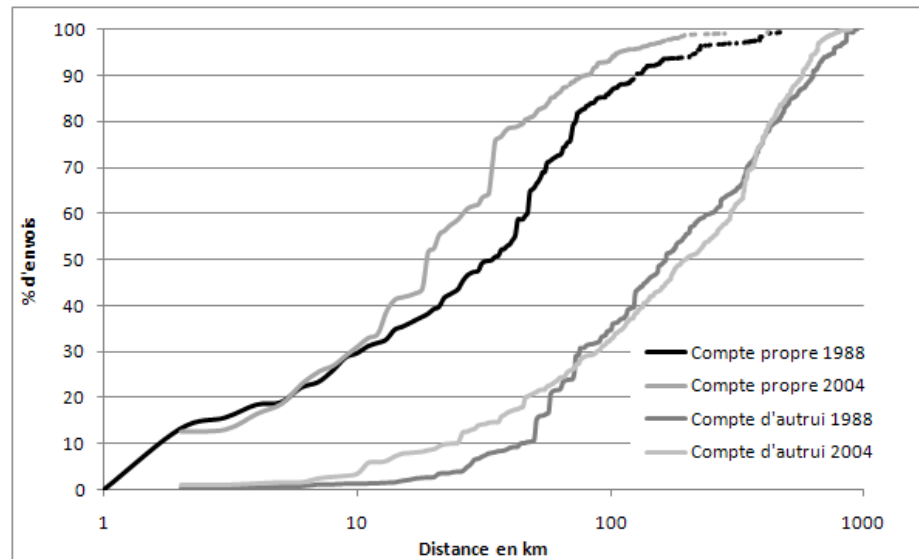
construction que de façon partielle : taux de couverture de l'ordre de 15 à 18 % des tonnages (GUILBAULT, 2008). Ce type de produits utilisant majoritairement le CP, il est donc fort probable que la proportion d'envois régionaux serait renforcée.

Figure 3 : Répartition des trafics routiers en fonction de la distance parcourue selon le régime de transport en 2006



Source : Données TRM, SOeS

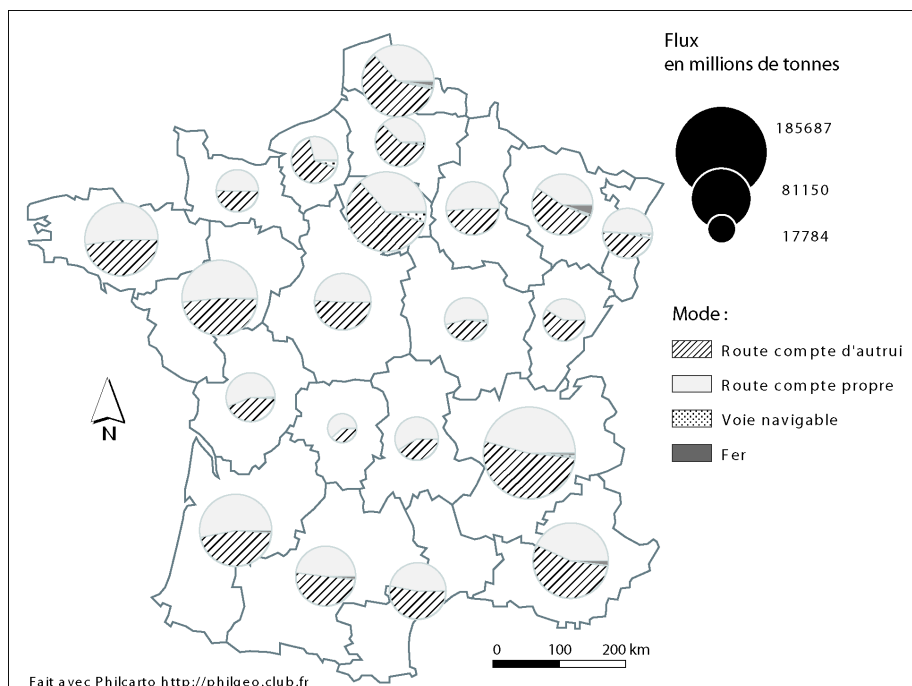
Figure 4 : Distance à vol d'oiseau des envois en transport pour compte propre et pour compte d'autrui en France (1988 et 2004)



Source : Données Chargeur 1988, ECHO 2004, INRETS

Les données issues de l'enquête menée par le Ministère en charge des Transports confirment notre hypothèse : le CP est davantage présent sur les flux internes aux régions⁵ (Figure 5) que sur les flux interrégionaux composés des flux entrants et sortants de chaque région (Figure 6). Nous avons conscience que ce découpage en régions administratives est arbitraire dans la mesure où il ne prend pas en compte correctement les transports locaux se faisant à la limite de deux régions, mais il permet néanmoins de dégager quelques conclusions sur l'utilisation du CP dans le transport régional. Ce découpage met en évidence le rôle prépondérant du CP dans les flux intrarégionaux (Figure 5).

Figure 5 : Partage modal des flux internes aux régions en 2006



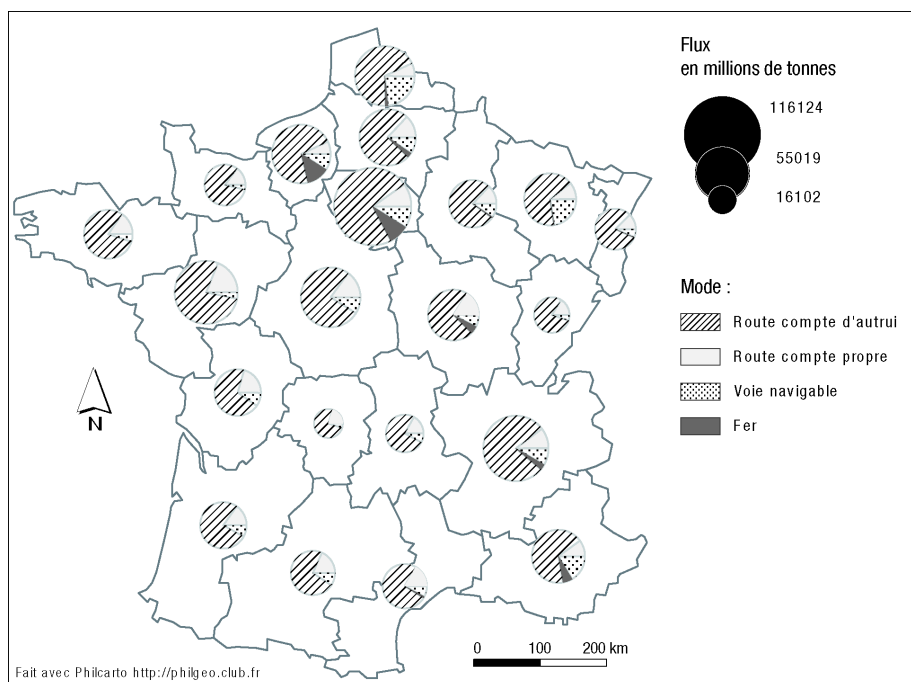
Source : Données TRM, SOeS

3.2. L'UTILISATION DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE, UN RÉVÉLATEUR DE LA STRUCTURE D'ACTIVITÉ DES RÉGIONS

Nous sommes partis du constat que la proportion de transport en compte propre des flux internes varie selon les régions (Cf. Figure 5) : en Ile-de-France, la proportion des flux intrarégionaux transportés en CP est de 36 % des tonnages transportés tandis qu'en Auvergne, elle atteint 59 %.

⁵ La prise en compte des véhicules utilitaires légers renforcerait ce partage modal des flux internes aux régions en faveur du compte propre.

Figure 6 : Partage modal des flux interrégionaux en 2006



Source : Données TRM, SOeS

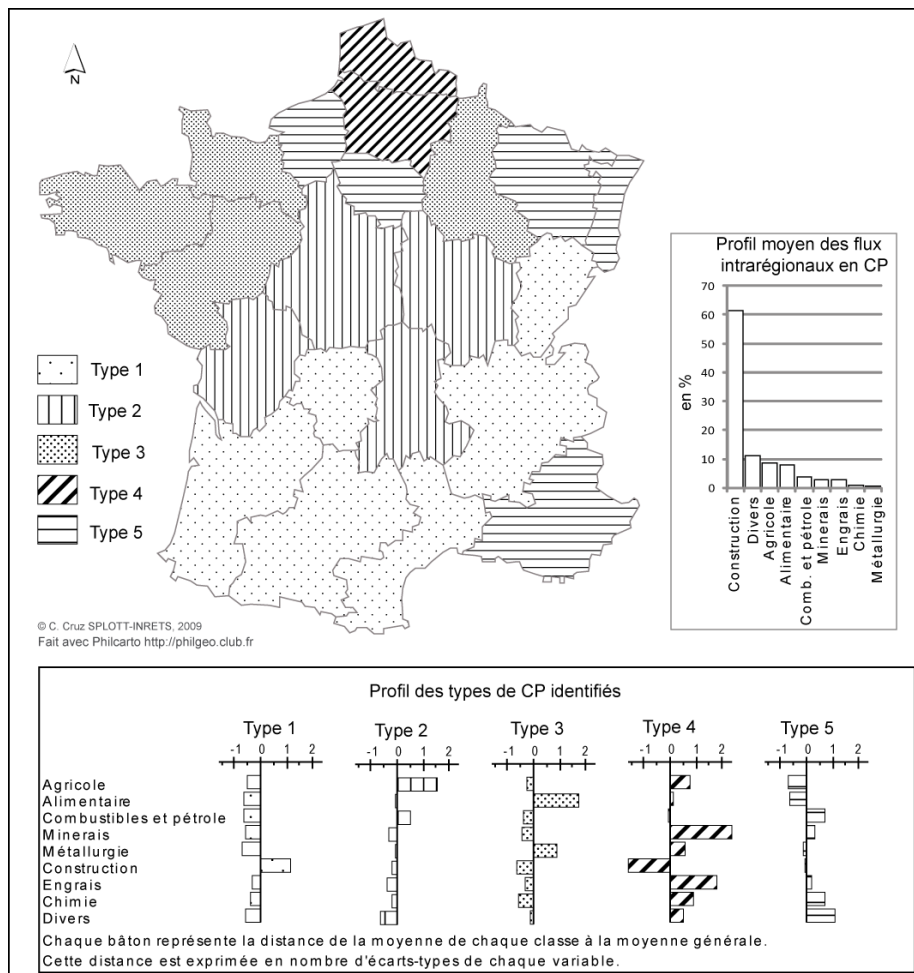
Notre étude sur les flux internes a cherché à identifier les différents types d'utilisation du CP. L'hypothèse de cette recherche est que suivant les régions, l'usage du CP est différent. Pour ce faire, nous avons effectué une CAH (Classification Ascendante Hiérarchique) à partir des données de l'enquête TRM qui identifie 10 classes de produits transportées que nous avons regroupées en neuf catégories⁶. Notre typologie (Figure 7) présente les différences de répartition des produits au sein du CP intrarégional. Les analyses portent sur les écarts au profil moyen des régions françaises (Graphique in Figure 7). Les traitements effectués font apparaître des différences dans la répartition des produits transportés en compte propre que nous avons classées en cinq principaux types :

- . *Type 1 : Le CP à dominante construction.* Ces régions, essentiellement situées dans le Sud de la France font apparaître une proportion de produits de construction beaucoup plus élevée que la moyenne (plus de 70 % de l'activité du CP), tandis que toutes les autres catégories de produits présentent des pourcentages inférieurs.
- . *Type 2 : Le CP à dominante agricole.* La part de l'agricole est plus

⁶ Le découpage retenu s'appuie sur la nomenclature statistique des transports (NST) utilisée dans l'enquête TRM. Étant donné les faibles volumes dans les flux intrarégionaux des combustibles et du pétrole, ces deux chapitres NST ont été regroupés. Les catégories de produits retenus sont les suivantes : Agricole, Alimentaire, Combustibles et Pétrole, Minerais, Métallurgie, Construction, Engrais, Chimie, Divers.

élevée que la moyenne dans ces régions (Poitou-Charentes, Centre, Auvergne, Bourgogne), confirmant ainsi le poids des céréales dans l'économie de ces régions et le rôle joué par les coopératives agricoles, notamment céréalières. Ainsi, dans les régions de grande culture de céréales d'été, certains agriculteurs stockent la marchandise. La coopérative les collecte en semi-remorque pour les acheminer directement vers les centres stockeurs. Les quantités peuvent atteindre 50 % de la collecte (Données Coop de France). Ces pratiques permettent aux agriculteurs de jouer sur les prix.

Figure 7 : Typologie des flux intrarégionaux en transport pour compte propre en France en 2006



. *Type 3 : Le CP à dominante alimentaire.* Les produits alimentaires sont fortement surreprésentés par rapport à la moyenne sans doute en raison de la présence de nombreuses industries agro-alimentaires dans ces régions (Bretagne, Pays de la Loire, Basse-Normandie, Champa-

gne-Ardenne). Les produits liés aux industries agro-alimentaires en lien directement avec l'élevage (lait, beurre) sont essentiellement transportés dans le cadre de coopératives. Ces dernières représentent jusqu'à 40 % de l'agro-alimentaire (Données Coop de France) et elles représentent 90 % des agriculteurs de ces régions de l'Ouest. Ces structures sont favorables à l'utilisation du compte propre et sont très présentes dans la région. Par ailleurs, en Bretagne, l'élevage est une composante importante de l'économie locale d'où une production d'aliments pour animaux importante. Ce type d'activité a fortement recours au compte propre pour des raisons de qualité de service, point qui sera abordé dans la troisième partie.

. *Type 4 : Le CP à dominante engrais et minerais.* Ces régions, à la différence du précédent type, présentent des pourcentages inférieurs au profil moyen des régions pour la construction. Elles sont situées dans le Nord de la France. D'autres activités y semblent plus développées que la moyenne : les minerais pour le Nord Pas-de-Calais, les engrais pour la Picardie. Cependant les tonnages observés dans ces régions restent faibles au regard du total, cette surreprésentation par rapport au profil moyen est donc à relativiser.

. *Type 5 : Le CP à dominante de produits manufacturés.* Ces régions se caractérisent par une part plus faible des produits agricoles et alimentaires au regard de la moyenne. Ce sont les produits divers correspondant aux produits manufacturés qui sont légèrement surreprésentés (Haute-Normandie, Ile-de-France, Lorraine, Alsace et Provence-Alpes-Côte-d'Azur). Les produits divers regroupent des produits manufacturés qui pour certains nécessitent également une opération de transport spécifique pour diverses raisons comme nous le verrons dans la troisième partie.

Cette typologie a permis de mettre en évidence la structure des régions montrant plusieurs types de dominantes : construction (type 1), agricole (type 2), alimentaire (type 3) qui sont parmi les principaux types de produits qui sont transportés en CP (Cf. graphique de la répartition moyenne dans la Figure 7). Ainsi, le CP n'est pas aussi homogène qu'à première vue : le poids des matériaux de construction dans l'usage du CP est réel, cependant il ne faut pas occulter l'importance d'autres produits tels que ceux issus de l'agro-alimentaire en Bretagne et en Champagne-Ardenne.

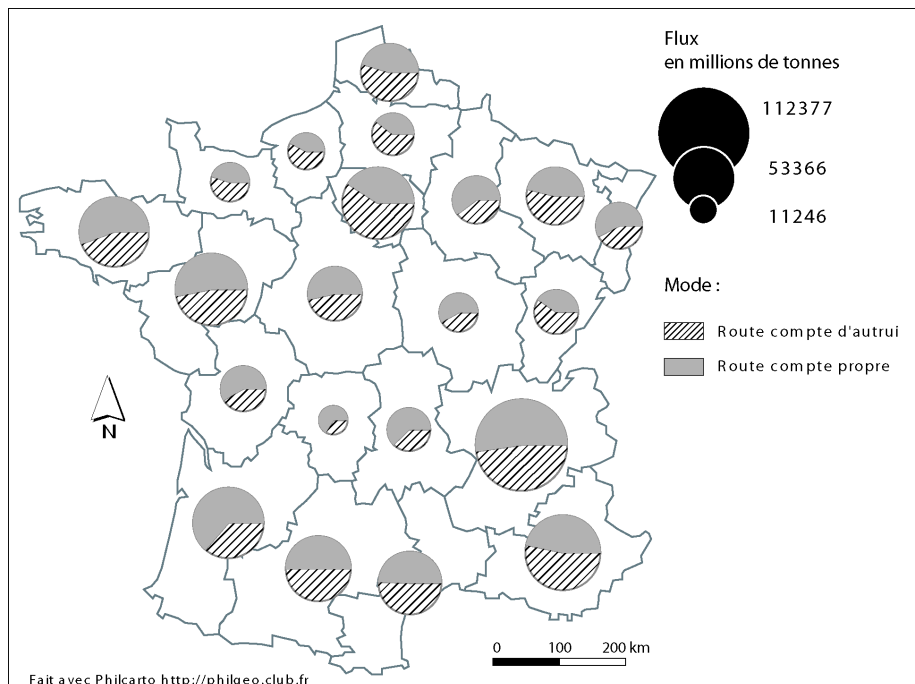
3.3. LA PROPORTION DE RECOURS AU COMPTE PROPRE POUR UN MÊME PRODUIT DIFFÈRE SELON LES RÉGIONS

Nous cherchons ici à étudier le recours au compte propre indépendamment de la structure de la région afin de démontrer que la nature des produits ne peut à elle seule, expliquer l'importance du recours au compte propre. Pour ce faire, nous avons étudié la distribution modale pour les deux catégories de

produits identifiées comme représentatives de l'activité : les matériaux de construction et les produits alimentaires.

Les Figures 8 et 9 représentent pour chaque catégorie, la distribution modale hors voie d'eau et fer⁷ par région des flux internes, faisant ainsi apparaître quelques différences dans les proportions de recours au CP. Ces cartes montrent que la nature des produits transportés n'explique pas l'usage plus ou moins important du CP suivant les régions. Ce constat devra être ultérieurement affiné avec une analyse du système productif, notamment afin de déterminer la position des commerces de gros face aux industries des secteurs, car ce sont les commerces de gros qui sont les principaux utilisateurs du CP (CRUZ et alii, 2008).

Figure 8 : Distribution modale par région des flux internes de matériaux de construction en France en 2006

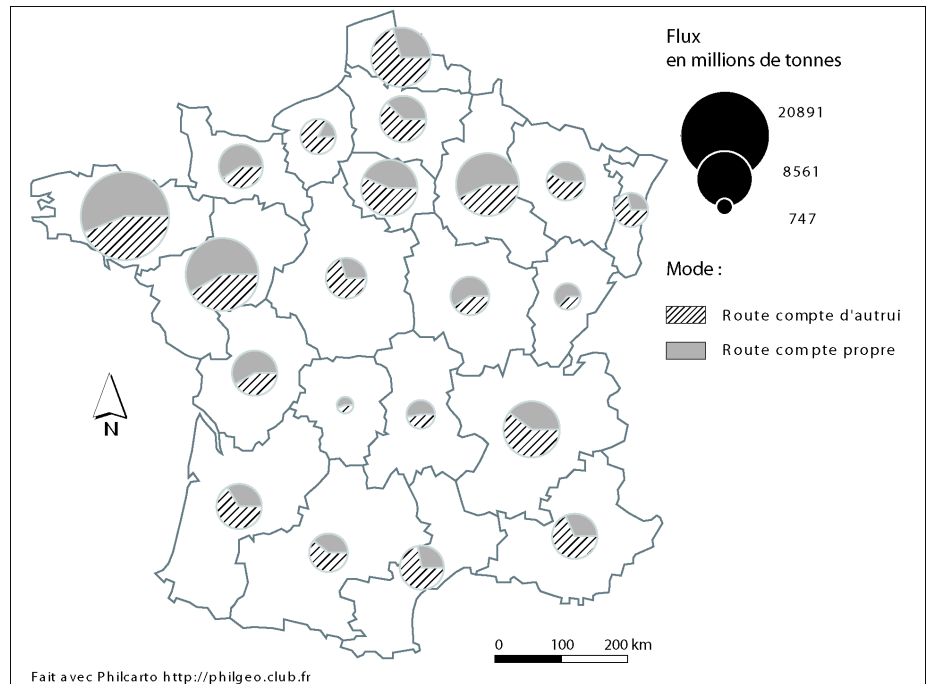


Source : Données TRM, SOeS

Ces cartes montrent également qu'on ne peut faire de lien entre la taille du marché par produit et le recours au compte propre : lorsque les flux sont importants, le recours au CA n'est pas systématique et inversement, les flux importants d'une catégorie n'impliquent pas nécessairement une part plus importante du CP. Comme nous le verrons dans la partie suivante, d'autres critères doivent être pris en compte.

⁷ La voie d'eau et le fer ont été retirés de cette analyse au vu des très faibles pourcentages qu'ils représentent dans les flux intrarégionaux (Cf. Figure 5).

Figure 9 : Distribution modale par région des flux internes des produits alimentaires en France en 2006



Source : Données TRM, SOeS

4. LA PERTINENCE DE L'ÉCHELLE RÉGIONALE VIS-À-VIS DES ATTENTES DES UTILISATEURS DU TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE

Nous avons démontré l'intérêt d'une analyse régionale pour étudier le phénomène, mais comment et en fonction de quels critères se dessinent les limites d'une zone desservie en propre ? Les frontières des zones de desserte en compte propre d'une entreprise dépendent essentiellement de trois facteurs : la prise en compte du facteur coût de transport, l'offre de transport disponible et le niveau de qualité de service défini.

4.1. LE COÛT, UNE LIMITE À L'EXTENSION DU TRANSPORT EN COMPTE PROPRE

Lors de nos entretiens, nous avons constaté qu'il est rare que l'ensemble des destinations soit desservie en propre : nous avons uniquement rencontré le cas d'un groupe distributeur du gaz qui justifie cette approche par les conditions de sécurité. Les zones desservies en propre par les entreprises ne recouvrent pas uniformément une région : seules certaines zones sont desservies en CP. Ainsi, prenons le cas d'une entreprise parisienne fabriquant des produits manufacturés, certaines zones proches du lieu d'expédition sont desservies par un transporteur car la fréquence faible et les caractéristiques

des produits ne permettent pas d'obtenir un coût de transport satisfaisant par rapport à la qualité de service définie : livrer ses clients en 24h maximum. Par exemple, un envoi de 18 tonnes qui ne se trouve pas géographiquement dans la zone desservie en propre définie au préalable, pourra néanmoins être livré en propre, car la quantité livrée est suffisante pour diminuer le coût de transport jugé précédemment trop élevé en raison d'une faible fréquence des livraisons pour des clients de la zone. Cet envoi justifie à lui seul, l'envoi d'un camion. La distribution géographique et temporelle des expéditions a un impact direct sur la redéfinition de la zone desservie en propre même si elle peut être modifiée ponctuellement. Ainsi, la prise en compte du facteur coût est réelle chez certains chargeurs bien que la qualité de service reste un élément déterminant comme nous le verrons dans le paragraphe 4.3.

Le coût, fortement lié à la problématique des retours à vide, constitue la principale limite au développement d'une organisation en propre. Les transports en CP se caractérisent par une forte proportion de retours à vide expliquant l'impossibilité de transporter des produits autres que ceux qui sont issus ou sont à destination de l'entreprise. Si le chargeur parvient à trouver des frets de retour notamment en enlevant ses commandes chez ses fournisseurs, la zone desservie en propre a tendance à s'élargir, voire à s'étendre sur tout le territoire, comme c'est le cas d'un fabricant de meubles qui livre presque l'ensemble de la France et quelques pays européens dont la Suède et qui au retour, s'approvisionne chez ses fournisseurs en prévision de la fabrication des nouvelles commandes.

Les limites sont également contraintes par les temps de travail des chauffeurs, phénomène tangible dans le cas où les conducteurs sont sous le régime de la convention collective de la branche industrielle ou commerciale suivant le chargeur. Ainsi, l'un des responsables transport interrogés, nous a donné comme valeur approximative : 150 km autour du point d'attache. Ceci correspond aux petites flottes où la disponibilité des véhicules doit être relativement rapide notamment en cas de livraison non programmée. La location de véhicules avec chauffeur permet d'étendre les limites des zones desservies en propre en raison d'une réglementation différente qui permet aux chauffeurs de travailler davantage d'heures par semaine⁸. On constate que les zones de desserte en propre les plus étendues correspondent à un nombre élevé de véhicules qui sont généralement loués avec des chauffeurs employés sous le régime de la convention collective des transporteurs routiers.

Les zones de desserte définies ne sont pas figées dans le temps et l'espace comme nous l'avons évoqué précédemment, la temporalité de la redéfinition varie selon les entreprises. La présence d'un outil informatique d'optimi-

⁸ Les chauffeurs travaillant dans le cadre d'une location sont sous le régime du transport routier de marchandises tandis les chauffeurs salariés des chargeurs sont soumis au régime des 35h.

sation du transport semble un atout pour redéfinir les limites spatiales du CP. L'automatisation des procédures permet de redéfinir plus régulièrement les zones desservies en propre et leur organisation sur le territoire. Par exemple, un chargeur qui livre des produits soumis à des règles de transport spécifiques en raison de leur dangerosité, redéfinit le contour de ses organisations régionales chaque année de façon à minimiser les coûts.

4.2. UNE OFFRE DE TRANSPORT INADAPTÉE ?

Concernant l'offre de transport, la presse professionnelle⁹ montre que la tendance est à la standardisation. En analysant les statistiques nationales, on s'aperçoit que le compte propre recense davantage de matériel spécialisé : le parc de camions en compte d'autrui est majoritairement composé de véhicules polyvalents tels que les fourgons ordinaires ou les savoyardes tandis que dans le compte propre les bennes basculantes dominent comme l'a déjà observé SAVY (2006). CROUCHER (1998) et HUBBARD (2001) ont d'ailleurs souligné que la spécificité des produits implique des équipements adaptés que les transporteurs opérant pour compte d'autrui ne possèdent pas forcément.

Ainsi certains chargeurs basculent dans le compte d'autrui en créant leur propre filiale transport développant ainsi l'offre de transport spécialisé comme, par exemple, Champagne Céréales pour mieux répondre à leurs propres besoins et optimiser à la fois leur organisation et leur rentabilité par une utilisation intensive des véhicules et des chauffeurs (voir Encadré 1).

Encadré 1 : Champagne Céréales : du compte propre au compte d'autrui

Champagne Céréales est une coopérative de céréales regroupant des agriculteurs de toute la région Champagne-Ardenne ainsi que quelques agriculteurs dans l'Aisne ou la Meuse. En janvier 2008, une filiale transport, Agriliance, a été créée afin de mieux répondre aux besoins de la coopérative et de mieux gérer l'utilisation de la flotte. De janvier 2008 à mai 2008, date de notre entretien, le directeur général de la filiale transport fait état de plusieurs demandes de transport émanant d'autres céréaliers de la région, laissant sous-entendre un déficit de l'offre de transport dans ce secteur spécifique d'activité.

Objectif / Défi de la filialisation : diminuer la proportion de retours à vide tout en ne dégradant pas l'aspect qualité de service de ses actionnaires : la coopérative qui détient Agriliance à 100 % reste son principal client.

Originalité : Les conducteurs restent sous le régime de la convention collective agricole qui permet de travailler davantage les mois de moissons. La loi d'orientation agricole n° 2006-11 du 5 janvier 2006 permet aux filiales des coopératives agricoles de conserver leurs salariés sous le régime de la convention agricole.

La conjugaison de deux caractéristiques du CP, courtes distances et spécialisation des produits et/ou du matériel, rendent ces trajets peu attractifs pour les transporteurs routiers. En effet, les frets de retour qui permettraient des

⁹ L'Officiel des Transporteurs, Transports Actualités.

gains de productivité sont peu nombreux sur ce type de parcours. De plus, l'investissement lié à du matériel spécialisé n'est pas rentabilisé aussi rapidement que pour le matériel standard.

Par ailleurs, jusqu'à récemment, la presse professionnelle (Cf. Note 9) faisait périodiquement écho du manque de chauffeurs ce qui contribuait à démontrer que l'offre de transport n'est pas totalement en mesure de répondre à la demande. Les différents interlocuteurs rencontrés (utilisateurs du CP et professionnels du transport) nous ont confirmé cette difficulté à recruter des conducteurs poids lourds. La suppression du service militaire en 1997 a entraîné la disparition d'un vivier de candidats potentiels. En effet, de nombreux chauffeurs passaient leur permis poids lourd gratuitement à cette occasion. Le coût de cette formation dans le civil étant élevé, les candidats ne sont plus aussi nombreux. L'indicateur de tension dans le transport routier de marchandises¹⁰ s'élève à 1 mais peut atteindre jusqu'à 1,55 suivant les périodes de l'année (MEEDDAT, 2009). Le transport étant lié de fait à la production, il existe de fortes variations saisonnières dans l'offre d'emploi dans le secteur. Néanmoins, il est probable que la crise change les rapports de force : les transporteurs sont davantage à la recherche de fret, la demande de main-d'œuvre est donc moins tendue.

Le recours au CP serait-il un moyen de sécuriser les livraisons face aux problèmes du transport pour compte d'autrui ?

4.3. LA QUALITÉ DE SERVICE : UN ÉLÉMENT ESSENTIEL DANS LA COMPRÉHENSION DU CHOIX DU CP

La principale caractéristique du transport pour compte propre est la forte demande de qualité de service. Ainsi, l'enquête ECHO (2004) a permis de mettre en évidence l'importance de ce facteur dans l'utilisation du CP (GUILBAULT et alii, 2008). En effet, le premier critère de choix des utilisateurs du CP est la fiabilité du transport : 52 % de citations tandis que le coût de transport arrive en seconde position avec 41 % de citations. C'est là la principale différence avec le CA, où la hiérarchie des critères de choix est inversée : 69 % de citations pour le coût de transport et 44 % pour la fiabilité des délais. John McQUAID, du *National Private Truck Council* (THOMAS, 1998) note que le service est la principale raison de l'attractivité du CP. Cette caractéristique est soulignée dans les différentes études du compte propre (FOKOU, 1984 ; CROUCHER, 1998 ; GUILBAULT, 1992 ; CEMT, 2001). Cet élément central dans la prise de décision de réaliser un transport en compte propre souligne l'importance d'éléments non directement monétarisables. Ainsi, certains chargeurs préfèrent assurer leur transport eux-mêmes en dépit d'un coût légèrement supérieur à celui d'un prestataire de transport. En

¹⁰ L'indicateur de tension correspond au nombre d'offres d'emploi enregistrées rapporté au nombre de demandes d'emploi enregistrées sur une même période.

effectuant cette prestation eux-mêmes, les chargeurs diminuent l'incertitude liée à la qualité de service du prestataire. Le CP étant majoritairement utilisé dans le cadre de tournées de distribution, on comprend l'importance de ce facteur.

Cette forte demande de qualité de service contraste avec l'importance du facteur temps dans le CP. Ses utilisateurs sont moins sensibles à la durée de transport : 21 % de citations contre 40 % dans le CA (Données Enquête ECHO 2004, INRETS). Les liaisons se faisant pour la plus grande partie, à proximité du lieu d'expédition, l'importance du facteur durée de temps de transport est donc à relativiser.

Un autre aspect de la qualité de service est la place centrale accordée au chauffeur dans cette organisation, comme le notent BAKER et HUBBARD (2003) et BORRA et PALMA (2005) : ils sont plus que de simples conducteurs. Ils livrent mais ils sont le lien privilégié avec les clients : les entreprises utilisatrices les voient comme des « ambassadeurs » de leurs produits selon la formule de CROUCHER (1998). En effet, le CP est majoritairement utilisé pour des livraisons, ceci s'explique par la nature des activités des chargeurs. En effet, on constate que ce sont essentiellement les commerces de gros qui ont recours au CP (CRUZ et alii, 2008). Les prestations vendues sont essentiellement une qualité de service ; aussi le transport constitue un maillon stratégique pour ces entreprises. L'exemple d'un commerce de gros en produits d'épicerie est à ce sujet, riche d'enseignements : cette entreprise peut livrer l'ensemble des régions de France tous les jours ou presque et c'est ce qui constitue sa force face à la concurrence. Ainsi, dans certaines zones du territoire, le coût de transport peut être élevé en propre mais l'intérêt de livrer en propre peut être jugé supérieur si le potentiel de clients le justifie. En livrant en propre, cette entreprise limite les possibilités de s'installer pour un concurrent. La stratégie consiste à élargir la clientèle afin de réduire le coût.

Néanmoins le lien avec le client est difficile à maintenir au-delà d'une certaine distance. En effet, les chauffeurs de ces entreprises sont employés sous le régime de la convention collective de la branche qui ne permet pas de travailler autant d'heures (législation des 35 h : loi n° 98-461, dite loi AUBRY) que celle des conducteurs du transport pour compte d'autrui (législation spécifique au transport routier). Cependant les chargeurs ont de plus en plus recours à la location avec chauffeurs afin d'assouplir ces conditions d'exploitation étant donné que les conditions de rémunération dans la convention collective du transport sont plus avantageuses pour l'employeur.

Ainsi, cette qualité de service a un coût que les chargeurs prennent en compte dans leur choix de transport. Conscients de ce surcoût, ils peuvent évaluer la meilleure solution en mettant en balance qualité de service et coût de transport. Plus ils s'éloignent de leur point d'attache, plus le coût de leur

retour à vide sera élevé. La qualité de service n'exclut pas la prise en compte du coût. Il est donc plus facile pour ces entreprises de maintenir une qualité de service élevée à un coût raisonnable sur des zones de desserte restreintes qui peuvent être dispersées sur l'ensemble de la France.

5. CONCLUSION

L'évolution des systèmes de production a contribué à renforcer la position du transport routier dans les déplacements de biens matériels. Cette prépondérance du transport routier a particulièrement bénéficié au transport pour compte d'autrui. Malgré l'apparent déclin du transport pour compte propre, il s'est opéré un recentrage vers une échelle plus régionale : le nombre d'envois en compte propre à l'intérieur d'une même région a augmenté entre 1988 et 2004¹¹.

Cette analyse du transport pour compte propre montre en premier lieu la diversité de son utilisation selon les régions, révélant ainsi la structure d'activité des régions et leurs spécialisations. D'autre part, nous avons montré qu'il existe des différences régionales de recours au compte propre pour un même produit, ce qui sous-entend que la nature des produits n'est pas l'unique raison du recours au compte propre. Des recherches complémentaires doivent être menées afin de mieux identifier les raisons de ces différenciations régionales pour un même produit. Cependant, il apparaît que les structures en coopératives semblent jouer un rôle dans le transport pour compte propre pour les produits alimentaires mais ce sont les structures de type commerce de gros qui semblent prépondérantes dans ces organisations de transport.

Enfin, « *les caractéristiques [d'un] trafic, rapportées aux contraintes géographiques, techniques ou économiques des différents modes peuvent faire apparaître qu'un seul mode est apte à intervenir* ». Cette citation de BERNADET (1996) illustre l'influence des systèmes productifs et leur localisation sur le choix de transport que nous avons tenté de démontrer dans cet article. Ainsi, il apparaît que la faible distance des transports en compte propre ainsi que la spécificité des produits limitent le choix dans l'offre de transport possible ce qui peut expliquer une partie du recours au compte propre. Cependant, l'analyse qualitative issue de nos entretiens montre que les chargeurs décident d'utiliser le transport pour compte propre pour des raisons de qualité de service ; ainsi les zones de desserte peuvent être plus ou moins étendues selon les caractéristiques des envois et de leur fréquence ainsi que la stratégie définie vis-à-vis des concurrents.

Cette proximité des zones de desserte en propre s'explique avant tout par la difficulté à étendre une organisation où les questions de qualité impliquant

¹¹ Sources : Enquête Chargeurs, 1988-INRETS ; Enquête ECHO, 2004-INRETS.

des procédures et/ou manipulations spécifiques comme par exemple dans le cas du béton prêt à l'emploi où le chauffeur déverse le produit une fois arrivé sur le chantier, ont une place prépondérante. Cependant leurs limites ne sont pas figées dans le temps, les chargeurs tentent de les réajuster plus ou moins régulièrement selon les cas soit en élargissant/réduisant les limites d'une zone, soit en constituant une nouvelle zone suite à la création d'un nouveau point d'attache et ce, afin d'optimiser leur organisation quitte à en externaliser une partie. Cette externalisation se fait avec des partenariats de longue durée afin de garantir le niveau de service voulu par le chargeur. Ainsi la pérennité des relations garantit une externalisation qui répond mieux aux attentes du chargeur notamment en matière de service au client. Le régional reste donc pour les chargeurs une zone d'action privilégiée en termes de transport, la conservation du lien avec le client constitue un atout indéniable pour mieux adapter la production et les conditions de livraisons aux attentes de leur clientèle.

BIBLIOGRAPHIE

BAKER G.P., HUBBARD T.N. (2003) Make vs. Buy in Trucking: Asset Ownership, Job Design, and Information. **American Economic Review**, n° 93, pp. 551-572.

BELLIVIER M. (1995) Le juste à temps transforme le statut du transport. **L'Espace géographique**, n° 3, pp. 260-263.

BERNADET M. (1997) **Le transport routier de marchandise. Fonctionnement et dysfonctionnements**. Paris, Economica, 323 p.

BORRA C., PALMA L. (2005) Analyzing the determinants of freight shippers' behaviour: own account versus purchased transport in Andalusia. **International journal of transport economics**, Vol. XXXII, n° 3, pp. 339-360.

CEMT (2001) **Le transport routier de marchandises pour compte propre**. OCDE, 140 p. (Table Ronde 115).

CROUCHER P. (1998) Insourcing. **Logistics focus**, Vol. 6, n° 2, pp.3-6 et 8.

CRUZ C., GUILBAULT M., GOUVERNAL E. (2008) The changing role of own account haulage: evidence from french shipper surveys. **European Transport Conference**, Leeuwenhorst–Netherlands, October 6-8, 15 p.

FOKOU C. (1984) **Transport privé ou transport public de marchandises : une analyse du choix des entreprises**. Université Lyon II, 277 p. (Thèse de doctorat en sciences économiques et de gestion).

GUILBAULT M. (1992) Les pratiques logistiques des chargeurs et le recours au compte propre. **World Conference on Transport Research 1992**, Lyon, 29 juin-3 juillet, 15 p.

- GUILBAULT M. (2007) Présentation de l'enquête ECHO et enjeux transport. **3ème Congrès de l'Association des Régions de France : « Mobilité, transports et développement durable »**, 6 & 7 décembre, 5 p.
- GUILBAULT M. (éd.) (2008) **Enquête ECHO "Envois-Chargeurs-Opérateurs de Transport"**. Paris, 205 p. (Les Collections de l'INRETS, Synthèse n° 56).
- GUILBAULT M., SOPPE M., CRUZ C. (2009, à paraître) Pratiques modales. In M. GUILBAULT, M. SOPPE (éd.) **Enquête ECHO 2004. Actes de la Journée spécialisée**. Lavoisier, 19 p. (Les Collections de l'INRETS, Actes n° 120).
- HUBBARD T.N. (2001) Contractual form and market thickness in trucking. **The RAND Journal of Economics**, Vol. 32, n° 2, pp. 369-386.
- MINISTÈRE DES TRANSPORTS (2006) **Bilan social annuel du transport routier de marchandises**. MTETM, Observatoire social des transports, 73 p. (http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=52).
- MEEDDAT (2009) **Bilan social annuel du transport routier de marchandises**. MEEDDAT, Commissariat Général au Développement Durable, 101 p. (http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=52).
- PETERS M.J., LIEB R.C., RANDALL H.L. (1998) The use of third-party logistics services by European industry. **Transport logistics**, Vol. 1, n° 3, pp. 167-179.
- RODRIGUE J.-P., COMTOIS C., SLACK B. (2006) **The geography of transport systems**. Routledge, 284 p.
- SAVY M. (2006) **Le transport de marchandises**. Éditions d'Organisation, Eyrolles, 372 p.
- SAUNIER J.-M., MARIOTTE H. (2007) Le transport routier de marchandises français : mise en perspective des évolutions 2000-2006. **SESP en bref**, n° 22, 4 p.
- SCHARF M., SMOLDERS W. (1998) **Own account transport of goods by road in the European Union. Final report**. International Road Union, 209 p.
- THOMAS J. (1998) Private fleets: down but not out. **Logistics Management and distribution Report**, Vol. 37, n° 7, pp. 31-32.