

# **RAPPORT INTÉIMAIRE DU GROUPE INTERMINISTÉRIEL SUR LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT**

**Président : M. BARILLON,  
Ingénieur général des Ponts et Chaussées**

**Rapporteur : P. P. KALTENBACH  
Assisté de : J.-P. JANORAY**

**Service des Affaires Économiques**

**DC  
Réf. n°**

**CDAT  
1466**

**MARS 1974**

Par décision en date du 27 mars 1973, le Ministre des Transports a créé un groupe de travail chargé de définir les objectifs et les moyens d'un plan de modernisation des structures et des conditions d'activité des auxiliaires de transport.

La décision du Ministre précise que, dans une première étape, le Comité sera constitué de représentants des administrations concernées, et plus particulièrement :

\* Ministère de l'Economie et des Finances :

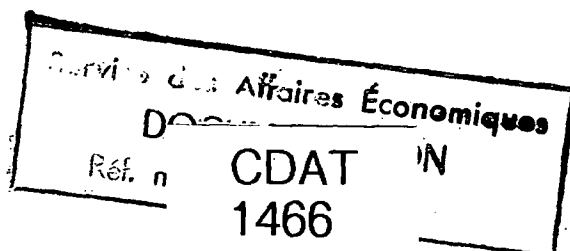
Direction générale des Douanes et Droits indirects  
Direction générale du Commerce Intérieur et des Prix  
Direction des Relations Economiques Extérieures  
Centre Français du Commerce Extérieur

\* Ministère des Transports :

Direction des Transports terrestres  
Secrétariat Général à la Marine Marchande  
Secrétariat Général à l'Aviation Civile  
Service des Affaires Economiques et Internationales

La première phase des travaux, purement interne à l'Administration, a eu pour objet de procéder à la synthèse des informations disponibles, de définir un plan de travail ; enfin, de recommander les actions de toute autre nature grâce auxquelles Pouvoirs Publics et Professions contribueront à la réalisation d'un plan de modernisation.

Le Comité interministériel a l'honneur de soumettre au Ministre le rapport intérimaire, qui fait le bilan de cette première étape des travaux.



I N T R O D U C T I O N

RELATIONS ENTRE LES POUVOIRS PUBLICS  
ET LES PROFESSIONS AUXILIAIRES DE TRANSPORT  
EN FRANCE

Ce secteur économique, divers et complexe, ne retient l'attention que depuis peu.

Aujourd'hui plusieurs éléments modifient cet état de chose dans un sens plus favorable à l'effort concerté d'analyse et de modernisation souhaité par le Ministre des Transports et le Ministre de l'Economie et des Finances.

\* \* \* \*

I - LE MANQUE D'INFORMATION COMME L'ORGANISATION DES STRUCTURES DE L'ADMINISTRATION ET DES PROFESSIONS ONT EMPECHE JUSQU'A CE JOUR LA DEFINITION ET LA MISE EN OEUVRE D'UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE DANS CE SECTEUR

\* \* \* \*

#### A. STRUCTURES

- Les structures de l'administration accusent une forte dispersion des compétences :

. Le Ministère de l'Economie et des Finances connaît directement les auxiliaires au titre de l'agrément en douane ; mais il exerce d'autres compétences qui, de façon plus ou moins spécifique et directe, intéressent aussi les auxiliaires :

. contrôle de la commission de transit, simplification des procédures douanières, notamment pour le trafic conteneurisé, mise en place de systèmes informatiques en matière de fret international, aérien, maritime ou routier, etc...

- A l'intérieur du Ministère de l'Economie et des Finances, plusieurs directions exercent des compétences :

- la Direction des douanes
- la Direction du Commerce Intérieur et des Prix
- La Direction des Relations Economiques Extérieures

. Le Ministère des Transports gère la procédure de la Commission de Transport (décret n° 61.679 du 30 juin 1961) qui concerne les seuls auxiliaires de transport terrestre. Mais chaque grand secteur du Ministère : Direction des Transports terrestres, Secrétariats à l'Aviation Civile et à la Marine Marchande suit une politique qui, à des degrés divers, concerne les auxiliaires (ainsi la participation à la gestion de l'assurance - crédit par le Secrétariat Général à la Marine Marchande).

. Au total, aucun service n'est compétent pour ce qui concerne l'essentiel de la fonction des auxiliaires : leur rôle dans la commercialisation du transport international de bout en bout.

- La structure des entreprises comme celle de la représentation professionnelle se caractérisent par une diversité poussée

. Un grand nombre d'entreprises (2.000 d'après le fichier de l'I.N.S.E.E.) la plupart de faible taille exercent, dans un ou plusieurs modes de transport, des activités nombreuses dont la variété croît avec la taille de l'entreprise (Commission en douane, consignation de navires, groupage, courtage, entreposage...).

. A cette double polyvalence peut s'ajouter une polyvalence de "branche", l'auxiliaire étant en outre transporteur, ce qui est fréquent par exemple pour les auxiliaires du transport routier.

. La polyvalence des modes et des fonctions explique pour partie la dispersion des moyens des organisations professionnelles qui sont nombreuses et dotées de possibilités relativement faibles.

## B. COMPORTEMENT

Ces données structurelles sont à l'origine d'une situation qui se caractérisait du côté des Pouvoirs Publics par l'insuffisance de l'information, une attitude relativement négative et finalement l'absence de politique concertée.

1 - La diversité des demandeurs d'information statistique a conduit l' INSEE à traiter les auxiliaires par mode de transport

Dans plusieurs cas, il en résulte que les principales entreprises relèvent de la sous-branche et non du sous-secteur \*. Il n'existe pas non plus de compte global de ces agents. De même, la faible taille, la polyvalence des entreprises et les modalités de leur exploitation (pratique du forfait, importance des débours pour compte d'autrui, dualité de rémunération qui provient à la fois du transporteur et du chargeur) ont nui fortement à la qualité de l'information économique.

2 - L'existence de nombreuses entreprises individuelles, familiales et moyennes

L'existence de nombreuses entreprises individuelles, familiales et moyennes n'est pas toujours un élément favorable. La situation des Auxiliaires dans la chaîne de transport les place en position de révéler toutes les imperfections du système français du transport dont les causes peuvent relever aussi bien des auxiliaires que d'éléments extérieurs : infrastructures, transporteurs, utilisateurs.

Mais, quels qu'en soient les motifs, les auxiliaires donnent l'impression à leur clientèle d'en profiter systématiquement.

\* On groupe par secteur l'ensemble des entreprises qui, pour plus de 50 % de leur chiffre d'affaires, se consacrent à une activité donnée (production de biens ou services). Par contre, la branche regroupe les entreprises produisant un bien ou un service donné, que ce soit à titre principal ou à titre accessoire.

Aussi, s'il est vrai que la méconnaissance par certains utilisateurs (moyens et occasionnels) des réglementations, des droits et devoirs de l'auxiliaire conduise à quelques abus, notamment dans le domaine des rémunérations, à l'inverse il arrive très souvent que des utilisateurs possédant une organisation importante et structurée imposent leurs vues aux auxiliaires de taille modeste, dont la compétence ne peut pas être très étendue.

Des infrastructures portuaires inadéquates peuvent entraîner des détournements de trafic et un manque de dynamisme relatif des transporteurs français peut favoriser les transporteurs étrangers (routiers et maritimes).

Dans chaque cas, le transitaire pourra donner l'impression, soit d'être responsable de ces imperfections, soit d'en tirer parti.

3 - Les Pouvoirs Publics n'ont pas jusqu'à ce jour mené une politique d'ensemble et les actions entreprises dans ce secteur ont été pour l'essentiel les sous-produits d'autres politiques

Ainsi le dédouanement intérieur ou les procédures "Transit Conteneur", ainsi les recommandations du groupe Marine Marchande-Commerce Extérieur ne visaient qu'indirectement les auxiliaires. Il en est de même du blocage de la commission de transit et de la gestion de l'agrément en douane, dont on ne peut pas dire qu'ils s'inscrivent dans une politique générale de ce secteur.

Telles étaient, telles restent encore largement les données du dialogue entre Administrations et Professions d'auxiliaires.

II - PLUSIEURS FACTEURS D'ORDRE ECONOMIQUE, TECHNOLOGIQUE ET POLITIQUE ONT MODIFIE L'ATTITUDE DES POUVOIRS PUBLICS ET DES PROFESSIONNELS DANS UN SENS PLUS FAVORABLE A LA DEFINITION D'UNE POLITIQUE D'ENSEMBLE

A. LES POUVOIRS PUBLICS

La tendance générale à renforcer les mécanismes du marché comme le souci de l'équilibre extérieur contribuent à attirer l'attention des Administrations sur le rôle des auxiliaires. Parallèlement, la conteneu-  
risation, l'application de l'informatique et l'intégration européenne posent à ces professions des problèmes nouveaux.

1 - La volonté de laisser jouer les mécanismes du marché

La volonté de laisser jouer les mécanismes du marché, en particulier dans un domaine où les entreprises publiques et d'économie mixte occupent une position forte ou prépondérante (SNCF - AIR FRANCE - Transat-Messageries) ne pouvait que soulever dans le secteur privé le problème des relations entre le secteur public des transporteurs et le secteur privé des auxiliaires. La création du SERNAM constitue un exemple significatif de cette nouvelle politique. De même, le double souci de rentabiliser des investissements considérables et de préserver la compétitivité de nos échanges extérieurs devait conduire aux recherches en cours sur les conditions et les coûts d'intervention des auxiliaires de transport.

2 - Mais ces actions et ces recherches n'ont pas entraîné des réactions uniquement négatives à l'égard des auxiliaires

Il est apparu tout d'abord que, si certaines structures et pratiques méritaient critique, la fonction en elle-même restait indispensable.



L'auxiliaire a, dans la plupart des cas, la maîtrise du fret. Qu'il s'agisse de la distribution intérieure ou de l'acheminement des échanges extérieurs, il peut en user avec plus ou moins d'avantages pour la collectivité. Il n'en reste pas moins l'un des maillons clef du système de transport.

Borner l'ambition d'une politique à la suppression rapide des auxiliaires, comme le souhaitent parfois certains transporteurs, serait irréaliste et dangereux. Sur le plan intérieur, cette élimination aurait les mêmes effets qu'une réduction importante de la concurrence entre modes de transport et nuirait à la fluidité des trafics. En trafic international, la disparition des auxiliaires français aggraverait le risque d'une main mise des auxiliaires étrangers. En outre, cette élimination compromettrait la rentabilisation d'équipements onéreux (navires, ports, etc...) dans un secteur où l'aide publique aux investissements est à la fois fréquente et importante, dans l'hypothèse où les auxiliaires français ne seraient pas remplacés par des auxiliaires étrangers.

## B. LES PROFESSIONS

La conteneurisation comme les applications de l'informatique modifient déjà fortement l'activité des auxiliaires dans ce qu'elle a de moins noble : gestion de la rupture de charge, production et manipulation de documents. Parallèlement, la perspective d'une politique européenne globale en matière de transport comme le poids respectif des auxiliaires français et de leurs concurrents européens constituent une menace sérieuse pour la profession. Ces facteurs expliquent les inquiétudes actuelles et le désir récent de concertation manifesté par les Professionnels.

---

1 - Les développements technologiques modifient rapidement et profondément le rôle des divers agents de la chaîne du transport

---

- Le conteneur utilisé en transport de bout en bout supprime au port, comme à l'intérieur du territoire, nombre d'opérations techniques, commerciales et réglementaires dont plusieurs auxiliaires tiraient une part importante de leur revenu d'exploitation. Mais, sauf cas exceptionnel, en France, il est encore impossible d'affirmer que la conteneurisation améliore la maîtrise du transport au profit des centres de décision français.

C'est ainsi que la décision des grands consortiums étrangers de la FAR EASTERN CONFERENCE de ne plus toucher les ports français, de même l'abandon de Bordeaux par divers armements conteneurisés compromettent la rentabilité du système français de transport, sans pour autant renforcer de façon appréciable la position relative de l'armement français sur ces dessertes.

Ces décisions prises par des consortiums conteneurisés le sont souvent malgré l'armement et les ports français, trop faibles pour les contrer.

- Pour l'instant la mise en application du traitement informatisé des opérations de transport ne semble pas devoir entraîner de discrimination. Source de rationalisation et d'accélération des trafics, elle offre la double possibilité de simplifier et de clarifier les opérations des auxiliaires. Toutefois la complexité et le coût de cette modernisation en réservera sans doute les bénéfices aux entreprises les mieux organisées et les plus puissantes. A tous ces titres, l'informatique provoquera des changements importants de structure et de comportement au sein des professions.

2 - La perspective d'une intégration européenne apparaît moins inquiétante en ce qu'elle serait de conception trop "libérale" que du fait de la faiblesse relative des entreprises françaises d'auxiliaires

De même qu'en d'autres secteurs - l'exemple de l'industrie alimentaire vient immédiatement à l'esprit - les principales entreprises françaises, isolées dans un tissu de P M E, n'apparaissent pas de taille à concurrencer les grands transitaires d'Europe du Nord, des Etats-Unis et du Japon.

D'ores et déjà des investissements étrangers ont eu lieu et plusieurs se préparent si l'on en croit des informations en provenance de Grande-Bretagne.

\* \* \* \* \*

Au total le climat psychologique apparaît favorable à une réflexion et à une concertation qui ont longtemps tardé. Celles-ci peuvent être considérées comme d'autant plus nécessaires qu'elles concernent un service qui n'est pas dissociable du reste de la production et qui intéresse un nombre important d'autres branches en tant que consommation intermédiaire.

En effet, les coûts de distribution intérieure et d'acheminement extérieur sont communs à la plupart des activités de production. A ce titre, une action dans ce domaine peut avoir des effets induits appréciables.

Elle s'inscrit donc dans la logique nouvelle des Plans, qui tendent tout autant à améliorer l'environnement commercial et industriel des entreprises qu'à favoriser la réalisation d'objectifs purement physiques de production.

La décision du Ministre des Transports est donc intervenue dans un contexte favorable ; les premières réactions de certains organismes professionnels depuis la création du groupe sont d'ailleurs là pour le confirmer.

De cette première analyse générale du problème, il faut tirer une série de conclusions opérationnelles :

1 - L'approche par mode - aussi bien au niveau des analyses économiques (INSEE) que de l'action administrative - a empêché la définition et la mise en oeuvre d'une politique d'ensemble à l'égard des auxiliaires ;

2 - L'objet d'une politique des auxiliaires n'est pas tant de réorganiser une Profession que de moderniser l'ensemble du marché français des Transports sur lequel les auxiliaires jouent un rôle déterminant, mais non exclusif.

3 - Outre l'approche par mode, la dispersion des responsabilités, tant dans l'Administration que du côté des Professions, est la cause de l'absence de politique. De même que la création du groupe de travail a été rendue nécessaire par l'absence de structures cohérentes de part et d'autre, ses recommandations ne s'inscriront dans la réalité économique que si des partenaires organisés peuvent les reprendre à leur compte ;

4 - S'il peut exister des problèmes spécifiques propres à chaque mode de transport, les facteurs communs l'emportent : ce qui prime, c'est à la fois :

- la réalité économique des entreprises, d'autant plus polyvalentes qu'elles sont importantes,
- la réalité de l'économie nationale du transport extérieur, qui fait que, en valeur : (1972 - source DGDI)

36 %	de nos échanges sont acheminés par route
30 %	" " " " " " mer
20 %	" " " " " " rail
10 %	" " " " " " air
4 %	" " " " " " voie d'eau

5 - Pour cet ensemble de raisons, le Groupe a jugé qu'il devait concentrer son attention et ses efforts :

f d'une part, sur la commercialisation du transport, c'est-à-dire la collecte du fret, à l'exclusion, par exemple, de la manutention ;

f d'autre part, sur le transport international qui lui a semblé soulever les problèmes les plus sérieux et réclamant des solutions, de la façon la plus urgente. Un tel choix n'implique, en aucune manière, l'élimination des problèmes posés par la distribution intérieure, ou par certaines activités spécifiques des auxiliaires, telles le courtage ou la manutention. Il traduit seulement un ordre d'urgence.

SITUATION ET PERSPECTIVES DU SECTEUR
--------------------------------------

## I - SITUATION DU SECTEUR :

A - Structures du secteur et de la branche

B - Conditions d'activité des auxiliaires :

1. Le cadre réglementaire

2. L'activité des auxiliaires

## II - EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES :

A - Concurrence et investissements étrangers

B - Conteneurisation

C - Informatique

D - Politique européenne.

I - SITUATION DU SECTEUR.
---------------------------

## A - STRUCTURES DU SECTEUR ET DE LA BRANCHE :

- Fonction des auxiliaires de transport
- Les entreprises
- Les organismes professionnels

## B - CONDITIONS D'ACTIVITE DES AUXILIAIRES :

- Le cadre réglementaire
- L'activité des auxiliaires.

A - Structure du secteur et de la branche

1. Fonctions des auxiliaires de transport
2. Les entreprises
3. Les organismes professionnels

L'information économique disponible sur ce secteur, quand elle existe, est fragmentaire ou incomplète. Outre le fait que les organismes professionnels français, contrairement aux Allemands, n'ont jamais réalisé d'étude macro-économique du secteur et que les études actuellement disponibles sur les secteurs étrangers ont été le fait d'initiatives individuelles (séminaire d'H.E.C.), les seuls renseignements disponibles émanent de l'INSEE.

Or l'approche sectorielle et par mode les rend, le plus souvent, difficilement utilisable. Ainsi l'approche sectorielle et par mode a pour conséquence que le fichier INSEE recense 37 entreprises d'auxiliaires aériens alors que 153 sont agréés par I.A.T.A. : en effet un auxiliaire routier ou maritime peut avoir une part de son activité en aérien, mais inférieure à 50 % de son chiffre d'affaires (donc hors secteur "auxiliaires aériens") tout en ayant, surtout si la firme est importante, une activité non négligeable en ce domaine (exemple : tel auxiliaire routier important est également le deuxième auxiliaire aérien français).

En ce sens, une approche de branche permettrait mieux de cerner le coût global de la fonction assurée par les entreprises fournissant des services auxiliaires. Elle permettrait ainsi l'établissement d'un fichier plus complet grâce auquel l'Administration connaîtrait mieux ses partenaires véritables. Ceci, aussi bien pour la branche toute entière, que pour chaque mode en particulier.



## A - STRUCTURES DU SECTEUR ET DE LA BRANCHE

### 1. Les fonctions des auxiliaires de transport :

Elles sont aussi complexes que les opérations de transport elles-mêmes et la nomenclature d'activité de l'I.N.S.E.E. adoptée jusqu'à ce jour ne compte pas moins de 30 rubriques aux frontières plus ou moins précises.

Tout récemment, les services se sont employés à définir des catégories correspondant à des fonctions économiques essentielles.

C'est ainsi que l'on classe désormais les auxiliaires sous les trois rubriques suivantes :

- Collecte du fret
- Manutention et Entreposage
- Activités spécifiques

Par activités spécifiques, l'on entend par exemple les courtiers jurés d'assurances maritimes ou les courtiers conducteurs et interprètes.

Mais la fonction essentielle, d'un point de vue économique, reste celle de collecte du fret. Le rôle majeur des auxiliaires vient en effet de la position qu'ils occupent dans la chaîne de transport entre l'utilisateur et le transporteur. Cependant, cette situation serait insuffisamment définie par le terme d'intermédiaire, généralement employé pour désigner ces professions.

L'auxiliaire exerce en effet ses fonctions selon des modalités qui le rapprochent davantage, tantôt du transporteur, tantôt de l'utilisateur, mais qui aussi, dans certains cas, font de lui un producteur plutôt qu'un intermédiaire de service. Pour définir cette situation, on emploie souvent le terme d'opérateur.

C'est ainsi que l'on peut envisager les cas suivants :

- si l'auxiliaire agit comme mandataire, il exécute les instructions de son client ; dans cette mesure, il est plus proche de l'utilisateur, qu'il représente ; sa marge de manoeuvre est étroite.
- s'il agit comme agent du transporteur, il devient son représentant vis à vis des tiers.
- enfin, s'il intervient comme groupeur ou en tant que commissionnaire de transport, il est plus libre à l'égard de ses deux partenaires et devient producteur de services (confection de lots, conseil en transport, financement, etc...).

En réalité, ces distinctions - si elles facilitent l'analyse - sont rarement aussi tranchées dans la réalité. On retiendra donc que les auxiliaires ont pour fonction majeure la commercialisation du transport au travers de l'organisation des relations entre l'utilisateur et le transporteur.

## 2. Les entreprises

Le secteur des auxiliaires de transport emploie environ 83.000 personnes dans 2.000 entreprises. Il se caractérise par les éléments suivants :

2.1- Le secteur est dominé par des petites et moyennes entreprises, souvent de caractère familial :

80 % d'entre elles emploient moins de 50 salariés  
 55 % " " " moins de 10 salariés  
 (cf. Annexe 1)

2.2- Deux sous-secteurs dominant :

- . Celui des auxiliaires routiers : 55 % des entreprises  
73 % des effectifs
- . Celui des auxiliaires maritimes : 25 % des entreprises  
15 % des salariés

2.3.-Un noyau restreint d'entreprises importantes : seulement 5 entreprises employant plus de 1.000 personnes.

2.4- Les deux plus importantes entreprises d'auxiliaires : la SCAC et MORY, sont des entreprises hors-secteur, c'est-à-dire dont l'activité principale est autre (négociants en combustibles) tandis que dans les pays européens (Allemagne, Royaume-Uni, Suisse) on note des entreprises d'une taille souvent considérable, dont la vocation essentielle est l'activité d'auxiliaire de transport.

2.5- Enfin, à la polyvalence des fonctions d'auxiliaires (on peut être auxiliaire de tous les modes de transport à la fois) peut s'ajouter une polyvalence de branche : l'auxiliaire étant en outre transporteur ; le cas n'existe pas en aérien, parfois en maritime, souvent en routier.

Plus généralement, il est certain que l'information disponible sur les principales entreprises du secteur est insuffisante : une étude serait à entreprendre sur la personnalité qui se cache derrière telle raison sociale. Et cette méconnaissance du partenaire qui soutient tel auxiliaire est grave, car elle ne permet pas d'évaluer la puissance exacte des principaux groupes en présence. Certes, et pour les plus connus, on sait que :

- certains transporteurs contrôlent des auxiliaires :

- . LES CHARGEURS REUNIS : WALON  
T.T.A.
- . LA S.N.C.F. : CALBERSON

- certains banquiers détiennent des intérêts, parfois majoritaires :

. SUEZ : la SCAC

. ROTHSCHILD : SAGA

- certains chargeurs contrôlent des auxiliaires :

. RENAULT : la CAT

et que plusieurs sont restés indépendants : parmi lesquels il semble que l'on puisse citer : MORY, DANZAS, GONDRAND, DUBOIS, HEPPNER, etc...

Il conviendrait donc que, dans la seconde phase de ses travaux, et avec l'aide des Professionnels, le Groupe établisse le bilan réel des relations financières entre les principaux partenaires (Transporteur - Banquier - Chargeur).

3. Les organismes professionnels sont trop nombreux pour avoir une action coordonnée et efficace : on ne compte pas moins de 4 Fédérations:

3.1- La Fédération des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport, Commissionnaires en douane, Transitaires, Agents maritimes et aériens (Président M. BUDRY) qui regroupe 50 syndicats régionaux et 2 syndicats spécialisés :

- le SNAGFA (Syndicat National des Agents de Fret Aérien)
- le SNATCOM (Syndicat National des Transitaires et Commissionnaires de Transport Maritime)..

3.2- Le Groupement National des Associations Professionnelles régionales de Commissionnaires affrèteurs routiers (Président M. CHAIX).

3.3- La Fédération Nationale des Entreprises de Groupage de marchandises rail - route (Président M. AUDAN).

3.4- La Fédération Nationale des Transporteurs de denrées périssables (Président M. ROUX).

Ces quatre fédérations participent aux travaux du Conseil National des Commissionnaires de Transport, organe para-administratif créé pour conseiller l'Administration dans la gestion de la Commission de transport terrestre.

Les moyens financiers de ces 4 Fédérations, s'ils étaient regroupés, correspondraient à peu près à ceux dont dispose la Fédération allemande qui rend à ses adhérents des services plus divers et plus importants (études économiques, formation professionnelle, conseil en gestion).

Il est vraisemblable que, si une prise de conscience générale de cet état de fait pouvait être provoquée, la pression en faveur d'un regroupement des moyens, et par conséquent des structures, serait importante.

Et de ce regroupement des organismes et de leurs moyens, on est en droit d'escompter plus de cohérence et d'efficacité dans l'action professionnelle.

B - CONDITIONS D'ACTIVITE DES AUXILIAIRES
---

## 1. Le cadre réglementaire :

- Conditions règlementaires d'accès et d'exercice des professions

## 2. L'activité des auxiliaires :

Titre I - Rôle des auxiliaires en matière d'échanges internationaux

Titre II- Mode de rémunération :

- . Opacité des transactions
- . Commission de transit

1 - Le cadre réglementaire
----------------------------

L'accès à la profession d'Auxiliaire de transport n'est réglementé que sous deux aspects : la Commission de Transport et la déclaration en douane.

1. L'exercice de l'activité de commissionnaire de transport est subordonné à la possession d'une licence non contingentée, permettant trois sortes d'opérations : groupage, affrètement de camions et exploitation de bureaux de ville. Les commissionnaires de transport sont astreints à la constitution d'un cautionnement et doivent adhérer à une caisse de garantie. L'adhésion au Conseil National des Commissionnaires de Transport n'est pas obligatoire, mais elle est assortie d'une réduction de 50 % du montant du cautionnement et, en outre, de la possibilité de le remplacer par une caution bancaire. Il pourrait être envisagé de gérer la licence de commissionnaire de transport dans une optique incitatrice, notamment pour ce qui concerne les capacités professionnelles.
2. Les commissionnaires agréés en douane sont des personnes faisant profession d'accomplir pour autrui les formalités de douane. Cette profession a été instituée et réglementée à partir de 1935. L'agrément est accordé, après avis du Comité Consultatif des Commissionnaires en douane, par le Ministre des Finances. Il n'est donné qu'aux candidats présentant de sérieuses garanties morales et financières.

Dans la pratique, les commissionnaires agréés en douane sont, le plus souvent, des auxiliaires de transport. On en compte actuellement 1.100 environ (900 sociétés, 200 personnes physiques). Leurs honoraires, en général fonction de la valeur de la marchandise, sont fixés par un arrêté du Ministre des Finances (Direction des Prix) ; d'autre part, un arrêté (1960) a rétabli le jeu normal de la concurrence en autorisant les commissionnaires agréés à faire subir à ces honoraires des abattements sans limitation. Déposant les déclarations en leur propre nom, les commissionnaires agréés sont personnellement responsables du paiement des droits et taxes et des infractions commises.

La Direction des Douanes est favorable à ce que la libre concurrence soit réalisée au niveau de chaque bureau de dédouanement, pour les prestations de service des agréés en douane.

## 2. L'ACTIVITE DES AUXILIAIRES

### TITRE I - Rôle des auxiliaires en matière d'échanges internationaux

- Par leur situation dans la chaîne des opérations commerciales, les auxiliaires sont en mesure d'exercer une influence importante sur l'utilisation des moyens de transport et des infrastructures. Ils sont amenés, du fait même de leur fonction, à exercer un arbitrage permanent entre services français et services étrangers.

Cet arbitrage - et le fait est commun aux auxiliaires de toutes nationalités - est nécessairement influencé par l'intensité et l'étroitesse des relations financières ou commerciales que l'auxiliaire entretient tant avec ses fournisseurs qu'avec ses clients.

Telle est la raison pour laquelle une implantation excessive d'auxiliaires étrangers en France ne saurait être neutre sur les conditions d'acheminement de nos échanges.

- Il est par ailleurs impossible de pondérer le rôle exact des auxiliaires en matière de commerce extérieur. Ils apparaissent, en effet, tour à tour victimes et responsables de la situation peu satisfaisante du marché français des transports internationaux.

Les analyses statistiques révèlent, en effet, les faiblesses du transport sous pavillon français :

- . taux de couverture le plus souvent insuffisant au plan quantitatif ;
- . distorsion dans la collecte du fret à l'exportation défavorisant le pavillon national pour les marchandises les plus élaborées (sauf en maritime où la situation du pavillon national est meilleure (pour les marchandises élaborées).

(cf. annexe 2)

Mais ce bilan peu satisfaisant peut être imputé à de nombreuses causes échappant pour tout ou partie à la responsabilité directe des auxiliaires.

- . hétérogénéité, manque de transparence des barèmes et des tarifs de transport, pratique déguisée ou non de remises, cadre législatif et réglementaire touffu, fragmentaire et sectoriel. On relève aussi l'inorganisation du marché français caractérisé en particulier par des implantations et des infrastructures privatives à un mode de transport, à un transporteur ou même à un intermédiaire particulier et par conséquent très incomplètes au plan de l'équipement et des services offerts.

Afin de clarifier les choses, là où cela s'avérerait possible, il a donc paru opportun de concentrer l'analyse sur le mode de rémunération des auxiliaires en France.

TITRE 2 - Mode de rémunération de l'auxiliaire
--

1 - LA CLARTE DES TRANSACTIONS DIFFERE PROFONDEMENT SELON LES MODES

Le marché des transports, pris dans son ensemble, se caractérise malheureusement bien souvent par l'opacité actuelle des transactions. La marge bénéficiaire des Auxiliaires est largement fondée sur la clandestinité des prix et l'ignorance des chargeurs.

Cependant, on note des différences sensibles par mode :

1.1. En aérien
----------------

La situation est relativement claire :

. que ce soit en zone IATA ou en zone ATAF (essentiellement départements - Territoires d'Outre Mer et Afrique francophone) la rémunération de l'agent aérien est clairement définie:

a)- Il perçoit du transporteur une commission égale à 5 % de la valeur du transport aérien. En ce domaine, peu de pratiques douteuses (ristournes) du fait de la suspension possible (et parfois effective) de l'agrément IATA.

b)- Il perçoit de l'expéditeur :

- Les honoraires d'agréé en douane calculés d'après un barème officiel (même situation que pour le transport maritime).
- les frais accessoires, correspondant aux prestations annexes : prise en charge de la marchandise, établissement et retour des documents administratifs, présentation en douane et établissement de la lettre de transport aérien (L.T.A.). Ces frais accessoires, correspondant en gros à la taxe de documentation et à la taxe de transit en transport maritime, font l'objet d'une taxation forfaitaire, mise au point et révisée périodiquement entre les compagnies aériennes et le Syndicat National des agents de fret aérien.
- les frais de camionnage (enlèvement en ville) qui font également l'objet d'un barème.

En dehors de ces deux sources de rémunération, l'agent aérien peut bénéficier de réductions tarifaires résultant du groupage d'expéditions, soit pour atteindre un certain poids au-delà duquel les tarifs aériens sont réduits, soit pour constituer une unité de chargement : palette ou conteneur, bénéficiant sur certaines lignes de tarifs spécifiques.

En zone IATA il n'y a pas de tarifs spécifiques de groupage ; les seuls avantages de groupage résultent des deux possibilités évoquées ci-dessus. Il n'y a donc pas de tarifs officiels publiés par l'agent aérien, mais la situation actuelle de vive concurrence entre agents fait que les bénéfices tirés du groupage sont répercutés quasi entièrement sur la clientèle.



En zone ATAF, tout au moins pour certaines relations, existe un tarif officiel de groupage, ou rabais de régularité (en dehors des possibilités exposées ci-dessus pour la zone IATA). Les avantages des rabais de régularité doivent être répercutés en partie sur la clientèle, sous forme de tarifs spéciaux publiés par les agents aériens.

1.2. En terrestre
-------------------

Le mode de rémunération de l'auxiliaire est très règlementé et les taux varient selon le type d'opérateur et le type d'opération. Pour la clarté de l'explication, nous avons regroupé les différents taux dans un tableau, ci-après.

Il faut cependant noter que, outre ce type de rémunération, l'auxiliaire perçoit la commission de transit.

TRANSPORT TERRESTRE	REMUNERATION	
	En Transport INTERIEUR	En transport INTERNATIONAL
Le Commissionnaire de Transport 1.1. Opérations de groupage	Aucune Limitation	Commission $\leq 7\%$ (sauf . pour envois $< 7 T$ . si non tarification bilatérale)
1.2. Opérations d'affrètement de camions	1. Envois non soumis à la T.R.O. : Commission $\leq 15\%$ 2. Transports soumis à la T.R.O. : Commission $\leq 8,5$ à $11\%$ selon catégorie de produits	1. Si tarification bilatérale : Commission $\leq 5$ ou $7\%$ selon catégorie de produits 2. Si non tarification obligatoire : Commission $\leq 15\%$
1.3. Exploitation de bureau de ville	Aucune limitation	
Courtier de fret routier	Commission $< 5\%$	
Dépositaire de colis	Tarifs fixés par arrêté ministériel	
Courtier de fret fluvial	Taxe de $10\%$ du montant de la commission perçue par le courtier	Commission $< 5\%$ La taxe ci-contre est comptée sur le fret entre le point de chargement et la frontière

R.O : Tarification routière obligatoire

1.3. En maritime
------------------

Une situation particulièrement obscure

- Les tarifs des Conférences sont le plus souvent complexes et changeants (selon la Conférence). Ceci, bien entendu, dans le cas où ces tarifs sont publiés ; or, ils ne sont pas toujours mis à la disposition des chargeurs - et quand ils le sont - c'est à titre onéreux.

Ces tarifs, qui évoluent sans cesse, comportent parfois des centaines de rubriques, dont la plupart ont été créés au fur et à mesure des besoins, sans cohérence et sans concordance, dans la plupart des cas, avec les nomenclatures douanières. D'autre part, ces tarifs résultent souvent moins d'une analyse des coûts réels du transport (type de tarification dont la mise en oeuvre serait, d'ailleurs, des plus complexes) que du poids commercial relatif des divers clients de l'armateur aux deux bouts de la ligne. Et d'ailleurs leur respect par chaque armateur varie selon l'homogénéité et la discipline propre à chaque conférence.

Enfin ces tarifs, comme les cotations des auxiliaires, incorporent une charge variable de manutention (Free on board, sous palan, Free alongside Ship, Free on truck, etc...), dont les tarifs varient eux-mêmes selon les ports.

Pris dans cet ensemble, les modes de rémunération de l'auxiliaire ne font que s'ajouter à cette complexité. En effet, l'auxiliaire reçoit une rémunération à la fois du chargeur (qui est son client) et de l'armateur (qui est son fournisseur), ce qui n'est pas le cas au ROYAUME-UNI, où le rapport des forces entre armateur et auxiliaire diffère totalement de celui qui prévaut sur le Continent où l'auxiliaire est rémunéré exclusivement par le chargeur.

### 1.3.1. Rémunération perçue du chargeur :

Elle comporte divers éléments

- . la Commission de transit, basée sur un tarif à la tonne
- . les honoraires d'agréés en douane
- . les émoluments correspondant aux frais de dossier.

### 1.3.2. Rémunération perçue de l'armateur :

- a) le transitaire reçoit, en principe, une commission de transitaire (2,5 % de la valeur du fret). Certaines conférences, toutefois, refusent de verser cette commission;
- b) il peut recevoir, en outre, une commission de chargeur ou commission de fidélité (9,5 % en versement immédiat ; 10 % en versement différé de 6 mois) ;
- c) si l'auxiliaire agit en outre comme agent de l'armateur (agent maritime), il peut recevoir une commission de 5 % ;
- d) enfin, des ristournes confidentielles peuvent être accordées : leur importance varie selon l'intensité de la concurrence ou l'inadaptation des tarifs de transport. Ces ristournes peuvent aller jusqu'à 40 % (sur la COTE D'AFRIQUE, par exemple).

Ces ristournes peuvent prendre les formes les plus diverses, voire occultes. On peut citer, comme pratiques courantes :

- . la déqualification de la marchandise (que l'on fait passer d'une tranche haute à une tranche basse du tarif) ;
- . les fausses déclarations sur le poids ou le volume de la marchandise (souvent avec accord de l'armement pour échapper aux tarifs Conférence)

Ces différentes pratiques peuvent d'ailleurs poser des problèmes d'un point de vue fiscal.

Certes, la responsabilité d'une situation si obscure n'est pas le fait des seuls auxiliaires. Mais ils peuvent tirer un certain profit de la situation. Le moment est sans doute venu pour les Pouvoirs Publics de repenser les modalités de rémunération des auxiliaires de transport et, en particulier, de réexaminer le régime réglementaire de la Commission de transit.

Car, dans cette complexité et cette variété des modes de rémunération de l'auxiliaire, un seul élément est commun à tous les modes : la Commission de transit.

## 2 - LA COMMISSION DE TRANSIT

### 2.1. Que rémunère la commission de transit ?

La commission de transit rémunère le commissionnaire de transport pour ses interventions, pour la conclusion du ou des contrats de transport engageant sa responsabilité, due à l'obligation de résultat. Elle rémunère en outre la surveillance de toutes les manutentions, depuis la prise en charge jusqu'à la livraison des envois et l'accomplissement de toutes les formalités réglementaires autres que celles de la commission en douane. Il s'agit d'un ensemble de prestations dont on ne peut déterminer à l'avance la variété et l'importance. Elle est calculée en valeur absolue.

### 2.2. Historique

. La définition de la commission de transit a été fixée par un arrêté datant de 1951.

Un barème a été déposé auprès de la Direction des Prix, en 1952, avec mises à jour successives au fur et à mesure des hausses de prix...

. En 1957, cette commission a été bloquée.

. En 1959, à la requête de la Fédération Française des Transitaires, la commission de transit a été entièrement libérée, la concurrence dans le secteur permettant l'établissement d'une rémunération normale pour l'auxiliaire.

. En 1963, pour des raisons d'économie générale, la commission de transit s'est trouvée reprise par la mesure de blocage des prix.

Il n'a pas été possible au groupe de savoir si des raisons propres à l'activité des auxiliaires ont compté dans les décisions prises en 57 et 63 (par exemple, protestation de chargeurs ou de transporteurs).

### 2.3. Situation actuelle du mode de rémunération des auxiliaires

Actuellement, la Commission de transit est fixée en valeur absolue et n'a pas été revalorisée depuis l'arrêté de blocage de 1963. Cette commission ne saurait constituer la source unique de rémunération de l'auxiliaire.

Depuis dix ans, les auxiliaires - suite au blocage de la Commission de transit - ont été tout naturellement conduits à rechercher des recettes compensatrices de l'affaiblissement en valeur relative (Commission de transit) des recettes qui devaient normalement leur permettre de vivre de leur profession. De là, des moyens plus ou moins condamnables utilisés par certains membres de la profession, évoqués dans les paragraphes précédents et signalés dans le domaine maritime, par le rapport SAGNE (1965). Mais, d'un autre côté, la stricte application des rémunérations officielles actuelles des commissionnaires de transport aurait abouti, depuis longtemps, à des dépôts de bilan, car on estime à 70 % la part des salaires, appointements et charges sociales dans les dépenses d'exploitation des entreprises auxiliaires de transport.

Plus largement, la Commission de transit s'inscrit dans un ensemble très complexe de frais imputables aux différents transports, manutention et opérations connexes, qui font souvent l'objet d'un forfait.

### 3. REMUNERATION DES AUXILIAIRES DE TRANSPORT - COMMISSIONNAIRES EN DOUANE

De nombreux auxiliaires de transport étant en même temps commissionnaires en douane, le groupe a estimé qu'il ne pouvait avoir une vue d'ensemble sur la rémunération des auxiliaires de transport sans se préoccuper de la rémunération propre aux commissionnaires en douane.

Indépendamment du remboursement de leurs débours, ceux-ci sont rémunérés par des honoraires calculés d'après un barème officiel plafond, établi le plus souvent en fonction de la valeur de la marchandise (alors que le déclarant ne met pas davantage de temps à déclarer une marchandise de haute ou de faible valeur). En ALLEMAGNE, ces honoraires sont calculés "au temps passé" mais il est vrai que la responsabilité assumée par le déclarant en douane n'est pas la même dans les deux pays.

Il faut également se préoccuper du problème posé par les termes du paiement, c'est-à-dire les délais de paiement demandés aux transitaires par leurs clients.

Il apparaît que la concurrence sur ce point a entraîné une situation caractérisée par le fait que le paiement des factures des transitaires se fait souvent à 3 mois d'échéance, voire plus.

Le transitaire se trouve ainsi amené à jouer un rôle de banquier.

Pour le règlement des droits de douane, de la T.V.A. et des autres taxes, le transitaire a la possibilité de recourir, comme d'ailleurs tout assujetti en régime intérieur à la T.V.A. et aux impôts indirects, à l'émission d'obligations cautionnées.

Compte tenu cependant de l'importance du montant des droits et taxes pouvant donner lieu chez les commissionnaires en douane à l'émission d'obligations cautionnées, le groupe estime qu'il conviendrait d'étudier ce type de phénomène et ses répercussions favorables ou non sur le marché comme sur la profession.

Au total, on constate donc les deux éléments suivants :

- a) l'extrême complexité et variété des modes de rémunération de l'auxiliaire
- b) toutes les politiques de rémunération coexistent :
  - une réglementation administrative stricte en terrestre
  - l'organisation concertée des auxiliaires et des transporteurs en aérien.
  - le blocage de la commission de transit.

\* \* \* \* \*

Les travaux du Groupe ne sont pas encore suffisamment avancés en ce domaine pour qu'il soit possible de dire laquelle de ces politiques est économiquement la plus saine.

Dans la deuxième phase de ses travaux, le Groupe aura certainement à approfondir ses connaissances selon 3 orientations qui pourraient être les suivantes :

- a) Pour chaque mode de transport, quelle est la réalité des pratiques commerciales, et le degré d'application des réglementations publiques et professionnelles,
- b) définir la nature du service acheté à l'auxiliaire et clarifier, voire normaliser, la facturation et les pratiques commerciales,
- c) moins qu'une intervention des Pouvoirs Publics, il faut que ce soit les professionnels eux-mêmes qui acceptent de jouer le jeu, dans le cadre d'un code de déontologie.



II - EVOLUTION RECENTE ET PERSPECTIVES DU SECTEUR
---

- Concurrence étrangère
- Conteneurisation
- Informatique
- Politique européenne des transports

La concurrence étrangère, la conteneurisation, comme les applications de l'informatique, modifient déjà fortement l'activité des auxiliaires dans ce qu'elle a de moins noble : gestion de la rupture de charge, production et manipulation de documents. Parallèlement, la perspective d'une politique européenne globale en matière de transport, comme le poids respectif des auxiliaires français et de leurs concurrents européens, constituent une menace sérieuse pour la profession. Ces facteurs expliquent les inquiétudes actuelles et le désir récent de concertation manifesté par les professionnels

### A) La concurrence étrangère

A l'heure où se généralise la liberté d'établissement et la liberté de prestation de services, le secteur français des auxiliaires ne peut, sauf mutation importante, rester compétitif face aux auxiliaires de transport des grands pays exportateurs de l'Europe du Nord.

Il y a tout lieu d'être inquiet lorsque l'on examine le rapport des forces. Face à leurs principaux concurrents européens, les auxiliaires français ne dépassent que rarement le rapport de 1 à 3, en termes d'effectifs :

en Allemagne Fédérale	SCHENKER	9 000
	KUHNE und NAGEL	6 000
aux Pays-Bas	VAN GEND et LOOS	5 500
au Royaume-Uni	LEP	5 000
	THOMAS MEADOWS	2 000
en Suisse	DANZAS	10 000
	PANALPINA	4 000

Il ne s'agit pas, en ce qui concerne le secteur français, de vouloir la taille à tout prix (à titre indicatif on pourra savoir que le plus important transitaire japonais et mondial, NIPPON EXPRESS, emploie 60 000 personnes !) surtout dans un secteur de prestation de services, mais de mesurer le poids de ces principaux transitaires européens.

D'autre part, certains transporteurs, notamment au Royaume-Uni, contrôlent des auxiliaires de transport importants : deux transporteurs britanniques, et non des moindres, P and O (premier armateur européen) et NATIONAL FREIGHT CORPORATION (50 000 personnes, 20 000 camions) ont regroupé récemment leurs intérêts dans le domaine des auxiliaires de transport ; en l'occurrence : P and O FREIGHT FORWARDING et PICKFORDS INTERNATIONAL, qui, demain, peuvent être des partenaires avec qui il faudra compter.

Il semble donc nécessaire de compléter ce bilan des opérations d'investissement français à l'étranger et étrangers en France, afin de mieux cerner l'importance des investissements français à l'étranger.

Malheureusement en la matière, les seules informations disponibles sont celles réunies par la Direction du Trésor qui ne dispose que d'un tableau des flux récents et non d'une analyse exhaustive en termes de patrimoine.

## INVESTISSEMENTS FRANCAIS A L'ETRANGER ET ETRANGERS EN FRANCE

Le secteur français des auxiliaires de transport investit peu à l'étranger: en ce sens, le rayonnement des auxiliaires français à l'étranger est médiocre, tandis que les auxiliaires étrangers ont, au cours de ces dernières années, investi considérablement (l'Allemand KUHNE und NAGEL, le Hollandais RUYS, le Suisse DANZAS, le Britannique LEP) dans le monde et notamment en France. Par contre, l'essentiel des investissements des auxiliaires français à l'étranger semble concentré sur la zone Franc.

Certes, il existe des exceptions, mais d'une façon générale, il apparaît que les transitaires français - à la différence de leurs concurrents étrangers - sont rarement implantés aux deux bouts de la ligne lorsqu'il s'agit de grande exportation (Extrême Orient - Océanie - Amériques) - et faiblement représentés dans les pays les plus proches (C.E.E. - A.E.L.E.).

## INVESTISSEMENTS ETRANGERS EN FRANCE

1. L'essentiel des opérations d'investissement est réalisé par 5 pays:

### 1.1. En nombre d'opérations

Sur un total de 208 opérations d'investissement, les grands pays investisseurs sont :

la Suisse	- 41 opérations
le Royaume Uni	- 35 opérations
la Belgique	- 26 opérations
l'Allemagne Fédérale	- 25 opérations
les Pays Bas	- 25 opérations

Ces 5 pays représentent en effet 73 %, soit pratiquement les 3/4 des opérations d'investissement et plus du 1/3 des opérations provient de deux pays: la SUISSE et le ROYAUME UNI.

On notera qu'il y a au total 11 pays qui ont réalisé 3 ou davantage d'opérations d'investissements et que les pays de l'Europe des neuf représentent 60 % des opérations (cf. Annexe 3.).

Mais ce critère "nombre d'opérations" n'est pas pleinement satisfaisant, dans la mesure où il ne prend pas en considération la dimension même de l'investissement.

Pour cette raison, il importe aussi de considérer les montants totaux investis, par pays et par secteur.

#### 1.2. En montant investi

Le grand pays investisseur est la Suisse qui devance très largement tous les autres pays : la SUISSE, à elle seule, représente 45 % du total des investissements étrangers.

En seconde position les PAYS BAS, qui, sans avoir un nombre d'opérations très élevé, n'en totalise pas moins près de 17 000 000 F.F. d'investissements.

Puis la Grande-Bretagne, l'Italie, la Belgique.

#### Les Pays investisseurs

Au total, on notera que trois pays, Suisse, Pays Bas et Grande Bretagne, représentent plus de 70 % du montant total investi. D'autre part, avec les sept premiers investisseurs, on atteint plus de 90 % du montant total. On voit donc que la quasi totalité des investissements ont été réalisés par 7 pays, dont trois très actifs et un tout particulièrement.

#### Les Secteurs Touchés

En pourcentage du montant total investi, les trois secteurs touchés sont, par ordre d'importance :

- 1) le secteur des auxiliaires de transport ROUTIER : 65 % du montant total investi ;
- 2) le secteur des auxiliaires de transport MARITIME ET FLUVIAL : 20 % du montant total investi;
- 3) le secteur de l'entreposage : 15 % du montant total investi.

2 - L'essentiel des opérations d'investissement est réalisé par une dizaine de firmes, dont une très active.

On note 13 firmes ayant réalisé des investissements d'un montant égal ou supérieur à 1.000.000 F.F.

Parmi ces 14 firmes, on relève :

- 3 firmes suisses
- 2 firmes hollandaises
- 2 firmes britanniques
- 1 firme italienne
- 1 firme allemande
- 1 firme belge
- 1 firme espagnole

Soit au total un montant d'environ 70.600.000 F.F. ; on voit donc que 13 firmes représentent 80 % du montant total des investissements, et une seule firme (DANZAS) représente, à elle seule, dans les investissements réalisés en France 28 % du montant total, soit 25.000.000 F.F.

L'essentiel des investissements est donc réalisé par une dizaine de firmes, dont une très active (cf. Annexe 3).

#### INVESTISSEMENTS FRANCAIS A L'ETRANGER

Sur un total de 56 opérations, 36 ont été effectuées dans l'Europe des Six et 42 dans l'Europe des Neuf. Soit au total trois opérations sur quatre dans la C.E.E.

On voit, d'autre part, que les opérations réalisées en Europe représentent 48 opérations, soit 85 % des opérations sont des investissements "proches". On voit donc le manque d'aventurisme des auxiliaires de transport français dans leurs investissements à l'étranger (cf. Annexe 3).

De fait, les auxiliaires français qui s'aventurent à l'étranger sont fort peu nombreux et le nombre de leurs implantations n'excède que trop rarement cinq. Parmi les auxiliaires s'étant doté d'au moins deux implantations à l'étranger, on peut noter :

- SCAC
- MORY
- WALON
- GONDRAND
- SCTT
- PESCHAUD
- WALBAUM
- MALISSARD et SAVARZEIX
- CALBERSON

Globalement, on est donc loin des implantations directes de certaines firmes :

	Présent dans	Nombre d'employés à l'étranger
Allemands ( KUHNE und NAGEL ( SCHENKER	28 pays	2.000
	17 pays	4.000
Britanniques ( LEP ( THOMAS MEADOWS	12 pays	1.700
	7 pays	700
Suisses ( DANZAS ( PANALPINA	11 pays	8.300
	13 pays	3.700

Cette situation est grave. En effet, l'auxiliaire est d'autant mieux à même de maîtriser un trafic et d'orienter les choix des utilisateurs, qu'il contrôle les deux bouts de la ligne.

Il n'est donc pas paradoxal d'affirmer que la force des auxiliaires étrangers en France réside largement dans le fait qu'ils sont implantés hors de France, d'Europe et de la Zone Franc.

## B. LA CONTENEURISATION

La conteneurisation a, en tout état de cause, des incidences sur le rôle des auxiliaires de transport, et, à moyen terme, sur la structure de la profession.

### 1. La conteneurisation diminue le rôle des auxiliaires

Le conteneur utilisé en transport "de bout en bout" supprime au port, comme à l'intérieur du territoire, nombre d'opérations techniques, commerciales et réglementaires, dont plusieurs auxiliaires tiraient une part importante de leurs revenus d'exploitation.

C'est ainsi que les tarifs de fret instaurés par les conférences pour des transports conteneurisés sur l'Extrême-Orient ou l'Australie ne tiennent plus compte des services des auxiliaires maritimes : du fait que ces consortiums ont choisi de ne toucher aucun port français, ils offrent un transport pratiquement gratuit de certains ports ou points intérieurs de France jusqu'aux ports d'embarquement étrangers. La conséquence d'une telle politique est double :

- elle augmente les détournements de trafic ;
- elle tend à éliminer l'auxiliaire sur les trafics conteneurisés.

### 2. La conteneurisation entraîne l'intervention croissante d'un opérateur unique

La concentration du trafic nécessite des investissements et un volume d'affaires que peu d'auxiliaires atteignent. Les armateurs ont tendance à remonter directement vers le client. Enfin, une technique normalisée de transport est plus directement accessible aux grosses sociétés, qui ont tendance à se passer des services des auxiliaires, qu'aux entreprises artisanales.

En raison, en particulier, de leurs faibles dimensions générales, les professions d'auxiliaires auraient dû en principe beaucoup souffrir de l'évolution récente. En fait, le trafic est encore resté assez dispersé en France ; d'autre part, les armements ont toujours une part de leur flotte en "Conventionnel" ; ils restent, dans ce cas, tributaires de celui qui lui fournit l'essentiel de son fret de divers : l'auxiliaire de transport.

D'autre part, le transport non maritime par conteneurs n'a pas amené de bouleversements profonds : en France, les trains-blocs sont insuffisants ; les organisations routières diluées (en matière routière, malgré quelques rares regroupements, l'essentiel de la traction routière est, en FRANCE, sous le contrôle d'armements le plus souvent étrangers), le conteneur aérien ne sort pas de l'aéroport.

Au total, on assiste actuellement en FRANCE à une situation paradoxale : mises à part les techniques de manutention et d'arrimage, l'auxiliaire peut traiter le transport conteneurisé de manière quasi conventionnelle.

### 3. Attitude de la profession

Dans ces conditions, les pratiques habituelles déjà signalées se retrouvent dans le domaine de la conteneurisation et il n'est pas étonnant que des Compagnies de Navigation demandent actuellement l'autorisation d'ouvrir les conteneurs dans les ports pour en vérifier le contenu, alors que toutes les mesures utiles ont été prises pour que le contrôle douanier soit assuré au départ ou à destination...

Malgré une certaine tendance au regroupement, dû d'ailleurs à des interventions extérieures (armateurs par l'intermédiaire de sociétés de service, grandes maisons étrangères de transit, etc...) la caractéristique principale reste la dispersion des initiatives, malgré une tendance récente à la création de G.I.E. de groupage, que l'Administration des Douanes a d'ailleurs provoquée pour une part, en refusant de se rendre dans les installations dispersées (Marseille).

### 4. Conséquences de cette situation

On peut dire que, si les auxiliaires n'ont pas eu tendance à freiner volontairement le développement de la conteneurisation, face à un phénomène nouveau, ils ont réagi en essayant d'utiliser leurs techniques traditionnelles. La conteneurisation n'a, en France, et contrairement à ses principaux voisins européens, eu toutes ses conséquences que dans le domaine technique et non dans les structures commerciales.

Il est certain que l'actuelle inadaptation des auxiliaires au trafic conteneurisé entraîne un drainage supplémentaire de notre trafic vers l'étranger. En effet, du point de vue de l'auxiliaire, il est indifférent d'expédier les marchandises dont il dispose vers un port français ou de les remettre à un routier hollandais retournant vers le Bénélux. Et du fait de l'absence de points de groupage intérieurs attractifs, des ports français sont en concurrence directe avec les ports étrangers : de ce fait, les conteneurs peuvent aller n'importe où et surtout vers les ports étrangers, d'où l'intérêt de créer des centres de conteneurisation.



## 5. L'intérêt de créer des centres de conteneurisation

Ces centres sont nécessaires du point de vue technique et commercial afin que l'on trouve à l'intérieur du territoire :

- les installations de manutention appropriées,
- les installations de stockage,
- les conteneurs vides,
- La maintenance technique (réparations, pièces de rechange),
- les possibilités de groupage,
- des liaisons permanentes avec les ports et les autres centres à des conditions intéressantes de tarif et de fréquence.

Les auxiliaires sont conscients de ces nécessités, mais souvent chacun pense pouvoir trouver la solution chez lui et l'on voit se dessiner en la matière des initiatives étrangères mieux adaptées.

Or, les Centres ne peuvent jouer leur rôle d'attraction qu'à partir d'une certaine dimension, qui nécessite des investissements considérables, ce qui conduira nécessairement, soit à un regroupement, soit à des concentrations au sein de la profession.

\* \* \* \*

En matière de grande exportation, c'est-à-dire en matière de transport maritime, les transporteurs français n'ont pratiquement pas profité de la conteneurisation.

Il est à craindre que les transporteurs et auxiliaires étrangers construisent à l'intérieur de notre territoire un réseau de centres et de relations qui finirait par éliminer définitivement les entreprises françaises.

## C. L'INFORMATIQUE

Source de rationalisation et d'accélération du trafic, l'informatique offre la double possibilité de simplifier et de clarifier les opérations des auxiliaires. Toutefois le coût de cette modernisation en réservera sans doute les bénéfices aux entreprises les mieux organisées et les plus puissantes. En ce sens, l'informatique plaide pour un regroupement des entreprises auxiliaires de transport.

De toute manière, l'informatique provoquera, à proche échéance, des changements importants de structure et de comportement dans le secteur des auxiliaires.

### 1. Situation actuelle de l'informatisation du commerce international

En France, les Douanes ont eu l'initiative du projet SOFIA, qui doit entrer progressivement en application à partir de 1974. Exclusivement limité au fret aérien, il est le seul programme dont la réalisation soit certaine : les projets SOFIM et SAFIR, (traitement informatisé du fret, respectivement maritime et routier) ayant été mis en sommeil au plan national, sans que cela ne préjuge du développement de certaines initiatives locales.

Le système SOFIA est intégré, c'est-à-dire qu'il vise à traiter l'ensemble des opérations sur marchandises effectuées dans l'aéroport. C'est donc un système coopératif qui regroupe avec l'Administration des Douanes et l'Aéroport de Paris, les transporteurs aériens et les auxiliaires de transport (groupeurs et commissionnaires agréés).

D'autre part, en ce qui concerne les Douanes, les principaux bureaux de Douane seront progressivement équipés à partir de 1975.

### 2. Incidence sur les auxiliaires de transport

Les auxiliaires n'ont pas pris la tête du mouvement d'informatisation. Ils ne pouvaient d'ailleurs le faire que difficilement étant en quelque sorte coincés entre les grosses entreprises et les transporteurs d'une part, l'Administration des Douanes de l'autre.

Sur 1.100 commissionnaires agréés en douane, une trentaine seulement utilise des procédés automatisés pour l'établissement de leurs déclarations en douane et ce sont en majorité des firmes liées à des entreprises étrangères -(DANZAS, HERNU-PERON, KUHNE und NAGEL, NORBISK, etc...). Quelques initiatives se sont cependant faites jour au plan régional (Marseille - Lille).

L'absence d'informatisation amène à rendre un service de moindre qualité, surtout en ce qui concerne la rapidité et la précision. Les erreurs dans les documents sont plus nombreuses et sa gestion à moins de rigueur.

Sous prétexte qu'à l'autre bout de la chaîne, il existe un service automatisé entraînant certaines contraintes, l'auxiliaire ou le transporteur étranger impose ses méthodes et sa documentation. Peu à peu, la main mise technique se transforme en main mise sur le service lui-même.

### 3. Le nécessaire regroupement des auxiliaires

La progression du traitement informatisé du fret paraissant inéluctable, il est absolument nécessaire que les auxiliaires soient incités au regroupement, et ceci pour deux raisons :

- L'informatique suppose un certain volume d'affaires à traiter et nécessite des investissements importants. Ne pourront se doter d'un système informatique que les entreprises de grande dimension. L'expérience prouve qu'elles ont alors nécessairement une conception extensive de leur rôle d'auxiliaires, et remontent vers la gestion interne de leur client sous divers aspects (préparation administrative des expéditions, gestion de commandes et de stocks, etc...).

- S'il n'a pas la dimension suffisante pour s'intégrer lui-même dans le système, l'auxiliaire verra le transporteur et éventuellement d'autres intervenants s'adresser directement à son client, tout d'abord pour obtenir les liaisons techniques convenables (entrée des informations sous forme de bandes, documents codés, etc...) et ensuite directement pour traiter les opérations.

En conclusion, il est donc nécessaire que la profession d'auxiliaire, dans son ensemble, prenne conscience du problème que pose l'informatique et que les Pouvoirs Publics, si nécessaire, incitent les auxiliaires au regroupement :

- soit sous forme de coopération, envisageable dans ce domaine, et en partie réalisée dans les futures installations de ROISSY,
- soit par un phénomène d'absorption.

Sinon, la transmission et le traitement automatique des données seraient organisés de bout en bout par d'autres que des auxiliaires français. Indépendamment des problèmes spécifiques que peut poser une telle évolution, elle risquerait surtout de favoriser la concurrence étrangère, sous toutes ses formes.

## D - La Politique Européenne

La perspective d'une intégration européenne apparaît moins inquiétante en ce qu'elle serait de conception trop "nordique" que du fait de la faiblesse relative du secteur français des auxiliaires de transport.

Des discussions sont actuellement en cours à Bruxelles, relatives à la suppression des restrictions, à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services. La question se trouve donc posée de l'intervention de dispositions particulières d'harmonisation concernant l'accès à la profession d'auxiliaires de transport. Cependant, la situation diffère selon que les modes sont ou non couverts par le Traité de Rome.

- En matière de transport terrestre, la suppression des restrictions sera réalisée selon l'échéancier du programme général.
- En matière de transport maritime et aérien, le Conseil ne s'est pas encore prononcé à l'unanimité sur le programme général.

Il est apparu que des dispositions spéciales semblaient nécessaires pour les auxiliaires de transport, en raison des divergences des réglementations des divers Etats de nature à laisser subsister des entraves à la liberté d'établissement et à la libre prestation des services et à créer des distorsions dans ce secteur.

1. Domaine d'exercice des activités : la Commission estime qu'en raison de l'intervention, de fait, des auxiliaires de transport à l'égard de tous les modes de transports, les mesures envisagées devraient couvrir les activités des auxiliaires dans tous les domaines : terrestre, maritime et aérien.
2. Conditions d'accès et d'exercice des activités : trois types de conditions sont prévues pour les seuls auxiliaires de transport terrestre, actuellement:
  - condition de moralité et d'honorabilité
  - condition de capacité financière : sous la forme d'un cautionnement
  - condition de capacité professionnelle : l'institution d'un examen, avec deux degrés selon que l'activité de l'auxiliaire concerne les transports nationaux et internationaux.

L'élément le plus intéressant et qui peut avoir des effets à moyen terme importants sur le comportement des auxiliaires français réside dans la condition de capacité professionnelle.

\* \* \* \*

A ce propos, indépendamment de tout ce qui peut être décidé à Bruxelles, il est clair qu'un effort de formation professionnelle serait souhaitable dans ce secteur de prestations de services où la formation est la garantie de la qualité du service rendu et de la productivité de l'entreprise.

En ce sens, il ne s'agit pas de freiner l'accès à la profession, mais l'exigence d'un minimum de capacité professionnelle pourrait être un facteur favorable à la compétitivité des auxiliaires face à des concurrents mieux armés à cet égard.

PERSPECTIVES
--------------

Le progrès technologique (informatique et conteneurisation), joint à la libéralisation européenne, pourraient avoir pour effet d'accélérer l'implantation des auxiliaires étrangers en France. Deux conséquences, néfastes pour l'économie nationale, en découleraient :

- déviation des centres de décision vers l'Europe du Nord
- accroissement des détournements de trafic.

En effet la main-mise sur le secteur français des auxiliaires de transport serait plus aisée que le rachat de nos transporteurs (une entreprise d'auxiliaire de transport ne coûte pas très cher à l'achat ; d'autre part, une implantation directe ne représente pas des investissements aussi importants que dans l'industrie).

Et, au total, le marché du transport international serait, en France, géré essentiellement par des étrangers ; avec toutes les conséquences qu'une telle situation pourrait avoir pour nos transporteurs et nos chargeurs.

CONCLUSION

OBJECTIFS ET MODALITES D'UN EFFORT DE MODERNISATION

Compte tenu des analyses qui précèdent, le Groupe a pu sans grande difficulté s'accorder sur les objectifs fondamentaux que devrait poursuivre une Politique des Auxiliaires de transport.

Brièvement dit, il s'agit en effet de rationaliser les comportements sur le marché et de renforcer les structures des auxiliaires dans le double souci de minimiser les coûts et d'atteindre à la compétitivité internationale.

Mais, dans le détail, ces objectifs impliquent la mise en oeuvre de procédures ou la prise de décisions qui, soit relèvent des Professions, soit réclament l'étude ou le soutien d'autres Administrations que celles associées au Groupe.

C'est pourquoi les lignes qui précèdent doivent être considérées davantage comme un ensemble d'orientations que comme une énumération de recommandations précises et définitives.



I - LA METHODE GENERALE
-------------------------

Il a paru au Groupe que l'Etat pourrait participer de façon non négligeable à la modernisation du secteur des auxiliaires par le seul fait qu'il afficherait un programme fait d'objectifs et de l'annonce de moyens.

En particulier la mise en cohérence des moyens et procédures actuelles aurait un effet certain.

Il s'agirait en l'espèce d'un Plan d'orientation élaboré par les Administrations concernées avec la participation de la profession. Les Professionnels sauraient que, lorsque leurs activités ou leurs initiatives s'inscriraient dans le sens de ce Plan, ils pourraient compter sur certains moyens administratifs.

Dans le cas de création d'entreprises ou de regroupements, les Services apprécieraient les efforts d'implantation à l'étranger, de fusion, de prise de participation aussi bien du point de vue fiscal que financier ou en matière d'assurances à l'exportation.

En matière d'établissement matériel et notamment chaque fois que les Pouvoirs Publics peuvent intervenir dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement (ZAC, ZUP, permis de construire, branchements et communications divers), une même bienveillance serait manifestée à l'égard des entreprises tenant compte des objectifs du Plan.

En matière de fonctionnement: l'utilisation ~~judicieuse~~ des procédures douanières de mouvement et de stockage, ainsi que celle des procédures de coordination des transports (zones, licences, contingents) pourraient être mis à profit.

Il en irait de même de la possibilité d'exonérer certains groupements de l'obligation de recourir aux bureaux régionaux de fret ou des facilités d'accès et d'implantation dans les éventuels centres de fret.

La liste de ces modalités et de ces moyens devrait être complétée dans divers domaines, notamment fiscal et financier. Mais, à cette fin, il conviendrait sans doute que le Groupe puisse s'adjoindre des représentants des Services qui ont pour compétence et pour expérience la restructuration économique de tel ou tel autre secteur.

<p>II - LES ORIENTATIONS PARTICULIERES</p>
--

Elles peuvent se résumer par les trois points suivants :

- A. Constituer des partenaires capables de dialoguer et de jouer le jeu de la modernisation.
- B. Assainir les comportements sur le marché du transport.
- C. Renforcer les structures du secteur des auxiliaires.

A. Les partenaires de la concertation

1. Un effort de renforcement des structures des organismes professionnels est souhaitable. Les Professions elles-mêmes paraissent le désirer.

L'Administration peut, par certaines attitudes, favoriser ce mouvement.

Eventuellement par des crédits affectés à la recherche, des aides à la formation, un concours à l'établissement d'une Société de Conseil en gestion, il serait probablement possible de l'encourager.

2. L'Administration de son côté doit s'interroger sur la façon dont elle pourra promouvoir une politique à l'égard des auxiliaires de transport.

La division actuelle des compétences, soit par mode, soit entre les deux principaux Ministères concernés, ne permet pas la création d'une structure administrative horizontale, même limitée au seul Ministère des Transports. Mais une telle structure ne paraît pas nécessaire.

L'existence d'un échelon de concertation apparaît, par contre, un élément essentiel.

Il serait à tous égards souhaitable de créer un organe de concertation avec des moyens appropriés et un rapporteur, en s'inspirant par exemple de la commission des investissements étrangers.

B. Assainir les comportements sur le marché

Le groupe, chargé d'étudier une profession, a mis en évidence une fonction, la commercialisation du transport et un marché sur lequel les auxiliaires ont un rôle déterminant mais non exclusif.

Le problème essentiel est de faire en sorte que la nature des services achetés, les modes de formation des prix et de leur niveau, soient de nature à encourager les utilisateurs à mieux contrôler les coûts de leur transport.

1. L'effort de clarification auquel pourraient être conviés les intéressés pourrait porter sur les points suivants :
  - 1.1. Définition plus claire des services rendus par les Auxiliaires en distinguant ceux qui sont communs à tous les modes de ceux qui sont spécifiques.
  - 1.2. Définition, selon les cas, de ce qui doit être légitimement payé par l'utilisateur et de ce qui peut l'être par le transporteur.
  - 1.3. Définition des modalités et des conséquences des divers modes de facturation et de responsabilité (forfait, régie, commission de transport, mandat).
2. L'Administration de son côté devrait :
  - 2.1. Appuyer la Profession pour établir un code de déontologie bénéficiant de la reconnaissance des Pouvoirs Publics et officialisant les définitions mentionnées ci-dessus.
  - 2.2. Etudier la possibilité de lever le blocage de la Commission de transit.
  - 2.3. Envisager la diffusion de guides du chargeur (par l'intermédiaire notamment du C.F.C.E. et des Ministères concernés) reprenant les définitions établies par les Professionnels, mettant en évidence les coûts des prestations avec les moyens de les maîtriser. (Clarification et publication, là où cela est nécessaire, des tarifs des transporteurs).
  - 2.4. Soutenir les entreprises françaises pour les protéger contre les pratiques de certains pays à commerce d'Etat (Pays de l'Est, Pays en voie de développement) tendant à conférer les monopoles à tel ou tel de leur correspondant en France, et n'accorder de facilités aux auxiliaires étrangers que dans le cadre d'une stricte réciprocité (comme cela est déjà le cas pour la Commission de transport terrestre).

### C. Renforcer les structures du secteur

Le secteur français des auxiliaires -s'il comprend nombre d'entreprises moyennes, voire petites, efficaces et utiles - gagnerait à les voir se renforcer et à favoriser l'apparition de quelques grosses entreprises, qui seraient à la mesure des auxiliaires européens.

La taille optimale paraît devoir dépendre de la zone d'action de l'entreprise.

A cet égard il paraît opportun de favoriser la naissance de quelques entreprises de taille européenne et mondiale par un certain regroupement des entreprises.

Il serait utile que l'organe de concertation préconisé :

- assure une surveillance des investissements étrangers en France ;
- étudie les aides qui pourraient faciliter une politique d'investissements à l'étranger ;
- étudie les moyens susceptibles de favoriser la création d'une société de conseil en gestion (sur le modèle allemand) qui interviendrait à la demande des entreprises qui souhaiteraient se regrouper, moderniser leurs structures, améliorer et accroître leur activité.

Il peut être utile, sans attendre la mise en place de l'organe de concertation préconisé, que le Groupe, au cours d'une deuxième phase de son activité, en liaison avec les professionnels, s'efforce d'obtenir de ces derniers l'effort de clarification défini ci-dessus et la mise au point par eux d'un code de déontologie.

Il pourrait, par ailleurs, avec l'aide des professionnels :

- approfondir ses connaissances actuelles sur les pratiques commerciales, les conditions d'application de la réglementation et la consistance des rémunérations, et chercher à établir un bilan des relations financières entre les principaux partenaires (transporteurs, banquiers, chargeurs) ;
- étudier une amélioration des structures de la profession.

ANNEXES
---------

1. Structures du secteur.
2. Rôle des auxiliaires de transport en matière de Commerce Extérieur.
3. Investissements étrangers en France et français à l'étranger.

FONCTION ET MODE ( NAE --source Fichier INSEE 1971)	Nombre d'entreprises	Effectifs salariés
670.0 Auxiliaires de Transport (N.d.a)	42	849
<u>ROUTIER</u>		
671		
671-0. Commissionnaires de transport(n d a ) Commissionnaires de transport routier	172	7013
671-1. Commissionnaires agrés en douane Transitaires, consignataires	575	28123
671-2. Groupage	279	24365
671-3. Affréteurs	105	2136
671-4. Bureaux de ville	36	97
Total ROUTE	<u>1167</u>	<u>61734</u>
<u>MARITIME</u>		
672-0. Auxiliaires de transport maritimes et fluviaux	24	312
672-1 Courtiers	167	1456
672-3 Commissionnaires, agents transitaires maritimes	303	10542
Total MER	<u>494</u>	<u>12310</u>
<u>FLUVIAL</u>		
672-4. Commissionnaires, agents Courtiers fluviaux		
Total VOIE D'EAU	<u>149</u>	<u>1111</u>
<u>AERIEN</u>		
673-0 Auxiliaires, commissionnaires affréteurs aériens		
Total AIR	<u>37</u>	<u>857</u>
676 0 Entrepôts, Docks magasins généraux	18	1.570
676 1 Entrepôts, Docks	226	3.839
676 2 Magasins généraux	59	1.399
Total Entrepôts/Docks	<u>303</u>	<u>6.808</u>
Tous auxiliaires: TOTAL GENERAL	<u>2.092</u>	<u>83.669</u>

VENTILATION DES ENTREPRISES  
SELON LES EFFECTIFS SALARIES

FONCTION et MODE (NAE-fichier INSEE)	Entreprises de						TOTAL
	0 à 9 salariés	: 10 à 49	: 50 à 199	: 200 à 999	: 1000 à 1999	: 2000 à 4999	
6/0 - 0 n.d.a	35	6	-	1			42
<b>-ROUTIER-</b>							
671 0	89	55	20	8	-	-	172
1	299	187	71	16	-	2	575
2	83	121	54	18	3	-	279
3	67	32	5	1	-	-	105
4	35	1	-	-	-	-	36
Total ROUTIER	573	396	150	43	3	2	1167
<b>-MARITIME-</b>							
672 0	19	3	2	-	-	-	24
1	135	31	1	-	-	-	167
3	151	116	30	6	-	-	303
4	39	5	5	-	-	-	49
Total MARITIME	344	155	38	6	-	-	494
<b>-AERIEN-</b>							
673 0	19	14	4	-	-	-	37
<b>-ENTREPOTS-</b>							
676 0	9	7	1	1	-	-	18
1	181	37	5	3	-	-	226
2	31	21	7	-	-	-	59
TOTAL ENTREPOTS	221	65	13	4	-	-	303
TOTAL GENERAL	1192	636	205	54	3	2	2092
EFFECTIFS ESTIMES	15.800	19080	15370	22400	4500	6500	83600

Commentaires :

Ces tableaux soulignent qu'il s'agit d'un secteur de très petites et moyennes entreprises. 80 % d'entre elles occupent moins de 50 salariés ; 55 % emploient moins de 10 salariés.

Deux sous-secteurs dominant : celui des transports routiers avec 55 % des entreprises et les trois quarts des salariés suivi de loin par le maritime avec environ 25 % des entreprises et 15 % des salariés.

Un noyau restreint d'entreprises importantes, une centaine environ et situé pour la quasi totalité dans le secteur routier, se détache de l'ensemble. Mais, sauf deux entreprises dans le transport routier, on ne trouve point d'entreprises comparables à celles des principaux auxiliaires étrangers et notamment Européens.



ANNEXE II

Rôle possible des auxiliaires de transport  
en matière de commerce extérieur

On peut formuler les observations ci-après :

1) Il est évident que les auxiliaires de transport ont un rôle important dans la commercialisation des moyens de transport nationaux et que les auxiliaires français interviennent davantage à l'exportation qu'à l'importation.

2) Il est certain également que leur activité s'exerce de préférence à l'occasion du transport des marchandises les plus variées, en raison des services de groupage que beaucoup d'entre eux assument, étant entendu toutefois que les auxiliaires sont amenés, à la demande de leur clientèle, à s'occuper de toutes sortes de transports, quelle que soit la valeur relative des marchandises.

3) L'hypothèse selon laquelle les auxiliaires jouent un rôle d'autant plus important dans les performances des différents modes de transports que le fret traité est riche, est acceptable dans une large mesure mais semble devoir être nuancée du fait des limites qui existent à la liberté des décisions économiques des auxiliaires :

- Il semble raisonnable d'estimer qu'à terme, directement ou indirectement, la compétitivité des moyens de transport et des sociétés de transport finit par s'imposer aux auxiliaires quelque soit la complexité des tarifs et des remises occultes ou non. Même si la concurrence entre ces auxiliaires est quelquefois limitée artificiellement, leur nombre est tel que la concurrence entre eux ne peut disparaître totalement. En d'autres termes, le marché est dans un tel état d'inorganisation et de désordre que les règles strictes nécessaires au bon fonctionnement d'une entente en vue d'éliminer la concurrence ne pourraient y être respectées.

Par ailleurs la liberté de choix des auxiliaires est quelquefois limitée par les directives précises que leur donnent leurs clients, en particulier pour les transports rapides de marchandises de valeur et pour les livraisons à date garantie.

Toutefois leur rôle reste très important en raison, en particulier, de leur activité dans la collecte du fret et le groupage qu'ils effectuent pour les différents modes de transport . En conséquence, leurs décisions peuvent donc influencer dans une certaine mesure les performances des transporteurs.

L'étude de la part relative des différents modes de transport et des performances du pavillon français ne permet pas de préciser et de quantifier cette influence. Elle permet seulement de déceler les points faibles de la commercialisation des moyens de transports nationaux vis-à-vis des la concurrence étrangère et de contribuer à la recherche des mesures à prendre pour améliorer cette commercialisation..

La présente note a pour but de faire le point sur l'évolution, pendant les 4 dernières années, de la part des différents modes de transport et du pavillon national aux plans quantitatif et qualitatif dans les transports des marchandises échangées par notre pays, et de rappeler quels sont les objectifs essentiels qu'une politique concertée devrait tenter de réaliser pour améliorer ces performances.

I - EVOLUTION DE LA PART DES DIFFERENTS  
MODES DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE  
EXTERIEUR FRANCAIS

1) L'évolution générale des quatre dernières années fait apparaître la dégradation de la position du chemin de fer et des voies navigables par rapport au transport routier, qui connaît, lui, un essor spectaculaire.

Les moyens de transport dits "internationaux" n'enregistrent pas une évolution aussi caractéristique. La tendance à la détérioration en valeur de l'importance du transport maritime naissant ou aboutissant dans les ports français de 1969 à 1971 se renverse en 1972, sans que l'on puisse dire si ce retournement se poursuivra.

L'importance du transport aérien par rapport à l'ensemble des autres moyens de transport ne connaît pas d'évolution notable.

2) La distinction entre transports continentaux et intercontinentaux doit être nuancée. Outre le détournement d'une partie du trafic maritime national acheminé par des ports étrangers, il existe un trafic maritime de cabotage avec les pays européens (Gde-Bretagne et pays scandinaves). Par exemple en 1970 le trafic maritime français avec les autres pays d'Europe représente plus de 10 %, en tonnage, du trafic maritime total et le trafic de fret aérien avec l'Europe représente 47 % du trafic aérien français. (Pour 1971, les chiffres sont respectivement de 15,6 % et 43,6 %).

Par ailleurs, un trafic par conteneurs se développe actuellement avec l'Extrême-Orient par le transsibérien.

La distinction demeure tout de même valable pour la part la plus importante du trafic.

### 3) Marchandises élaborées.

La richesse relative des marchandises transportées par les différents modes de transport ne paraît pas constituer, a priori, un critère absolu du rôle des auxiliaires de transport :

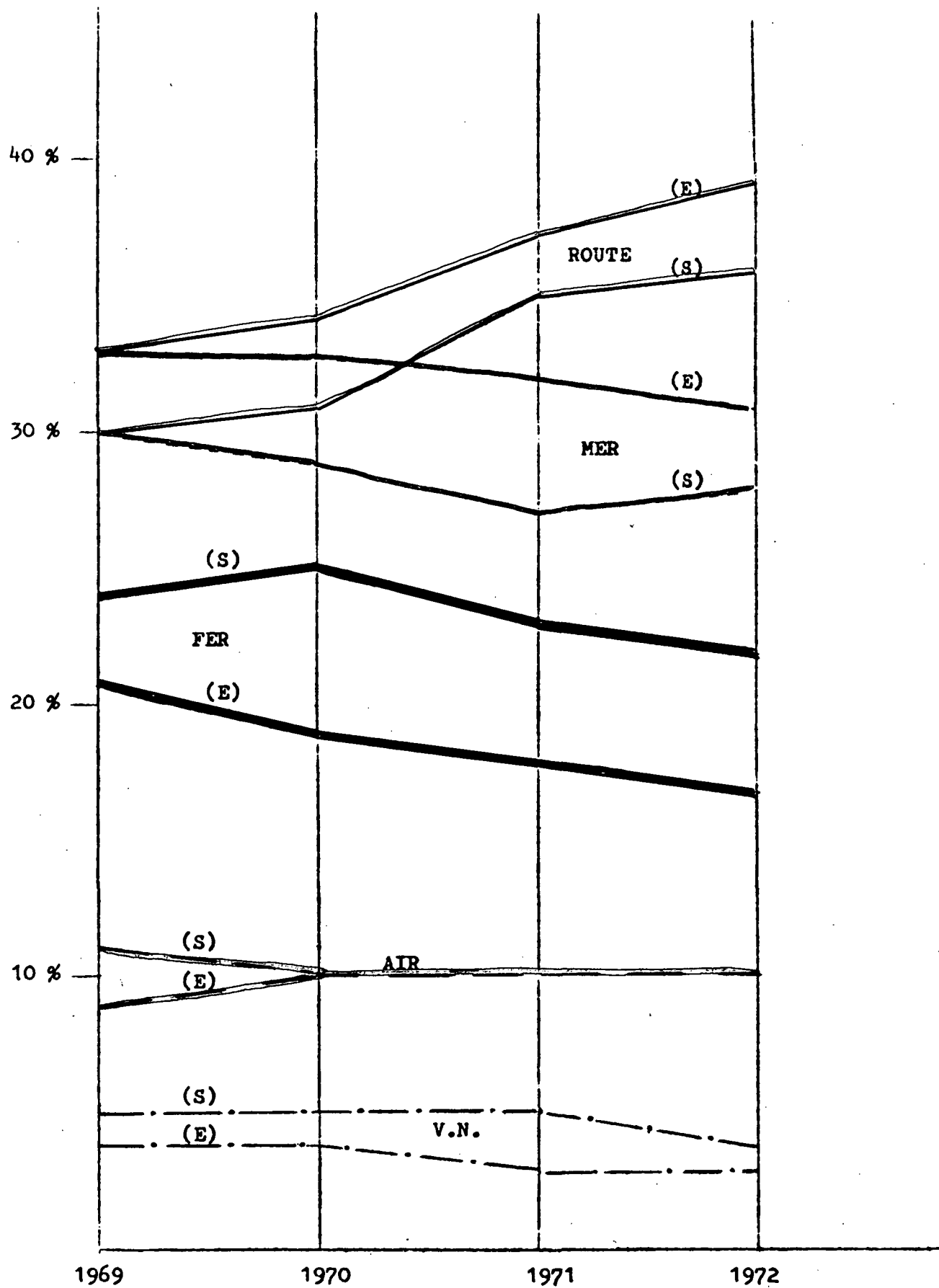
- Bien qu'il n'ait pas été possible d'obtenir une précision chiffrée de la part respective revenant aux différents déclarants en douane des marchandises acheminées par voie aérienne, il ne fait aucun doute que les sociétés multinationales qui échangent des produits parmi les plus élaborés en quantités considérables (aérospatiale, informatique, etc...) disposent d'une infrastructure administrative qui leur permet d'étudier elles-mêmes le mode d'acheminement le plus avantageux pour leurs marchandises et de traiter directement avec les transporteurs, de la même façon qu'elles réalisent elles-mêmes leurs opérations en douane.

Cependant les transitaires s'occupent, semble-t-il, de plus en plus des opérations de groupage pour les expéditions aériennes. Corrélativement les compagnies aériennes interviennent de moins en moins. Il s'agit là, non d'une constatation statistique mais de renseignements provenant des bureaux de douane des aéroports.

- En matière de transports maritimes où les produits élaborés du chapitre 9 NST n'interviennent environ que pour 1/3 du trafic, la conteneurisation modifie le schéma traditionnel du transport.

Alors que, dans ce cas, le seul fret maritime a globalement tendance à s'uniformiser, les transports terminaux prennent de plus en plus d'importance dans la stratégie commerciale des compagnies maritimes, de l'aveu même de celles-ci. Aussi cherchent-elles à maîtriser le plus possible ces transports terminaux et par suite s'intéressent-elles de plus en plus étroitement à l'activité des auxiliaires de transport dans ce domaine, qui recouvre d'ailleurs à la fois le transport terrestre (détournement de trafic) et le trafic maritime.

Ventilation du Commerce Extérieur français par mode de transport de 1969 à 1972 (en pourcentage en valeur du trafic total).



II - EVOLUTION DE LA PART DU PAVILLON FRANCAIS
--

## A - Evolution quantitative

1) Toutes marchandises

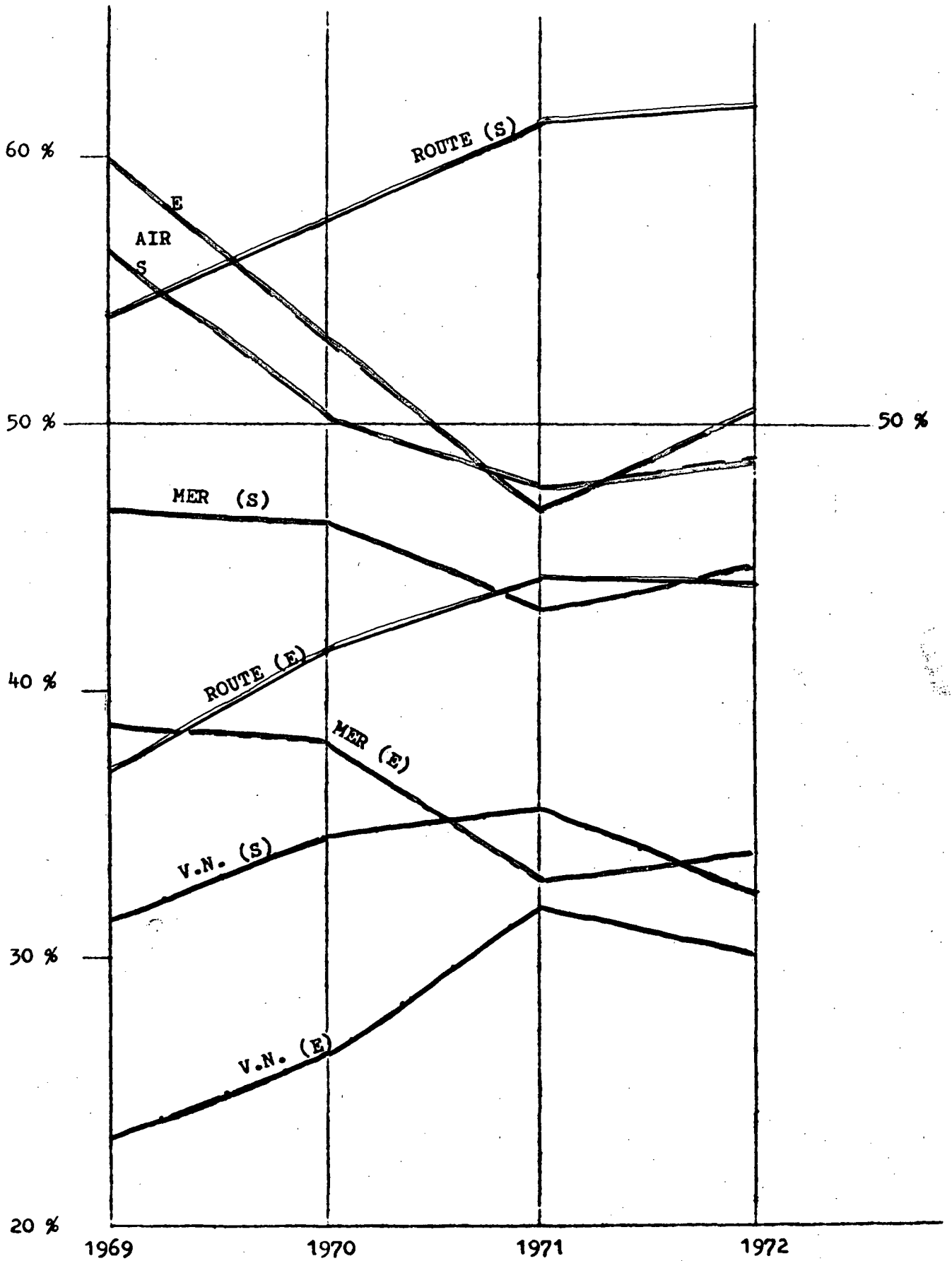
Sauf pour les transports routiers les résultats de l'année 1972 marquent un renversement de tendance par rapport aux années précédentes qui voyaient une dégradation constante de la part du pavillon national dans les transports maritimes au départ ou à l'arrivée des ports français ainsi que dans le trafic aérien.

L'évolution dans le domaine de la navigation intérieure est diamétralement opposée, une régression du pavillon faisant place à une nette progression depuis 1969. La progression de la part du pavillon français dans le transport routier qui était remarquable ces dernières années, s'affaiblit sensiblement à l'exportation et fait place à l'importation à une légère régression.

La corrélation qui semblait exister entre l'évolution de la part des différents modes de transport et celle de la part du pavillon français dans chaque mode de transport s'altère (transports maritimes et routiers à l'importation). Cette corrélation n'existe pas pour le transport aérien.

Il faut noter, outre l'écart existant entre les performances du pavillon national à l'importation et à l'exportation, que le taux de couverture des transports du commerce extérieur français par le pavillon national demeure en général inférieur à 50 %.

Evolution de la part du pavillon français pour chaque mode de transport à l'entrée (E) et à la sortie (S)



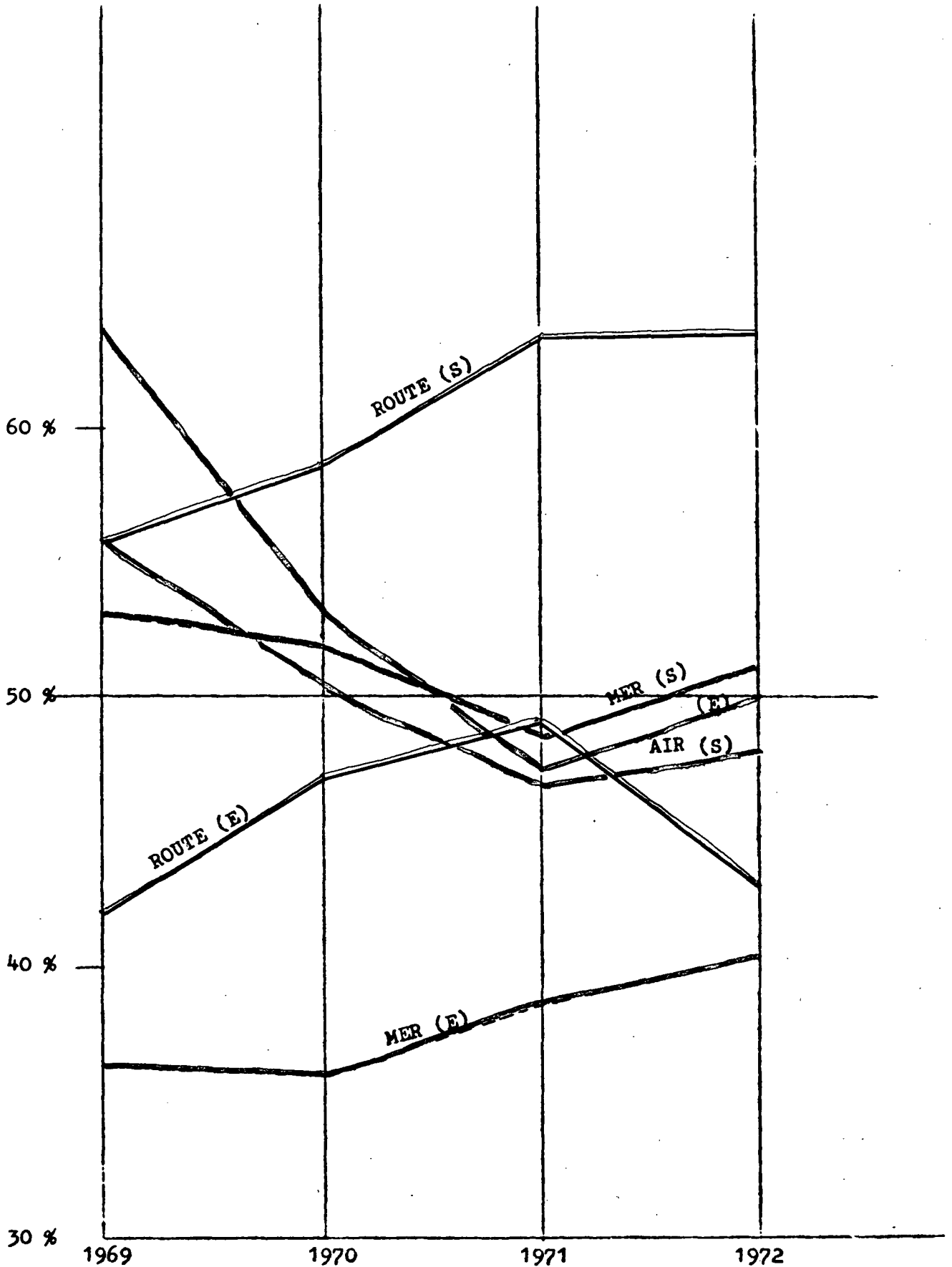
## 2) Marchandises élaborées (chapitre 9 NST)

La part du pavillon français concernant les marchandises les plus élaborées subit une évolution identique dans l'ensemble à celle qu'il enregistre pour le transport de toutes les marchandises du commerce extérieur français, surtout à l'exportation. Dans les transports routiers cependant, la part du pavillon français qui diminue légèrement à l'importation pour toutes les marchandises accuse une régression plus accentuée pour les marchandises élaborées, de même à l'exportation le fléchissement qui marque la progression du pavillon français pour l'ensemble des marchandises est plus net encore pour les marchandises élaborées.

De façon générale le taux de couverture par le pavillon français du transport des marchandises élaborées est meilleur (bien qu'en général inférieur à 50 %) que celui relatif à l'ensemble des marchandises, sauf pour le transport aérien dont les performances malgré une légère amélioration en 1972 ont évolué de façon négative.



Evolution de la part du pavillon français dans le transport des marchandises élaborées (chapitre 9 NST) à l'entrée (E) et à la sortie (S)



B - Evolution du rapport entre la valeur de la tonne transportée par le  
-----  
pavillon français et la valeur moyenne de la tonne pour chaque mode  
-----  
de transport.  
-----

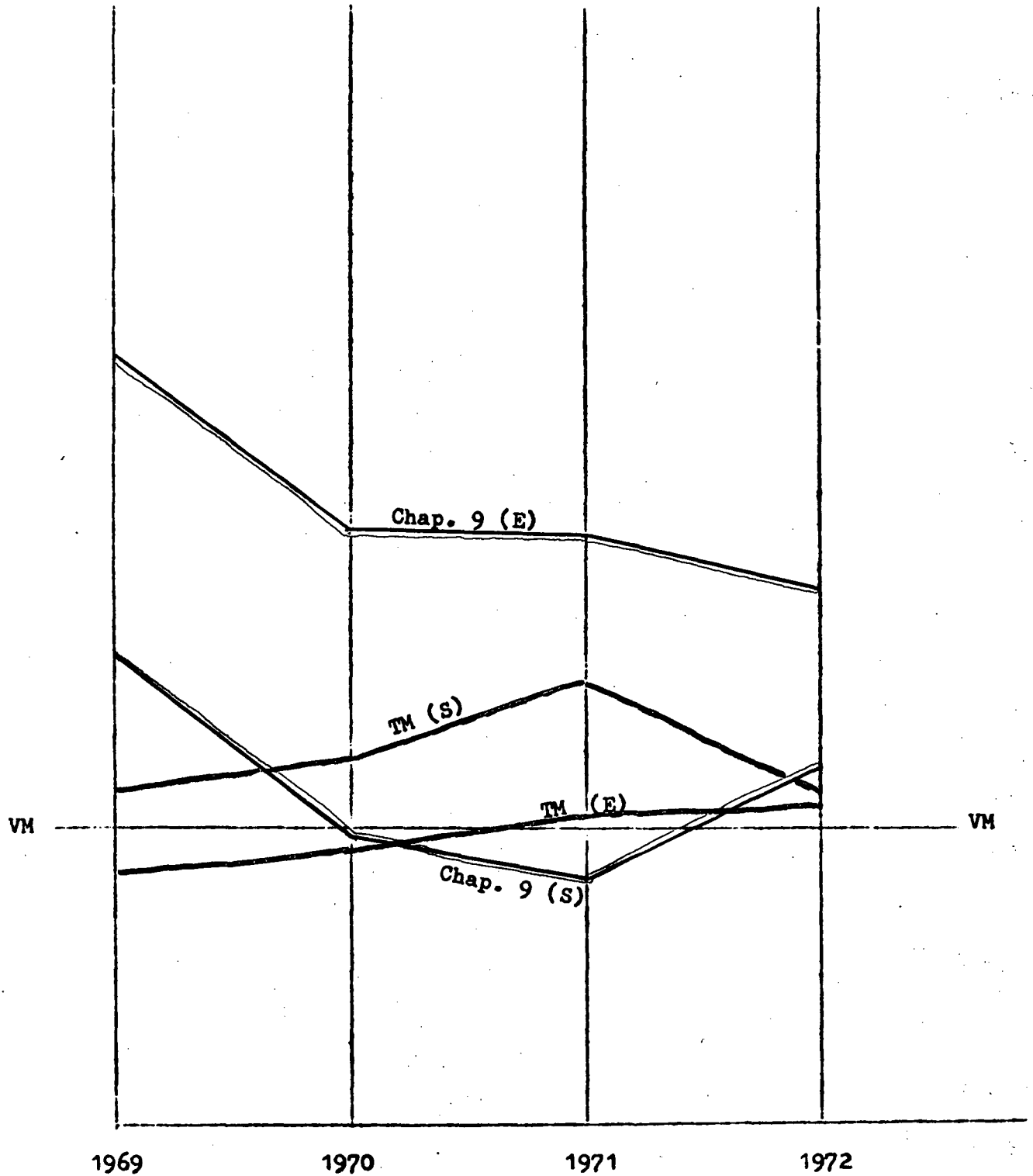
Dans l'ensemble, sauf pour le trafic aérien, la valeur de la tonne transportée par le pavillon français demeure en général supérieure à la valeur moyenne du fret pour chaque mode de transport. L'amélioration enregistrée en 1972 au plan quantitatif se retrouve ici avec la même exception que ci-dessus et des résultats moyens ou en cours de dégradation pour le transport routier.

On peut constater également que les écarts qui affectent ces performances sont plus importants pour les marchandises élaborées que pour l'ensemble des marchandises. En outre, il est confirmé que les performances du pavillon français sont moins bonnes à l'exportation qu'à l'importation pour les marchandises "riches" alors que c'est le phénomène inverse qui se manifeste pour l'ensemble des marchandises

Il y a donc bien là, semble-t-il, un défaut dans la commercialisation des moyens de transports nationaux concernant les marchandises les plus élaborées.

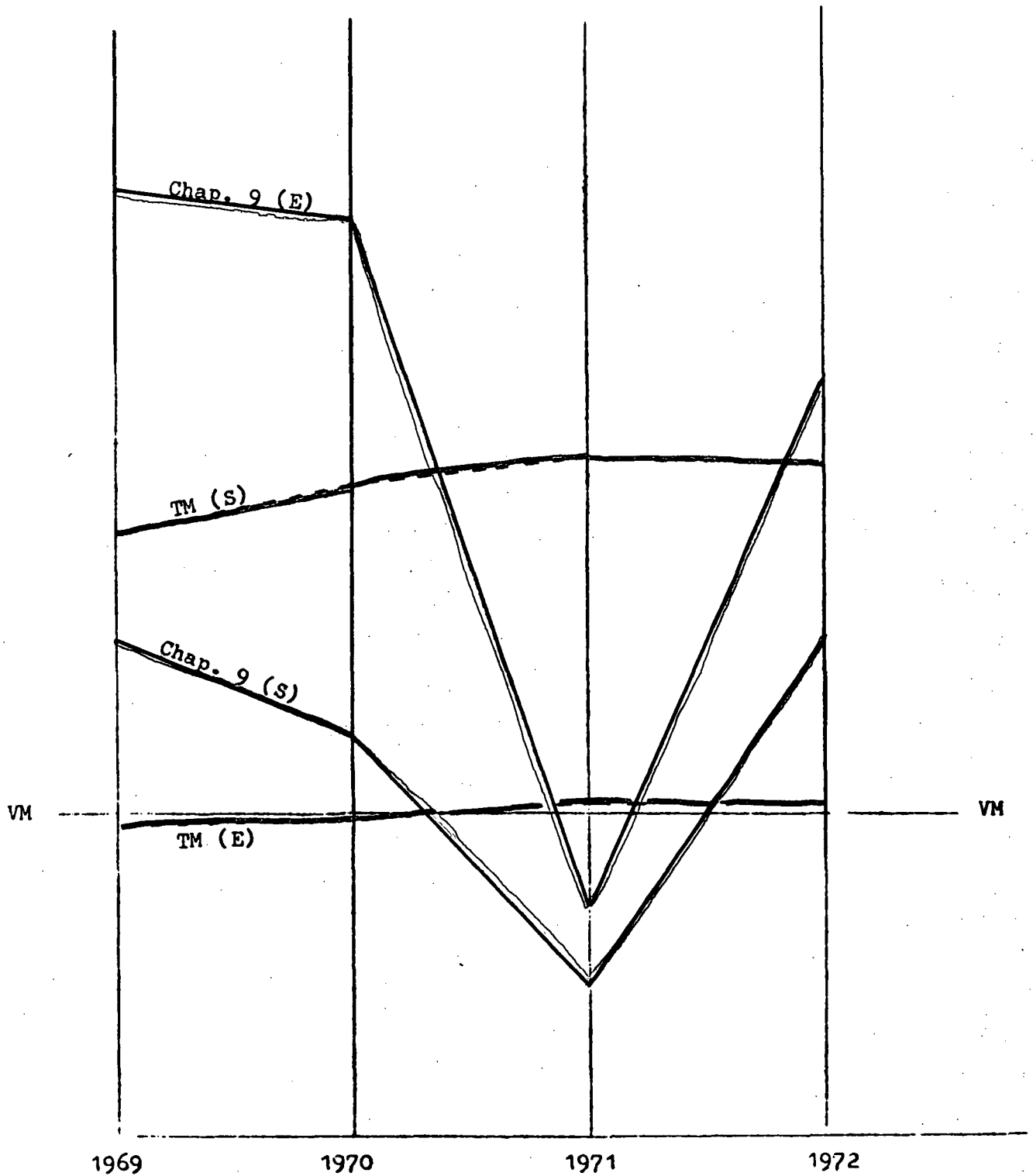
## - ROUTE -

Valeur de la tonne transportée par le pavillon français par rapport à la valeur moyenne (VM) à l'entrée (E) et à la sortie (S) pour toutes les marchandises (TM) et les marchandises élaborées (Chap.9)



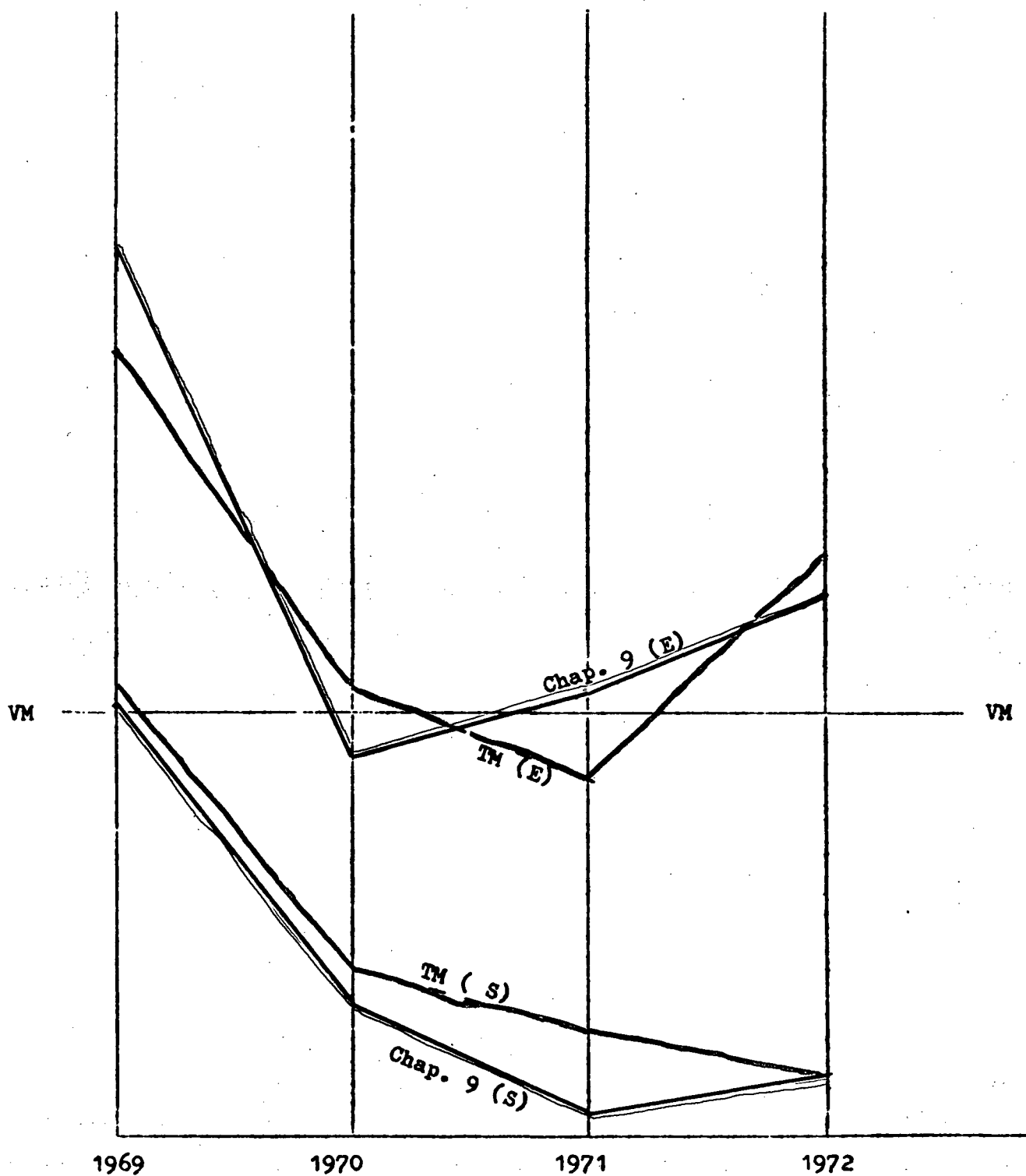
- MER -

Valeur de la tonne transportée par le pavillon français par rapport à la valeur moyenne (VM) à l'entrée (E) et à la sortie (S) pour toutes les marchandises (TM) et les marchandises élaborées (Chap. 9).



- AIR -

Valeur de la tonne transportée par le pavillon français par rapport à la valeur moyenne (VM) à l'entrée (E) et à la sortie (S) pour toutes les marchandises (TM) et les marchandises élaborées (Chap. 9)



## Conclusions

L'étude statistique montre des carences : taux de couverture par le pavillon national en général insuffisant au plan quantitatif, distorsion dans la collecte du fret à l'exportation défavorisant le pavillon national pour les marchandises les plus élaborées, mauvaise commercialisation au plan qualitatif du transport aérien national à l'exportation.

Elle ne permet pas de remonter de façon certaine aux causes des handicaps dont souffre le pavillon national et d'en préciser l'importance respective. Il semble toutefois qu'en dehors des problèmes spécifiques à tel ou tel mode de transport certains éléments interviennent qui, dans une certaine mesure, peuvent expliquer cet état de chose : hétérogénéité, manque de transparence des barèmes et des tarifs de transports, pratique déguisée ou non des remises, cadre législatif et réglementaire touffu, fragmentaire et sectoriel. On relève surtout l'inorganisation du marché national des transports, caractérisé en particulier par des implantations et des infrastructures locales privatives à un mode de transport, à un transporteur ou même à un intermédiaire particulier et par conséquent très incomplètes au plan de l'équipement et des services offerts.

Il paraît raisonnable de penser, suivant en cela l'avis du groupe inter-ministériel des conteneurs et des services commerciaux des ports autonomes, que seules des installations ouvertes à toutes les entreprises de transport et aux différents opérateurs du commerce extérieur, pourvues de moyens modernes de manutention et de la gamme la plus étendue de service privés et publics, sont de nature à permettre une confrontation équilibrée de la demande et de l'offre de transport et par conséquent une certaine transparence des tarifs pratiqués par les transporteurs et les auxiliaires de transport. En outre, l'évolution du rôle de ces derniers serait accélérée sous l'influence de plusieurs facteurs qui tendent à accentuer l'importance de la coordination des différents modes de transports.

Il en est ainsi en particulier :

- de la modification des méthodes de gestion économique des entreprises qui vient, en utilisant la rapidité, la fréquence et la synchronisation des moyens de transport, à permettre l'allègement des stocks des produits mis en oeuvre comme des produits finis,

- de l'amélioration des techniques de transport et de manutention et en particulier de l'extension du transport par unités de charge,
- des efforts qui sont faits pour uniformiser la documentation relative aux transports internationaux,
- de l'utilisation des techniques informatiques dans le traitement de la documentation relative aux transports.

Ces perfectionnements techniques et méthodologiques ne peuvent donner leur plein effet si la situation actuelle persiste. Celle-ci ne pourra pas être modifiée sans que soit définie une politique commune des différents départements ministériels intéressés et qu'interviennent des décisions quelles que puissent être les résistances de certains intéressés.

A cet égard une étude réalisée à l'initiative de la Direction des Transports terrestres sur l'intérêt et la configuration de centres régionaux de fret a montré les difficultés qu'il y avait à réaliser un accord général des intéressés sur un projet qui cherche à coordonner l'activité d'entreprises concurrentes et qui vise à favoriser une transparence même relative des conditions de transport.

De même les efforts de l'Administration des Douanes pour promouvoir un document standardisé utilisable pour les opérations commerciales et administratives (liasse maritime) se heurtent à des difficultés dont l'essentiel provient de l'inertie ou des réticences de certains intermédiaires.

\* \* \*

Alors que les services liés aux échanges extérieurs voient leur importance s'accroître en raison des échanges et du nivellement relatif des prix des produits échangés une action commune des départements ministériels intéressés s'impose pour améliorer les conditions dans lesquelles s'effectue la commercialisation des moyens de transports nationaux, c'est également le moyen de permettre aux producteurs et exportateurs français de mieux connaître et maîtriser les problèmes afférents à la distribution de leur production à l'extérieur.

ANNEXE III

A	INVESTISSEMENTS ETRANGERS EN FRANCE
---	-------------------------------------



## 1) Nombre d'opérations par pays et par secteur :

	Secteur 671 Auxiliaires de Transport ROUTIER	Secteur 672 Auxiliaires de Transport MARITIME ET FLUVIAL	Secteur 673 Auxiliaires de Transport AERIEN	Secteur 676 Entrepôts Docks MAGASINS GENERAUX	TOTAL
1 - SUISSE	21	15	-	5	41
2 - ROYAUME-UNI	11	18	1	5	35
3 - BELGIQUE	11	12	-	3	26
4 - Allemagne Fédérale	19	5	-	1	25
5 - PAYS BAS	10	13	-	2	25
6 - ETATS-UNIS	6	6	2	1	15
7 - ITALIE	6	5	-	1	12
8 - SUEDE	3	2	1	1	7
9 - ESPAGNE	6	1	-	-	7
10 - NORVEGE	-	4	-	1	5
11 - DANEMARK	1	2	-	-	3
12 - MAROC	-	1	-	-	1
13 - PANAMA	-	1	-	-	1
14 - LICHTENSTEIN	-	1	-	-	1
15 - DJIBOUTI	-	-	-	1	1
16 - FINLANDE	-	-	-	1	1
17 - BALANAS	-	1	-	-	1
18 - HONG-KONG	-	-	-	1	1
<b>TOTAL :</b>	<b>94</b>	<b>87</b>	<b>4</b>	<b>23</b>	<b><u>208</u></b>

L'ESSENTIEL DES INVESTISSEMENTS EST FAIT PAR 5 PAYS :

En nombre d'opérations réalisées, les grands pays investisseurs sont donc essentiellement :

- 1) la SUISSE
- 2) le ROYAUME-UNI
- 3) la BELGIQUE, l'ALLEMAGNE et les PAYS-BAS

Ces 5 pays représentent en effet 73 %, soit pratiquement les 3/4 des opérations d'investissement et plus du 1/3 des opérations proviennent de deux pays : la SUISSE et le ROYAUME-UNI.

On notera qu'il y a au total 11 pays qui ont réalisé 3 ou davantage d'opérations d'investissement et que les pays de l'Europe des neuf représentent 60 % des opérations.

Mais ce critère "nombre d'opérations" ne nous satisfait pas pleinement, dans la mesure où il ne prend pas en considération la dimension même de l'investissement.

Pour cette raison, nous allons maintenant considérer les montants totaux investis, par pays et par secteur, et nous verrons que le classement que nous venons d'établir se modifie sensiblement.

2 - 1 - Montant, par pays, des Investissements Etrangers :

En Francs Français

1	SUISSE	46.356.600
2	PAYS-BAS	16.712.000
3	GRANDE-BRETAGNE	11.526.150
4	ITALIE	7.953.100
5	BELGIQUE	5.842.600
6	ESPAGNE	4.032.000
7	ALLEMAGNE FEDERALE	3.027.000
8	DJIBOUTI	1.990.000
9	ETATS-UNIS	1.637.000
10	PANAMA	1.369.500
11	SUEDE	1.169.600
12	NORVEGE	1.090.600
13	HONG-KONG	1.000.000
14	DANEMARK	246.100
15	BANAMAS	74.200
16	MAROC	51.600
17	LICHTENSTEIN	19.800
TOTAL		104.000.000 F.F.

En montant investi

On note donc que le grand pays investisseur est la SUISSE que devance très largement tous les autres pays : la SUISSE a elle seule, représente 45 % du total des investissements étrangers.

En seconde position les PAYS-BAS, qui, sans avoir un nombre d'opération très élevée, n'en totalise pas moins près de 17.000.000 F.F. d'investissements.

Puis la grande Bretagne, l'Italie, la Belgique (on notera le faible nombre des opérations Italiennes - 12 - par rapport au montant total investi).

2 - 2 - Ventilation de ces opérations par secteur :

	Secteur 671 Auxiliaires de Transport ROUTIER	Secteur 672 Auxiliaires de Transport MARITIME ET FLUVIAL	Secteur 673 Auxiliaires de Transport AERIEN	Secteur 676 Entrepôts DOCKS MAGASINS GENERAUX	
SUISSE	37.411.000	7.816.520		2.020.000	
PAYS-BAS	14.027.400	2.246.400		438.200	
GRANDE-BRETAGNE	1.293.800	5.625.450	9.900	4.597.000	
ITALIE	5.548.100	1.119.000		1.286.000	
BELGIQUE	1.209.900	1.464.400		3.168.360	
ESPAGNE	4.025.000	7.000			
ALLEMAGNE FEDERALE	2.754.000	314.400		38.600	
DJIBOUTI				1.990.000	
ETATS-UNIS	1.288.400	36.930	249.700	60.000	
PANAMA		1.369.530			
SUEDE	139.800	71.800	90.000	868.000	
NORVEGE		1.090.500			
HONG-KONG				1.000.000	
DANEMARK	244.300	1.800			
BAHAMAS		74.200			
MAROC		51.600			
LICHTENSTEIN		19.800			
	TOTAL	67.941.000	21.310.000	349.600	15.466.000

### Les Pays Investisseurs :

Au total, on notera que trois pays : SUISSE, PAYS-BAS et GRANDE-BRETAGNE, représentent plus de 70 % du montant total investi. D'autre part, avec les sept premiers investisseurs, nous atteignons plus de 90 % du montant total. On voit donc que la quasi totalité des investissements ont été réalisés par 7 Pays, dont trois très actifs et un super-actif.

### Les Secteurs Touchés :

En pourcentage du montant total investi, les trois seuls secteurs touchés (en effet, en montant par rapport au montant global, les investissements dans le secteur des auxiliaires de transport aérien représentent 0,33 % et est donc négligeable) sont, par ordre d'importance :

- 1) Le secteur des auxiliaires de transport ROUTIER :  
65 % du montant total investi
- 2) Le secteur des auxiliaires de transport MARITIME ET FLUVIAL :  
20 % du montant total investi
- 3) Le secteur 676 (entrepôts - docks et MAGASINS GENERAUX) :  
15 % du montant total investi

### 3 - Les firmes les plus actives :

Nous n'avons relevé que les investissements d'un montant supérieur à 1.000.000 F.F. et appartenant au secteur des auxiliaires de transport ROUTIER, MARITIME et FLUVIAL, AERIEN. En effet, nous avons pensé qu'il n'était pas significatif de relever les investissements du secteur 676 qui sont des entrepôts, (représentant des montants souvent importants) mais qui nous semblent hors secteur "auxiliaires". On saura cependant que la plus grande part de ces investissements dans le secteur 676 sont dus à des firmes pétrolières.

Classement des firmes ayant réalisé les plus gros investissements :

	en F.F.
1 - DANZAS (Suisse)	25.000.000
2 - Société Générale de Surveillance (Suisse)	11.991.000
3 - VERENIGDE OEEPPAKIEFEN (Pays-Bas)	11.990.000
4 - GIUSTI AMBROSETTI (Italie)	5.107.000
5 - TRANSPORTES FERROVIARIOS (Espagne)	3.976.000
6 - Compagnie SUISSE de NAVIGATION (Suisse)	3.249.000
7 - RUYTS Transport group (Pays-Bas)	1.612.000
8 - KULLER (Pays-Bas)	1.610.000
9 - CORY AND SONS (Royaume-Uni)	1.476.000
10 - OLYMPIC MARITIME (Onassis)	1.370.000
11 - FLOUVIER Maritime (Belgique)	1.000.000
11 - KURNE UND NAGEL (Allemagne Fédérale)	1.000.000
11 - GIBSON (Royaume-Uni)	1.000.000

On note donc, au total, 13 firmes ayant réalisé, dans les secteurs 671 - 672 - 673, des investissements d'un montant égal ou supérieur à 1.000.000.

Parmi ces 14 firmes, on relève :

- 3 firmes Suisses
- 3 firmes Hollandaises
- 2 firmes Britanniques
- 1 firme Italienne
- 1 firme Allemande
- 1 firme Belge
- 1 firme Espagnole

FF

Soit au total un montant d'environ 70.600.000; on voit donc que 13 firmes représentent 80 % du montant total des investissements, et une seule firme (DANZAS), représente, à elle seule, dans les investissements réalisés en France 28 % du montant total, soit 25.000.000 F.F.

L'essentiel des investissements est donc réalisé par une dizaine de firmes, dont une très active.

B	INVESTISSEMENTS FRANCAIS A L'ETRANGER
---	---------------------------------------

- Participations Françaises dans le capital des Sociétés à l'Etranger :

DESTINATION

	670	671	672	673	676	TOTAL
1 - ALLEMAGNE	2	9	1			12
2 - BELGIQUE	3	5	2			10
3 - ITALIE	1	7	2			10
4 - ROYAUME-UNI		4	2			6
5 - ESPAGNE	1	2	1			4
6 - PAYS-BAS	1	1	1			3
7 - ALGERIE		2	1			3
SUISSE	1		1			2
Territoire des AFARS et des ISSAS			2			2
LUXEMBOURG		1				1
BRESIL				1		1
BERMUDES			1			1
ARGENTINE	1					1
<b>TOTAL</b>	<b>10</b>	<b>31</b>	<b>14</b>	<b>1</b>		<b>56</b>

Sur un total de 56 opérations, 36 ont été effectuées dans l'Europe des six et 42 dans l'Europe des 9. Soit au total trois opérations sur quatre dans la CEE.

On voit, d'autre part, que les opérations réalisées en Europe représentent 48 opérations, soit 85 % des opérations sont des investissements "proches. On voit donc le manque d'aventurisme des auxiliaires de transport Français dans leurs investissements à l'étranger.

D'autre part, sur les 5 secteurs économiques considérés, seuls 3 secteurs économiques investissent à l'étranger.

Ce sont, avant tout le secteur 671 - auxiliaires de transport ROUTIER  
 puis le secteur 672 - auxiliaires de transport MARITIME ET  
 FLUVIAL