



Centre d'Études et de Recherches de Logistique Industrielle et Commerciale

46 rue Troyon, 92310 SÈVRES, tél. 027.54.40/41/42
R.C. Seine 69 C 45 N° Sirène 785.451.683.00011
N° Téléx : IFTIM 204 846

LES TRANSITAIRES FACE AU
DEVELOPPEMENT DE LA CONTENEURISATION

141-096/76
RC-MH
Février 1978



SECRETARIAT D'ETAT AUX TRANSPORTS
MISSION DE LA RECHERCHE
55-57 rue Brillat-Savarin
75013 PARIS

S O M M A I R E

	Pages
I - PRESENTATION DU CADRE DE LA RECHERCHE	1
1.1 - La problématique de la recherche	1
1.2 - Le phénomène de la conteneurisation	2
1.3 - Les auxiliaires de transport	4
1.4 - Les incidences de la conteneurisation	7
II - LA CONCENTRATION DES TRAFICS DANS QUELQUES PORTS PRINCIPAUX	9
2.1 - Une nouvelle conception des ports	9
2.2 - L'évolution du trafic conteneurisé	10
III - LA TRANSFORMATION DES MODES DE MANUTENTION	15
3.1 - Les équipements	15
3.2 - Les effectifs	15
3.3 - Les qualifications	20
IV - L'EXTENSION DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT DES COMPAGNIES MARITIMES	22
V - TRANSFERT DE CERTAINES ACTIVITES VERS L'INTERIEUR DU PAYS	27
5.1 - Les modifications de l'activité traditionnelle des auxiliaires dans les ports	27
5.2 - Les fonctions qui tendent à être transférées du port vers l'intérieur du pays	31
5.3 - Les centres de conteneurs intérieurs	35

	Pages
VI - LE CONTENEUR TERRESTRE	40
6.1 - Freins au développement du conteneur terrestre	42
6.2 - Les conditions du développement du conteneur terrestre	46
6.3 - La "caisse mobile"	49
VII - COMPARAISON AVEC L'ETRANGER	51
7.1 - La conteneurisation en Grande-Bretagne et ses incidences	51
7.2 - La conteneurisation en Allemagne fédérale et ses incidences	54
7.3 - La Conteneurisation en Suisse et ses incidences	57

ANNEXES

- ENTREPRISES ET ORGANISMES CONTACTES
- BIBLIOGRAPHIE

I - PRESENTATION DU CADRE DE LA RECHERCHE

1.1 - La problématique de la recherche

Dans une recherche précédente ⁽¹⁾, le CERLIC avait analysé l'évolution du rôle et des structures des auxiliaires de transport et avait examiné leurs possibilités d'adaptation aux techniques nouvelles.

Ce travail avait permis de dresser un panorama d'ensemble des fonctions d'auxiliaire de transport, de montrer comment ces fonctions étaient nées dans le passé à partir des besoins des chargeurs et des transporteurs et comment elles avaient ensuite évolué en France vers un rôle d'organisation du transport international.

Compte tenu des évolutions prévisibles, l'accent avait été mis sur trois problèmes qui semblaient mériter une attention particulière :

- les implantations à l'étranger,
- la conteneurisation,
- l'informatique.

Le premier problème fait déjà l'objet d'un certain nombre de recherches et d'études.

Le CERLIC, en accord avec le Secrétariat de la Mission de la Recherche, a choisi d'approfondir les réflexions sur le second point, c'est-à-dire sur l'examen des possibilités d'adaptation de la profession, face au développement de la conteneurisation.

.../...

(1) Les entreprises prestataires du service "Transport" face à l'évolution des entreprises industrielles et commerciales - Juillet 1975.

Le phénomène de la conteneurisation pouvait en effet avoir pour conséquence directe de réduire sensiblement le rôle des intermédiaires de transport, en supprimant un certain nombre d'opérations techniques et administratives qu'ils contrôlent et en donnant aux transporteurs maritimes la possibilité d'assurer un service de porte à porte qui, à la limite, pouvait enlever aux transitaires, la maîtrise de ce transport et leur rôle d'organiseurs.

En revanche, la conteneurisation pouvait avoir indirectement pour conséquence d'élargir la gamme des services que les transitaires peuvent offrir aux chargeurs et aux transporteurs, dans la mesure où il apparaît nécessaire de multiplier les centres de conteneurisation afin de permettre le regroupement des marchandises, leur empotage et leur dépotage, la manutention et la distribution des conteneurs.

Le CERLIC a donc abordé cette recherche avec l'intention d'appréhender, d'une part, dans quelle mesure le développement de la conteneurisation a pu entraîner une réduction des prestations offertes par les transitaires et un transfert d'une partie de leurs responsabilités d'organiseurs du transport et, d'autre part, dans quelle mesure la profession a eu la possibilité de réagir, en développant de nouvelles activités engendrées par la conteneurisation.

1.2 - Le phénomène de la conteneurisation

Il n'est pas dans notre propos de reprendre tout ce qui a déjà été écrit par ailleurs :

- soit sur l'historique du conteneur, son invention par des entreprises de transport américaines soucieuses de s'attaquer au transport maritime, son développement progressif sur toutes les lignes maritimes en commençant par les plus fréquentées, son application à un nombre de produits de plus en plus grand et de plus en plus variés,

- soit sur ses caractéristiques techniques, sa standardisation internationale, etc.
- soit sur ses incidences indirectes en transport maritime : spécialisation de plus en plus poussée des navires, concentration des armements en consortiums géants de plus en plus intégrés.

Plus que le conteneur lui-même, ce qui nous intéresse davantage pour notre étude, c'est le phénomène de la conteneurisation qu'il a engendré et que l'on peut définir comme le rassemblement d'un ensemble de marchandises diverses dans un emballage récupérable standardisé, de grandes dimensions, conçu pour faciliter les transbordements intermodaux et notamment les transbordements portuaires.

Le conteneur est en effet, avant tout, un emballage récupérable et ses avantages particuliers tiennent aux faits :

- qu'il a été standardisé au niveau mondial, ce qui permet de le banaliser sur toutes les liaisons et dans tous les pays,
- qu'il a été conçu pour réduire au minimum les contraintes de transbordements portuaires (durées et coûts), et plus généralement de tous les transbordements intermodaux,
- que ses dimensions ont été optimisées de manière à lui donner la capacité la plus grande possible, compte tenu des possibilités des transporteurs terrestres et des moyens de manutention portuaire actuels.

Mais, le phénomène de la conteneurisation a, en outre, remis en cause le système de transport lui-même, en interférant sur tous les maillons de la chaîne. Jusqu'à une époque relativement récente, le développement des échanges, entraîné par le développement industriel, n'a été possible que grâce au développement simultané des diverses techniques de transport :

.../...

chemin de fer, bateaux à vapeur, véhicules automobiles, etc., mais chacun de ces moyens de transport a développé ses propres techniques indépendamment des autres, et même en concurrence avec eux. Les méthodes de chargement et de déchargement pour résoudre les problèmes de rupture de charge entre modes de transport ont évolué également avec le progrès technique, mais pendant longtemps ce développement technique s'est fait sans repenser l'ensemble de la chaîne de transport, avec un développement parallèle, mais non intégré, des différents modes de transport et des différentes techniques de manutention pour les transferts intermodaux. Or, l'optimisation de chacun des maillons de la chaîne ne correspond pas nécessairement à l'optimisation globale du système, et une des caractéristiques du phénomène de la conteneurisation est justement d'avoir conduit au réexamen global de l'économie du système.

1.3 - Les auxiliaires de transport

Afin de faciliter la commercialisation et l'acheminement des marchandises, il intervient, tout au long de la chaîne de transport, un certain nombre d'agents que l'on a baptisés "auxiliaires de transport".

Il nous a paru que toute classification exhaustive des différentes professions concernées déborderait du cadre de notre étude, et ne reflèterait pas la complexe polyvalence qui règne dans ce secteur : la réalité montre en effet que, d'une part, certains auxiliaires interviennent à la fois en transport terrestre, maritime ou aérien, et que, d'autre part, ils peuvent cumuler plusieurs, voire toutes les fonctions diverses des auxiliaires.

C'est pourquoi nous avons préféré, pour mesurer l'impact de la conteneurisation sur ces différents intervenants, raisonner en termes de fonctions plutôt qu'en termes de professions, tout en signalant au passage celles qui étaient concernées.

.../...

Nous commencerons par les rappeler brièvement, pour voir ensuite quelles sont les transformations que chacune d'entre elles a subies, du fait du conteneur.

- Conception et organisation du transport

Cette fonction consiste :

- à procéder à l'étude du transport,
- au choix des solutions, et en particulier du circuit du transport,
- à l'organisation globale du transport (synchronisation des actions des différents intervenants).

C'est une fonction d'entrepreneur général qui relève de la profession dite des "transitaires", terme impropre parce qu'il déborde très largement la simple fonction de transit, mais qui est couramment utilisé, bien que le terme d'"architectes du transport" eut été plus approprié. Nous verrons par la suite que les armateurs, en s'immisçant dans la partie terrestre de la chaîne de transport, ont été conduits à s'approprier une part de ce rôle, grâce à la conteneurisation.

- Transit

Le transit élémentaire consiste à représenter l'exportateur ou l'importateur aux fins d'effectuer toutes les opérations physiques ou administratives qui permettent à la marchandise de passer d'un mode de transport à un autre.

- Manutention

Cela regroupe toutes les opérations physiques de chargement ou de déchargement des marchandises.

.../...

Dans le domaine maritime cette fonction est le fait d'un entrepreneur de manutention appelé "stevedore" dans les ports de l'Atlantique et "aconier" en Méditerranée.

Le rôle de l'aconier est plus étendu que celui du stevedore; alors que ce dernier limite son intervention et sa responsabilité aux opérations de manutention (mise à bord, calage et arrimage des marchandises), l'aconier étend ses activités au domaine de l'entreposage, puisqu'il est chargé de la réception et de la gestion des marchandises à quai (c'est-à-dire dans les zones de stockage, qu'elles soient à l'air libre ou sous entrepôt), pour le compte du responsable de la consignation (cas des marchandises diverses) ou du responsable du transit (cas des vrac).

- Commission en douanes

Il s'agit de représenter l'exportateur ou l'importateur afin d'effectuer les opérations de déclaration en douanes et de dédouanement de la marchandise.

Concrètement, le travail consiste à remplir la liasse des douanes et à la remettre au service de visite des douanes.

Si les douanes décident d'effectuer la visite physique de la marchandise, l'agent agréé du transitaire (ou le commissionnaire en douane spécialisé) en sera averti et assistera à cette visite, à la suite de quoi il recevra un avis d'admission.

.../...

- Groupage-dégroupage

Le but du "groupage-dégroupage" est d'organiser la rationalisation des expéditions et des réceptions des lots de détail, à partir de la constitution d'unités plus importantes.

Cette fonction est normalement assurée par des groupeurs ou par des transitaires.

- Consignation et agence maritime

Ces deux fonctions consistent respectivement à représenter l'armement :

- au port, pour tous les problèmes d'ordre technique,
- au port ou à l'intérieur des terres pour tous les problèmes commerciaux.

La première est spécifique du consignataire qui peut, toutefois, exercer la seconde.

Le transitaire peut également faire fonction d'agent maritime.

1.4 - Les incidences de la conteneurisation

Par les contacts pris auprès des divers opérateurs de transport impliqués par le mouvement des conteneurs : armements, commissionnaires de transport, transporteurs routiers et ferroviaires, nous avons pu recenser un certain nombre d'incidences qui sont plus ou moins directement liées à ce mode de transport nouveau.

.../...

Ces incidences qui touchent l'organisation du transport dans son ensemble s'articulent autour de quatre grands points :

- La conteneurisation a eu pour effet de concentrer le trafic dans quelques ports principaux limités en France : au Havre, à Marseille et à Dunkerque.
- Parmi tous les services des auxiliaires de transport, c'est presque exclusivement sur la manutention portuaire que la conteneurisation a eu les incidences les plus marquées.
- Une partie des activités des auxiliaires de transport a été transférée vers les centres de l'intérieur.
- Les compagnies maritimes ont étendu en partie leur maîtrise du transport au-delà du port, jusqu'aux centres de l'intérieur et même, dans certains cas, jusqu'au client.

Chacun de ces thèmes est développé dans les chapitres qui suivent.

.../...

II - LA CONCENTRATION DES TRAFICS DANS QUELQUES PORTS PRINCIPAUX

2.1 - Une nouvelle conception des ports

Traditionnellement, un port est un plan d'eau abrité des courants et des houles sur lequel les navires peuvent trouver toutes facilités pour escaler et effectuer le commerce par voie maritime.

Or, un port à conteneurs, pour permettre une meilleure rotation des navires spécialisés, outre lesdites facilités, réclame d'autres commodités. Notamment, il doit être vaste, d'accès facile et bien desservi.

- Vaste, car :

Un navire porte-conteneurs est un bâtiment de charge utile importante qui doit pouvoir disposer à quai de surfaces telles que puissent être stockés à terre, à la fois les "boîtes" en attente de chargement, les conteneurs vides en attente d'affectation et les unités pleines et vides que le navire va débarquer à l'escale.

On estime à 10 ha (300 m de façade au moins) la surface nécessaire par poste à quai pour les navires de la 3ème génération (2400 équivalent 20').

- D'accès facile, car :

Un porte-conteneur est une unité qui réclame un enfoncement important (son tirant d'eau est d'au moins 9,50 m) et des aires d'évolution ou un chenal d'évitage très larges.

.../...

Rentable uniquement lorsque les rotations sont rapides, ce type de navire doit pouvoir accéder à quai, sans attente préalable en rade, donc à toute heure du jour et de la nuit, conditions qui excluent les bassins à flot derrière écluse et militent pour un avant-port, même s'il est astreint aux effets de la marée.

- Bien desservi, car :

L'alimentation des unités en conteneur doit pouvoir être assurée dans les plus brefs délais.

Un navire porte-conteneurs de 800 à 1400 TEU (équivalent 20') qui demande un investissement de l'ordre de 60 à 140 M.F. (prix 1975) a un coût d'exploitation qui varie selon la taille de 80.000 à 165.000 F par jour (droits de port compris).

Toute attente à quai est donc hautement préjudiciable, et l'emplacement d'un tel port ne peut donc se concevoir que si l'amenée des conteneurs est facilitée par un réseau excellent de voies routières, ferroviaires, fluviales et de télécommunications.

Enfin, un tel port doit être équipé en moyens de manutention importants et très coûteux. De tels investissements n'ont pu être supportés que par quelques grands ports vers lesquels le trafic a eu tendance à se concentrer.

2.2 - L'évolution du trafic conteneurisé

Le Havre, Marseille et Dunkerque sont, en France, les trois ports qui ont joué un rôle de tout premier plan dans le domaine de la conteneurisation puisque, à eux seuls, ils représentent pratiquement tout le trafic conteneurisé français, comme tendent à le prouver les chiffres recueillis dans le tableau suivant.

(Voir tableau page suivante)

.../...

EVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURISE DE 1969 à 1976

en milliers de tonnes.

PORTS FRANCAIS	1969		1970		1971		1972		1973		1974		1975		1976	
	t.	% du total														
DUNKERQUE	78	9	152	12	260	19	405	19	413	16	488	16	445	14	634	14
LE HAVRE	384	48	691	56	638	48	1117	53	1319	51	1578	52	1604	52	2311	52
MARSEILLE	99	12	128	10	153	11	350	17	611	24	726	24	803	26	1085	25
TOTAL DES 3 GRANDS PORTS FRANCAIS	561	69	971	78	1051	79	1872	89	2343	90	2792	91	2852	92	4030	91
ROUEN, BORDEAUX et AUTRES PORTS	233	31	264	22	286	21	217	11	252	10	263	9	252	8	380	9
TOTAL DES PORTS	794	100 %	1236	100	1337	100	2089	100	2595	100	3055	100	3104	100	4410	100

De 1969 à 1976, ce mouvement de concentration dans les 3 grands ports français s'est même accru puisque, dans cette période, le trafic conteneurisé passant par ces 3 ports est passé de 69 % à 91 % par rapport au total du trafic conteneurisé en France.

Parallèlement à ces chiffres, il a paru intéressant de déterminer, pour différentes catégories de marchandises, l'évolution du trafic de 1974 à 1975, et de 1975 à 1976, afin de mettre en évidence l'importance relative du trafic conteneurisé par rapport au trafic total.

	Trafic Total		Marchandises diverses		Marchandises en conteneurs	
	1975/74 (%)	1976/75 (%)	1975/74 (%)	1976/75 (%)	1975/74 (%)	1976/75 (%)
DUNKERQUE	- 13,5	+ 12,1	+ 1,4	+ 7,9	- 9,4	+ 33,6
LE HAVRE	- 14,4	+ 10,8	- 8,2	+ 18,4	+ 2,5	+ 45,3
MARSEILLE	- 12,2	+ 8,6	+ 3,4	+ 3,9	+ 38,3	+ 29,2
BORDEAUX	- 17,8	+ 7,3	- 15,1	+ 14,2	+ 35,7	+ 78,5
CALAIS	+ 1,8	+ 22,4	+ 10,1	+ 16,2	- 24,4	- 16,9
LA ROCHELLE	- 16,1	+ 18,0	- 17,6	+ 25,7	- 31,2	+ 2,3
ROUEN	- 9,6	+ 21,5	- 20,7	+ 14,6	+ 18,5	+ 40,9
	- 13,1	+ 10,8	- 3,6	+ 12,1	+ 8,6	+ 39,4

Ce tableau montre que :

- le trafic global, qui avait diminué de 13,1 % en 1975, a augmenté de 10,8 % en 1976;
- le trafic des marchandises diverses, qui avait diminué de 3,6 % en 1975, a augmenté de 12,1 % en 1976;
- le trafic des marchandises en conteneur, qui avait augmenté de 8,6 % en 1975, a augmenté à nouveau de 39,4 %.

Avant de passer aux conséquences de ce mouvement de concentration du trafic, il faut à notre avis souligner que, toujours pour répondre aux exigences requises par un port à conteneurs, il a fallu excentrer les nouveaux centres d'accueil des navires porte-conteneurs par rapport aux sites portuaires traditionnels, parce que ces sites n'offraient pas de commodités suffisantes.

On constate ainsi l'éloignement :

- au Havre, du Terminal de l'Europe, à 4 km du centre du bassin,
- à Dunkerque, du Port rapide, à 14 km de l'entrée du port,
- à Marseille, du Terminal conteneur de Fos, à 55 km des bassins de la Joliette,
- à Bordeaux, du Terminal du Verdon, à quelques 96 km de la ville.

Cet éloignement, dont il ne faut pas négliger l'importance a entraîné :

- des frais d'infrastructure pour connecter les nouvelles installations aux réalisations et aux réseaux de transport existants,
- la prise de dispositions particulières par les Autorités portuaires pour l'emploi des ouvriers du port, pour l'aménagement de leurs horaires de travail, pour leur acheminement sur leurs nouveaux lieux de travail et pour l'indemnisation de leurs frais de transport supplémentaires,
- des surpris au titre de transport et de camionnage.

.../...

Mais la concentration du trafic conteneurisé a eu pour conséquence plus directe de privilégier l'activité économique de ces grands ports au détriment des ports moins importants.

Ce phénomène semble néanmoins, être contrebalancé par deux éléments principaux :

- Le feeding, qui est une technique liée au conteneur, et qui consiste à organiser à partir de ces grands ports, des services omnibus par navires porte-conteneurs de la première génération qui assurent les correspondances avec tous les ports moins importants d'une zone proche.

Ce système devrait en effet, conserver aux ports secondaires, leur rôle indispensable de centre de distribution à l'instar des dépôts de l'intérieur.

- Le développement du roulage : le RO RO, est une technique concurrente du conteneur, qui réclame moins d'exigences, tant au plan des infrastructures nécessaires qu'à celui des investissements.

Permettant la continuité des itinéraires terrestres ou ferroviaires (bac, ferries), cette technique autonome et qui, contrairement au conteneur, favorise la dispersion du trafic, doit son succès à plusieurs facteurs :

- diminution du temps (et donc du coût) de manutention,
- réduction du temps d'escale, donc amélioration de l'exploitation du navire (en particulier en cas d'encombrement portuaire),
- polyvalence des navires (par rapport aux porte-conteneurs).

Certains ports de second rang l'exploitent déjà largement : Sète, Roscoff, St Malo, Cherbourg, etc.

On peut se demander, si dans un avenir plus ou moins proche, l'extension possible de ce phénomène ne tendra pas à rééquilibrer, en partie, la répartition du trafic, en faveur des petits ports.

III - LA TRANSFORMATION DES MODES DE MANUTENTION

La manutention est, parmi tous les services des auxiliaires de transport, celui qui a été le plus touché par le développement du conteneur.

En effet, la conteneurisation a bouleversé la manutention des marchandises diverses dans la mesure où elle constitue une solution nettement plus capitalistique.

Elle a entraîné de profondes modifications, tant sur le plan des équipements que sur le plan des effectifs et des qualifications des manutentionnaires.

3.1 - Les équipements

Les Autorités portuaires, comme les sociétés de manutention, ont été obligées de s'équiper en matériels nouveaux et très coûteux : portiques, chariots cavaliers, tracteurs, remorques esclaves, etc.

Le poids des investissements nécessaires explique d'ailleurs le mouvement de concentration qui a été observé dans la majorité des terminaux conteneurs et que nous étudierons ultérieurement.

3.2 - Les effectifs

Evolution du nombre des dockers

Par principe, la conteneurisation a pour effet de réduire considérablement les opérations de manutention.

On pouvait donc imaginer, à ses débuts, que son développement allait entraîner une diminution de la main-d'oeuvre docker.

.../...

Certes, les statistiques portuaires ci-dessous, enregistrent une tendance à la baisse, surtout dans les premières années, qu'il serait assez tentant d'attribuer à la conteneurisation. En fait, il faut y voir davantage, à notre avis, le résultat d'une politique plus générale de rationalisation de la main-d'oeuvre, dont l'origine est la part croissante prise par l'ensemble des techniques modernes (Ro Ro, LO-LO, conteneurs) dans les trafics de ces trois ports.

Mais, d'une manière générale, on peut dire que l'évolution de la main-d'oeuvre docker est assez stable.

Cette stabilité s'explique :

- d'une part, par l'augmentation très nette du trafic global dans ces trois ports, qui a compensé le moindre besoin en dockers,
- et d'autre part, par l'action puissante des syndicats de cette corporation.

.../...

EVOLUTION DU NOMBRE DE DOCKERS
 AU HAVRE, A MARSEILLE ET A DUNKERQUE
 de 1966 à 1976

(Chiffres fournis par l'UNIM)

PORTS ANNEES	LE HAVRE	MARSEILLE	DUNKERQUE
1966	4. 765	2. 758	1. 606
1967	4. 702	2. 586	1. 572
1968	4. 718	2. 564	1. 464
1969	4. 430	2. 508	1. 433
1970	4. 363	2. 506	1. 681
1971	4. 231	2. 086	1. 731
1972	4. 139	2. 101	1. 829
1973	4. 057	2. 186	1. 595
1974	4. 362	2. 382	1. 584
1975	4. 284	2. 601	1. 588
1976	4. 162	2. 675	1. 851

Constitution des équipes

Elle est variable d'un port à l'autre et d'un pays à l'autre.

Elle dépend également du navire à charger (ou à décharger) de la nature de la marchandise (vracs, solides, etc.)

C'est pourquoi, il est très difficile d'obtenir des chiffres précis en la matière.

Selon l'avis des professionnels interrogés, une approximation en termes de moyenne montrerait qu'il faut compter :

- pour une équipe "conteneurs", environ 7 hommes ,
- pour une équipe "marchandises diverses", environ 16 hommes .

Soit une composition des équipes multipliée par plus de deux pour le traitement des marchandises diverses - rapport, qui selon certains, pourrait être plus élevé dans la mesure où bien souvent les besoins en dockers sont surévalués pour la manipulation des conteneurs et ce, pour assurer un certain niveau d'emploi, sous couvert de principes de sécurité.

Rendement

Pour les mêmes raisons que plus haut, il n'est pas très aisé de comparer, de façon précise, les rendements pour la manutention des conteneurs et des marchandises "en conventionnel".

Une étude assez ancienne (*) estime, qu'en moyenne, ce rendement est

- de 13 t/jour docker pour la manutention des conteneurs ,
- et de 3 t/jour docker pour les marchandises diverses en conventionnel.

(*) "La conteneurisation maritime" CERLIC 1974

Mais nous tenons à rappeler qu'il faut être très prudent à l'égard de ces chiffres qui relèvent d'une analyse très empirique (la moyenne retenue pour les marchandises diverses dépend de la pondération adoptée selon la nature de la marchandise).

Valeur ajoutée

La valeur ajoutée est un moyen efficace, pour mesurer la contribution à la production nationale, d'un agent ou d'un ensemble d'agents.

A ce sujet, il nous a paru intéressant de reproduire les conclusions d'une récente étude du Cerlic (*) : Réalisée à Dunkerque, cette recherche avait pour objectif de mesurer l'impact d'un port sur l'économie de sa région. Pour ce faire, deux critères avaient été retenus : le nombre d'emplois créés par chaque fonction portuaire et la valeur ajoutée correspondante.

Les résultats recueillis directement par enquête, auprès des professionnels locaux pour la fonction manutention, sont rassemblés dans le tableau suivant :

Valeur ajoutée créée par la fonction manutention
en 1976 dans le port de DUNKERQUE

Catégorie de Trafic	V.A.		
		En F.	En F/t
Marchandises Diverses		97.615 283	33,04
Conteneurs		1.581 160	2,88

Ces chiffres n'englobent que la valeur ajoutée de la manutention, à l'exclusion des fournitures extérieures et notamment de la location des engins portuaires ; ils mesurent donc essentiellement la valeur ajoutée de la main-d'oeuvre de manutention.

(*) "L'impact d'un port sur l'économie de sa région" CERLIC 1977

Selon eux, il apparaît que le coût du docker, ramené à la tonne, est onze fois moins cher, pour la manutention des conteneurs, que pour celle des marchandises diverses.

Là encore, ce rapport peut varier selon la nature des marchandises diverses : il se situe de 1 à 8 environ pour la sacherie et de 1 à 5 pour les palettes.

Mais, de toutes façons, nous dépassons largement le résultat obtenu précédemment, et qui faisait varier de 1 à 4 le rapport des rendements dans les deux cas de figures.

La différence tient, à notre avis, à deux points :

- La première étude est relativement ancienne et s'appuie sur des résultats empiriques très approximatifs qui ont peut-être évolué, surtout la pondération des marchandises diverses par nature.
- La seconde étude a une approche beaucoup plus globale du problème, qui, en outre, est envisagé sous un angle principalement financier.

C'est pourquoi nous pensons que la vérité doit se situer entre les deux résultats.

3.3 - Les qualifications

La conteneurisation a poussé le personnel manutentionnaire à acquérir des qualifications nouvelles et les sociétés de manutention à réviser le cadre de leur activité . Ainsi il apparaît que :

- les grutiers deviennent des conducteurs de portique,
- les manutentionnaires de bord deviennent des arrimeurs spécialisés,
- les manutentionnaires de terre deviennent des conducteurs d'engins et des spécialistes de stockage et de déstockage de colis lourds,

- le stevedore voit sa fonction évoluer de façon considérable : son activité de manutentionnaire déborde du cadre conventionnel, il acquiert un nouvel état d'esprit et devient de plus en plus un gestionnaire :

a) gestionnaire de surfaces, d'abord, car en recevant les véhicules, il doit, sur le terminal, assurer le stockage et le déstockage des conteneurs puis préparer le positionnement des mises à bord et les évacuations.

Cette fonction l'incite à devenir le réceptionnaire pour le compte de l'armement, et également l'agent douanier qui assure l'apurement ou l'ouverture des procédures simplifiées de transit.

b) gestionnaire de matériel ensuite, car la manipulation des conteneurs réclame la mise en oeuvre d'outils de manutention, on l'a vu, très élaborés, pour la pose, la dépose des conteneurs, leur stockage sur plusieurs hauteurs, leur rapprochement, ou l'évacuation du navire.

c) gestionnaire des trafics enfin, car les armements dans le cadre de leur gestion intégrée, leur confient parfois l'organisation des transports surtout vers l'aval.

Ces rapports entre stevedores et armements sont, en France, encore assez flous ; ils dépendent, entre autres choses de la nature des terminaux :

- soit le Terminal est public : un stevedore, concessionnaire du port, assure seul la manutention, et les armements lui confient leurs trafics,

- soit le Terminal est géré en privatisation partielle, chaque armement faisant appel à un stevedore local pour traiter un trafic particulier homogène,

.../...

- soit le Terminal est géré en privatisation totale, et l'armement gère lui-même un sous-ensemble du Terminal, avec son propre stevedore intégré ou non .

3.4 - Conclusion

En termes physiques (quantité de main-d'oeuvre), il y a diminution d'activité pour la manutention, mais le rôle du manutentionnaire devient plus important et plus élevé par rapport à la situation antérieure ; il est moins un marchand de main-d'oeuvre et davantage un véritable auxiliaire de transport.

.../...

IV - L'EXTENSION DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT DES COMPAGNIES MARITIMES.

Afin d'expliquer l'attitude des armateurs, qui a consisté à élargir leurs risques de transporteur maritime à ceux de transporteurs terrestres, il paraît bon de signaler quelques éléments significatifs

Les armements possèdent un nombre assez considérable de conteneurs : à la date du 1er juillet 1976, la CGM et la SNCMV ont, respectivement, aux alentours de 12 000 et 9 000 unités.

Ces conteneurs représentent un investissement d'environ 10 000 F hors taxes chacun, et pour être rentables, il faut, bien entendu, qu'ils effectuent le plus grand nombre de rotations possibles.

Dès le début, les armements ont donc senti la nécessité de contrôler de bout en bout le nouveau service offert : ils sont devenus des transporteurs intermodaux.

En effet, le conteneur, propriété de l'armement, peut très bien être considéré comme un élément de la cale du navire ; l'armateur ne peut alors plus se désintéresser de la marchandise, dès qu'elle a franchi le bord du navire. Il lui faut surveiller le conteneur, le suivre jusqu'à sa destination, et se préoccuper de son utilisation après déchargement. L'armateur doit savoir où et quand son conteneur sera vidé, et doit se préoccuper de la meilleure façon de le remplir à nouveau pour le réexpédier.

On voit donc que la position des armateurs a changé. Leur horizon terrestre était souvent limité aux ports maritimes; de plus en plus, leur action s'étend vers l'intérieur du territoire.

Ce choix a très vite été ressenti par les transitaires comme une menace : l'armement empiétant à la fois sur leur fonction de pourvoyeur de fret et sur leur rôle d'organisateur du transport.

.../...

Le degré d'intervention des armements est cependant très sensiblement différent, selon le type de service offert.

- Dans le cas du "home to home", c'est-à-dire dans le cas où les conteneurs sont remis au quai d'usine du chargeur et délivrés au quai d'usine du destinataire, l'armateur se substitue pratiquement entièrement au transitaire : il prend en charge le conteneur de bout en bout, et assure par là-même les transports intermédiaires.

Deux cas peuvent se présenter :

- l'armement possède un service transport intégré et fait appel à lui,
- l'armement sous-traite cette activité auprès d'un transporteur indépendant.

La pratique tend néanmoins à montrer que, même pour des conteneurs complets, certains chargeurs préfèrent encore passer par un transitaire.

La question qu'il est alors légitime de se poser est : à quoi tient, de la part de l'exportateur, cette persistance à faire intervenir un commissionnaire ?

La raison essentielle est, à notre avis, d'ordre psychologique et provient du rôle de conseil que joue le transitaire.

En effet, l'expéditeur qui s'adresse au commissionnaire de transport sait que celui-ci va s'efforcer de lui proposer un large éventail de solutions diverses.

Face à cette panoplie des différents cas envisageables, le chargeur sent qu'il va pouvoir opérer un choix, ce qui, psychologiquement, est très important.

.../...

Prenons un exemple :

Avec le développement que connaît le transsibérien ces dernières années, la mer n'apparaît plus comme l'unique voie d'accès vers l'Extrême-Orient.

Le transitaire peut ainsi offrir à son client la solution qui consiste à expédier sa marchandise par le continent, ce que ne fera pas l'armateur, de toute évidence.

Plusieurs chargeurs interviewés lors de notre enquête ont déclaré être assez attachés à ce service offert par le transitaire :

- Dans le cas du "house to house", c'est-à-dire pour les conteneurs pris en charge et livrés, soit dans un centre intérieur de groupage, soit dans un centre portuaire appartenant à l'armateur ou à un transitaire, l'armement maritime assure le transport terrestre intermédiaire ; mais le transitaire conserve la plupart du temps ses fonctions traditionnelles au centre, parmi lesquelles, notamment, l'empotage dépotage des "Less than full container" (LFC), c'est-à-dire les conteneurs de groupage.

- Enfin, dans le cas du "pier to pier" c'est-à-dire "quai à quai" l'armateur ne se charge que de la phase maritime et l'activité du transitaire n'est pas affectée.

Pour faire face à cette extension d'activité, les compagnies de navigation se sont vues tenues de mettre au point toute une nouvelle organisation destinée :

1 - A permettre la mise à disposition des conteneurs pleins ou vides dans les meilleurs délais, tout en recherchant à minimiser le parcours à vide.

.../...

Ils ont résolu le problème à la manière des producteurs de biens de grande consommation : c'est-à-dire, en créant des centres de distribution dans les régions de forte concentration de trafic (Voir carte p. 39). Ces centres et leur fonctionnement sont étudiés dans un chapitre ultérieur.

2 - A assurer la distribution des conteneurs en bon état :

Au cours des diverses manutentions par des engins de conception différente (portiques, chariots élévateurs, side loaders, etc.) les conteneurs subissent souvent des chocs importants.

Les armateurs se trouvent alors confrontés avec un problème de remise en état des boîtes : ils l'ont réglé en adjoignant aux dépôts de distribution des unités d'entretien et de réparation.

3 - A veiller à ce que la mise à la disposition des boîtes se fasse aux meilleurs coûts. Or, la gestion d'un parc de conteneurisation entraîne une masse d'informations à traiter que l'homme de bureau peut difficilement maîtriser.

La plupart des compagnies font désormais appel à l'ordinateur qui arrive à prendre en compte toutes les données nécessaires (frais de gestion des parcs, coût de stockage, coût de traction, etc.)

En assurant ce rôle de distributeur des conteneurs à l'intérieur du pays, les armements ont été amenés à prendre en charge la responsabilité d'une partie du transport terrestre au détriment des transitaires. Ceux-ci ont perdu finalement la maîtrise du transport sur une partie des maillons terrestres.

Mais il est très remarquable d'observer que, malgré cet abandon d'une partie de la maîtrise du transport, les transitaires n'ont pas abandonné la maîtrise du fret, c'est-à-dire de toute la partie commerciale, celle qui présente pour eux le plus d'intérêt et qui correspond le plus à l'essentiel de leur activité.

Il est manifeste qu'il y a eu, du fait de la conteneurisation, un conflit entre armements et transitaires pour s'assurer la maîtrise du fret, mais cette lutte a finalement abouti à une sorte d'équilibre dans les relations existantes, équilibre qui, d'après nos interviews, satisfait semble-t-il toutes les parties intéressées (transporteurs maritimes, chargeurs et transitaires). Ces derniers ont abandonné aux armements une partie de la maîtrise du transport terrestre, mais ils ont réussi à conserver la maîtrise du fret, sauf pour quelques cas particuliers de livraisons du conteneur à domicile, chez quelques gros chargeurs qui traitent directement avec les armements.

.../...

V - TRANSFERT DE CERTAINES ACTIVITES VERS L'INTERIEUR DU PAYS

L'un des intérêts du conteneur réside dans le fait que la marchandise peut y être placée directement à la sortie de l'usine et n'a plus besoin d'être manipulée, avant son arrivée à destination.

Les colis, qui attendaient autrefois sur les quais ou dans les hangars de port, peuvent désormais être conteneurisés sur les lieux mêmes de production quand les entreprises sont suffisamment équipées, dans des centres spécialisés (dont nous étudierons plus loin les caractéristiques), dans le cas contraire.

Dans ce sens, on peut dire, à notre avis, que la conteneurisation a plus contribué à un déplacement des activités des auxiliaires de transport, vers l'intérieur du pays, qu'entraîné une diminution de ces activités, comme on a pu le penser au début.

Ce transfert a néanmoins occasionné des modifications de l'activité traditionnelle dans les ports.

5.1 - Les modifications de l'activité traditionnelle des auxiliaires dans les ports

Ce déplacement ne s'est pas fait sans entraîner un certain nombre de répercussions au niveau de l'activité des auxiliaires dans les ports, où l'on a assisté en particulier :

5.1.1 - à la disparition de quelques petits transitaires, ceux que l'on pouvait qualifier de transitaires "manutentionnaires" : par principe, la conteneurisation ramène les ruptures de charge, au niveau du port, à un simple transbordement des conteneurs, pour lequel l'intervention du transitaire est très simplifiée et perd en particulier son aspect manutention pour se limiter au transit pur.

.../...

N'étant, par ailleurs, pas dotés de réseau de transport à l'intérieur du pays, ceux-ci n'ont pas pu subsister et ont été amenés à disparaître.

A ce sujet, beaucoup de personnes interviewées estiment que le conteneur n'a fait qu'accélérer un processus naturel (certains vont même jusqu'à avancer le terme de souhaitable) qui devrait conduire, si ce n'est à une véritable concentration du secteur, du moins à l'élimination de plusieurs petits transitaires occasionnels qui, selon les autres, faisaient du tort à la profession.

5.1.2 - à la concentration des moyens et au regroupement de certaines fonctions, ainsi,

a) au niveau du groupage-dégroupage :

Des expériences de regroupement ont été tentées par plusieurs transitaires qui ont débouché sur la création de trois GIE :

Au HAVRE :

- SOTECAN regroupe les transitaires suivants :

SAGATRANS
GONDRAND
LEJEUNE
DELAHAYE
GOZIN
PILET TURIE
JAMMIN
C F T
S N T T
Fi TRANSPORT

- SOTECO réunit :

S C A C
VALCKE
ADRIEN MARTIN
KINPTON
A T T

.../...

A MARSEILLE :

- SOTEGROUP réunit :

BONNIEUX

CICOMER

EUROPE TRANSIT

GEHRIG

VALCKE

Ces GIE fonctionnent de manière identique : la coopération concerne exclusivement le conteneur, et plus particulièrement les conteneurs de groupage, chaque transitaire conservant toute liberté d'action sur les autres types de transport. L'idée de base est, qu'il est difficile pour un transitaire isolé, de remplir un conteneur à lui tout seul, dans un délai convenable, surtout lorsqu'il s'agit de lignes peu fréquentées.

Il n'est pas exclu, en outre, que des transitaires étrangers à ces GIE puissent profiter de leurs services.

Chaque groupement reconnaît s'être heurté, au départ, à de nombreux problèmes liés essentiellement à l'individualisme légendaire de la profession, et au poids inégal des différents participants, mais pense avoir désormais, en grande partie en tout cas, surmonté ce genre d'obstacles.

Ils restent très circonspects sur le développement du groupage dégroupage à l'intérieur du pays qui risque, à terme, d'altérer leur niveau d'activité, mais nous verrons plus loin que ce développement a été cependant très important, la croissance du trafic conteneur ayant permis, jusqu'à présent, qu'il se fasse sans nuire aux GIE portuaires.

b) au niveau de la manutention :

On enregistre un mouvement similaire : le poids des investissements nécessaires à la manutention des conteneurs est, cette fois, la raison qui a poussé quelques manutentionnaires à se rassembler le plus souvent au sein de groupements de type GIE.

.../...

- Certains se sont groupés uniquement pour la manutention des conteneurs. Ils conservent leur autonomie pour la manutention des autres marchandises.

C'est le cas :

- au HAVRE, du GAMAC qui rassemble :

S T I M

C G M

ROUSSEL

- à MARSEILLE, de EUROFOS qui réunit :

C G M

S T I M

FERRIS

- D'autres se sont groupés à la fois pour le traitement des conteneurs et des autres marchandises.

C'est le cas :

- au HAVRE, de SOMABA qui regroupe :

JOKEISON

CHARGEURS REUNIS

WORMS

ROUSSEL

- à DUNKERQUE, de NORMA qui réunit :

S T I M

DUNKERQUE STEVEDORING

DEKETER

DOCKS INDUSTRIES

.../...

5.1.3 - au maintien, contrairement à tout ce qui avait pu être imaginé à ce sujet, de la fonction transit pure qui n'a, semble-t-il, subi aucun changement sensible.

L'étude réalisée à Dunkerque, dont il a déjà été question, fait en effet ressortir, que la valeur ajoutée dégagée par la fonction transit, est sensiblement la même, rapportée à la tonne nette, pour le traitement des conteneurs que pour celui des marchandises diverses :

Valeur ajoutée créée par la fonction transit dans
le port de DUNKERQUE en 1974

	V.A. Transit (en F)	Trafic 1974 (en t)	V.A. Transit (en F/t)
Marchandises diverses	42.241.096	2.960.390	14,27
Conteneurs	6.993.185	519.710	13,45

Ce résultat, qui peut surprendre au premier abord, va cependant dans le même sens que les conclusions que nous avons pu tirer des enquêtes menées auprès de nombreux transitaires portuaires d'une certaine importance : ils ne paraissent pas trop se plaindre de l'évolution de la situation dont ils affirment, en tout cas, s'être accommodés et reconnaissent que les victimes du phénomène ont été les petits transitaires portuaires isolés.

5.2 - Les fonctions qui tendent à être transférées du port vers l'intérieur

Il s'agit essentiellement des formalités documentaires (notamment douanières) et de l'emportage-dépotage des conteneurs.

5.2.1 - La commission en douanes

La commission en douanes, sous le double aspect de la simplification des procédures et de l'accélération du passage des marchandises dans l'enceinte portuaire, s'est vue retirer son importance au niveau même du port.

Alors que la déclaration en douanes présupposait la présentation de la marchandise auprès de la Douane, par un professionnel agréé par elle, les nouvelles procédures permettent au chargeur lui-même, de procéder, chez lui, à ces mêmes opérations, bien entendu, sous condition d'un tonnage conséquent.

Il en résulte un transfert de la fonction de déclaration et la quasi disparition d'une activité qui ne se justifiait que par ce qu'elle était effectuée au moment d'un passage en frontières (interface terre-mer).

On notera, à cet effet, que le même processus a été observé pour les trafics terrestres, de par l'extension des conventions internationales chemin de fer et des procédures routières TIR.

5.2.2 - Le groupage-dégroupage

Avec le conteneur, il ne suffit plus, pour le groupeur, de rassembler les différents lots de petite taille vers une même destination.

Il faut maintenant prévoir d'autres opérations qui vont de l'emballage jusqu'au remplissage du conteneur, en passant par le calage de la marchandise à l'intérieur de la boîte.

En englobant cette série d'opérations annexes, la fonction initiale de groupage-dégroupage s'est transformée pour devenir ce que l'on appelle l'emportage-dépotage.

.../...

Cette nouvelle fonction impose des contraintes particulières, notamment dans le domaine de la manutention, ce qui explique probablement, qu'elle se soit développée, dans un premier temps, surtout dans les ports où étaient concentrés les moyens de manutention nécessaires.

Mais, peu à peu, avec la création des centres spécialisés à l'intérieur des terres, et en partie aussi à cause du coût élevé de la main-d'oeuvre docker - l'emportage-dépotage étant effectué, en principe dans l'enceinte portuaire -, il semble que le nombre de conteneurs empotés au centre du pays progresse, chaque année, au détriment de ceux empotés dans les ports.

À ce sujet, une recherche sur l'évolution de la part des conteneurs empotés sur place dans le trafic total conteneurisé du port du Havre, nous a conduits aux résultats suivants :

Evolution de la part du trafic conteneurisé
empoté et dépoté sur place, dans le trafic total
conteneurisé du port du HAVRE

	1973	1974	1976
Trafic empoté et dépoté sur place (en t) : A	13.520 *	15.312 *	19.300 *
Trafic conteneurisé total du Havre : B (en t)	1.319.000	1.578.000	2.311.000
A/B en %	1	0,97	0,83

(*) Ces chiffres résultent de la somme du trafic empoté et dépoté par les deux GIE havrais SOTECAN et SOTECO ; la part des conteneurs empotés et dépotés par d'autres transitaires havrais étant considérée comme négligeable par rapport au total réalisé par ces deux sociétés.

La baisse du rapport A/B, c'est-à-dire du pourcentage de conteneurs empotés-dépotés sur place par rapport au trafic total conteneurisé du Havre, enregistrée dans le tableau ci-dessus, peut s'interpréter de deux manières :

- ou bien le nombre total des conteneurs de groupage a diminué par rapport au trafic total conteneurisé ; ce qui est très difficile à vérifier, compte tenu du peu de renseignements statistiques dans ce domaine,
- ou bien il s'est effectivement produit un transfert de cette activité vers les centres intérieurs, ce qui nous paraît beaucoup plus plausible.

Il ne faut cependant pas surestimer l'ampleur de ce mouvement vers l'intérieur des terres.

En effet, l'empotage, dans un centre intérieur, sous-entend, en particulier:

- d'une part, un flux de marchandises suffisamment important pour remplir un conteneur sur une même destination,
- d'autre part, une certaine régularité de ces flux de marchandises en provenance des différents pôles de production (ou consommation), de manière à ne pas allonger les délais de livraison et à ne pas augmenter le coût du transport, en immobilisant trop longtemps la boîte.

Il s'avère que ces deux conditions sont beaucoup plus difficiles à remplir par un pôle régional intérieur que par un port qui, jusqu'à présent, a constitué un point de convergence, quasi unique, du trafic conteneurisé national.

C'est pourquoi, il paraît justifié de formuler une certaine réserve, quant aux possibilités de développement de l'empotage à l'intérieur des terres, du moins en ce qui concerne les conteneurs de groupage. Même si ces possibilités existent, celles-ci seront limitées.

.../...

A ce transfert vers l'intérieur du pays, il faut, en outre, ajouter un autre élément nouveau dans le domaine du groupage, et que l'on peut attribuer à la conteneurisation, c'est la récente intervention des armements dans cette activité. Jusqu'à l'apparition du conteneur, le groupage était, en effet, le fait exclusif des groupeurs spécialisés ou des transitaires.

Or, si l'on avance souvent la part prise par les armateurs au niveau des conteneurs complets, on néglige par ailleurs de mentionner leur "intrusion" dans le traitement des conteneurs de groupage, par l'intermédiaire d'une filiale, dans la plupart des cas.

Citons l'exemple de France Conteneur Service qui assure pour la CGM le groupage et l'emportage-dépotage des marchandises, ainsi que la gestion des conteneurs.

Disons cependant, que pour l'instant, cette activité n'est pas très importante pour les armements mais qu'il nous a paru légitime de le souligner afin de modérer l'idée assez répandue selon laquelle "bien sûr les armements font du "door to door", mais les transitaires ont, eux, le groupage en compensation".

En revanche, il arrive que des armateurs fassent appel aux équipes des auxiliaires pour faire l'emportage-dépotage dans leurs propres centres.

5.3 - Les centres de conteneurs intérieurs

D'une manière générale, on peut dire que le facteur essentiel du transfert d'activités des ports vers l'intérieur, a été la création de centres spécialisés à proximité des grands pôles de production et de consommation.

Il est très difficile de donner une définition précise d'un centre de conteneur dans la mesure où ceux qui sont apparus ici et là ont tous des caractéristiques très diverses.

.../...

C'est pourquoi, nous avons essayé, dans un premier temps, de recenser le type de fonctions et de services qu'un centre de conteneurs "complet" devrait être à même d'assurer, pour répondre le mieux possible à tous les besoins des différents agents concernés, pour voir ensuite ce qui se passe dans la réalité.

Un centre idéal devrait assurer :

- des fonctions directement liées au conteneur

- l'empotage-dépotage

On l'a vu, cela consiste à charger des conteneurs avec des lots destinés à une même destination.

Cette activité nécessite des surfaces de terrain importantes et du matériel de manutention spécialisé et coûteux.

- positionnement, gestion et exploitation

Le transit et la mise à la disposition des conteneurs vides ou pleins nécessitent la mise en place de systèmes de plus en plus élaborés selon l'importance du trafic. Le positionnement des conteneurs requiert une surface de stockage importante et des voies d'accès rapides et nombreuses (embranchements, réseaux routiers, etc.).

- transbordement intermodal

Assurer le changement de mode de transport du conteneur sous-entend une aire de manoeuvre étendue et équipée, elle aussi, d'un nombre important d'engins de manutention.

- réparations, nettoyage, entretien

Il arrive, qu'au cours des manutentions, les boîtes subissent quelques dommages auxquels il faut pouvoir remédier rapidement, d'où l'utilité d'une telle unité dans le centre.

- des fonctions annexes

On peut imaginer qu'un tel centre soit en mesure d'offrir également différents services, à l'image de ceux qu'assure une gare routière : stockage ou entreposage de fret, services de douanes, services bancaires, sanitaires, etc.

Sur le plan du nombre et de la localisation de tels centres, il semblerait inutile qu'il y ait, dans ces conditions, plus d'un centre régional par zone de production (et consommation), avec peut-être, toutefois, quelques satellites départementaux dans quelques cas d'espèces ; ceux-ci n'assurant pas obligatoirement toutes les fonctions citées plus haut et étant reliés entre eux et avec les centres régionaux, tant techniquement (infrastructures ferroviaires et routières) que commercialement (télé informatique, etc.

La réalité est, elle, toute différente, puisque l'on assiste à une multiplication d'initiatives isolées de la part des différents intervenants dans la chaîne de transport (armateurs, transitaires, CNC, etc.) qui aboutit :

- d'une part, à une dispersion des fonctions nécessaires au traitement des conteneurs,
- et d'autre part, à la présence dans certaines villes, de trois, quatre ou cinq centres, alors que d'autres villes en sont dépourvues (Voir carte page 39).

Les chargeurs paraissent assez hostiles à cette politique désordonnée : ils sont pour une implantation géographique dispersée et diversifiée, mais pas au même endroit, car alors cela entraîne :

- d'une part, une concurrence qui, selon eux, n'est pas très normale,
- et d'autre part, des surcoûts, parce que les investissements, les engins notamment, sont mal utilisés.

.../...

La banalisation de ces centres serait, à leur avis, la solution optimale : la prise en charge du centre pourrait être assurée par un groupement de type GIE, au sein duquel se retrouveraient tous les intéressés :

- les auxiliaires de transport, qui, tout comme leurs homologues portuaires, pourraient collaborer afin d'assurer un maximum de services dans les meilleures conditions,
- les transporteurs routiers, ferroviaires,
- les collectivités locales,
- les ports qui ont intérêt à avoir un hinterland bien desservi et bien équipé.

Le centre à conteneurs de Gennevilliers "Paris Terminal" est un exemple de centre fonctionnant de cette manière, mais on peut penser qu'il est regrettable que des initiatives analogues n'aient pas été prises dans certaines grandes villes de province.

CENTRES INTERIEURS DE CONTENEURS



Légende

- ▲ centres poly service cargo (PSC).
- chantiers SNCF-CNC.
- DEMAT (CGM)
- + SECAM (CNM)

VI - LE CONTENEUR TERRESTRE

Quand on parle de conteneurisation, le réflexe quasi général est de penser au conteneur maritime, négligeant, par là même, l'aspect terrestre du phénomène.

Pourtant, le commerce extérieur français est essentiellement terrestre : des résultats publiés par la Commission des Comptes de transport de la nation en 1973 indiquent que l'activité des commissionnaires de transport français se répartit comme suit :

- transport maritime : 1/3,
- transport terrestre international et intérieur : 2/3.

L'analyse du commerce extérieur français est intéressante car, en ce qui concerne notre étude, elle permet de dégager deux remarques significatives :

- La première est d'ordre qualitatif et se rapporte à l'évolution du commerce extérieur. Autrefois, il était plutôt tourné vers les colonies et c'est surtout à partir de 1960 que la France a essayé de le développer vers d'autres pays.

Ce retard par rapport à nos voisins suisses et allemands, qui ont une longue vocation d'exportateurs, explique en partie la faiblesse des implantations d'auxiliaires français à l'étranger. Des sociétés allemandes comme Kuhne et Nagel, ou suisses comme Danzas, sont implantées dans presque tous les pays du monde, alors que la société française la plus importante (la SCAC) n'est représentée principalement que dans nos anciennes colonies.

- La deuxième est d'ordre quantitative et concerne l'importance du transport terrestre dans nos échanges internationaux. En effet, si nous prenons les statistiques de l'OCDE pour l'année 1976, nous obtenons les chiffres suivants :

.../...

IMPORTATIONS 1976

EXPORTATIONS 1976

P a y s	Valeurs en 10 ⁶ F	R a n g	P a y s	Valeurs en 10 ⁶ F
RFA *	55.620	1	RFA *	43.425
BELGIQUE *	27.788	2	ITALIE *	27.396
ITALIE *	25.839	3	BELGIQUE *	25.560
U S A	21.227	4	GRANDE- BRETAGNE	15.162
PAYS BAS *	17.596	5	U R S S + voisins	14.147
GRANDE- BRETAGNE	14.188	6	PAYS BAS *	12.815
U R S S + voisin à économie planifiée	9.946	7	U S A	11.336
SUISSE *	7.056	8	SUISSE *	10.632
ESPAGNE *	7.047	9	ALGERIE	6.652
JAPON	5.508	10	ESPAGNE	6.622
AMERIQUE latine	5.143	11	AMERIQUE latine	6.299
SUEDE	5.031	12	MAROC	3.763
NIGERIA	3.378	13	SUEDE	3.332
ALGERIE	3.117	14	UNION DOUANIERE équatoriale	2.944
CANADA	2.738	15	NIGERIA	2.400
COTE D'IVOIRE	2.178	16	COTE D'IVOIRE	2.220
MAROC	1.808	17	DANEMARK	2.002
DANEMARK	1.796	18	CANADA	1.972
UNION DOUANIERE équatoriale	1.779	19	JAPON	1.904
FINLANDE	1.100	20	FINLANDE	861
TOTAL 20 pays	219.883			201.444
TOTAL pays continentaux	150.892			140.597
TOTAL GENERAL	289.756			251.155

* Pays continentaux

Il apparaît, dans ce tableau, que les 20 premiers pays représentent environ 76 % des importations et 80 % des exportations.

En outre, pour ces 20 pays, 64 % des importations et plus de 70 % des exportations sont réalisés avec 7 pays continentaux pour lesquels le conteneur n'est pas encore très développé.

Qu'advierait-il si le conteneur terrestre venait à se développer et, d'abord, comment expliquer son faible succès jusqu'à présent ?

6.1 - Freins au développement du conteneur terrestre

Le transport maritime, par conteneur, s'est développé rapidement au cours des dernières années, et il se généralise de plus en plus.

En transport terrestre, par contre, cette expansion est restée très limitée et se trouve encore constituée, pour l'essentiel, par l'acheminement du conteneur maritime du port à destination et vice versa.

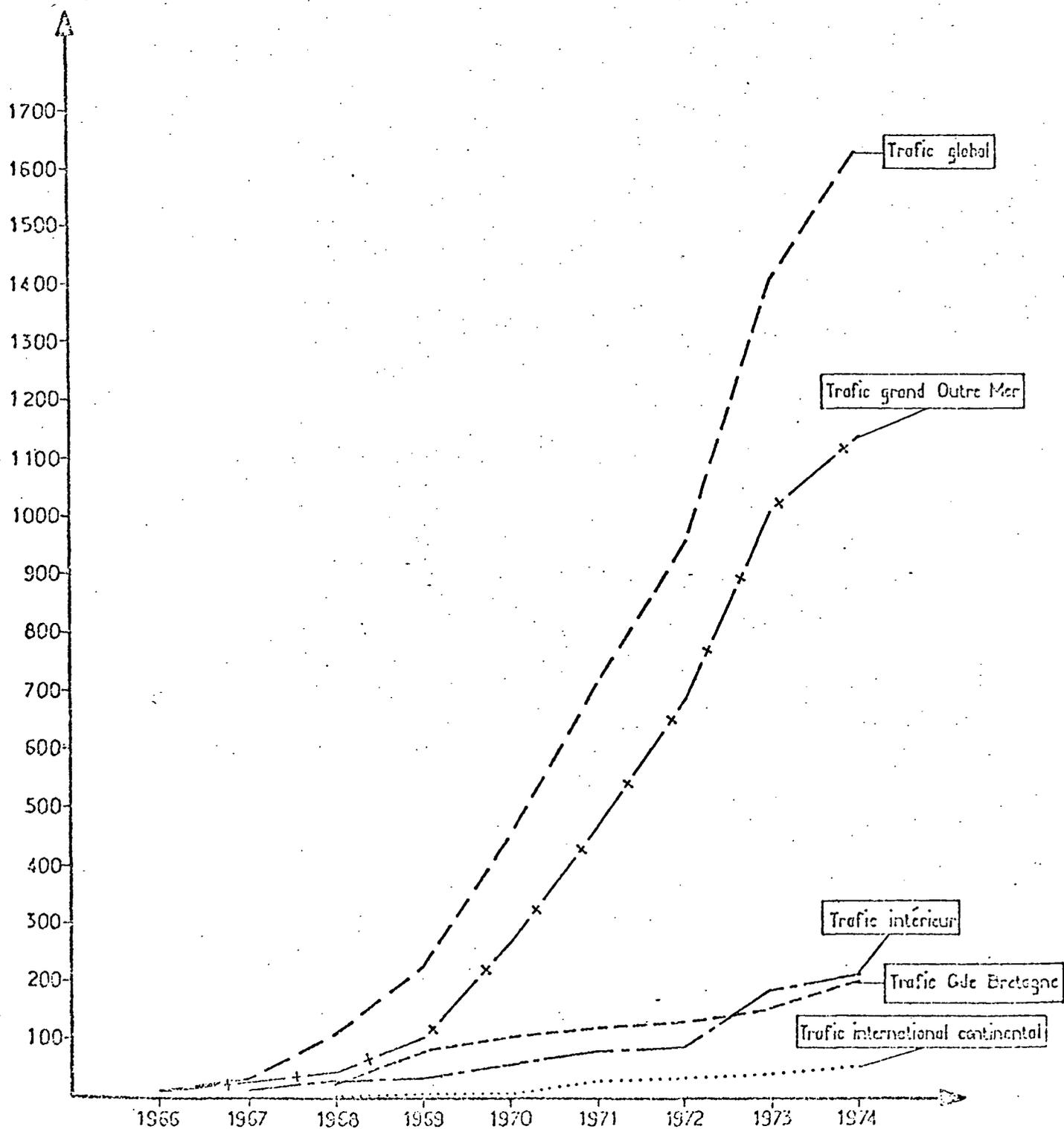
(Voir graphique Trafic CNC, page 43)

Cette différence s'explique, assez aisément, en mettant en parallèle les conditions particulières de la conteneurisation en transport maritime et transport terrestre :

- L'avantage essentiel du conteneur, en transport maritime, se situe au niveau de la manutention portuaire dont il permet, on l'a vu, de réduire le coût, et surtout les délais. En transport terrestre, le conteneur entraîne, au contraire, des ruptures de charge supplémentaires par rapport aux liaisons directes par fer (entre embranchements particuliers) ou par la route (porte à porte).

.../...

TRAFIC CNC (Transconteneurs) en milliers de tonnes nettes (y compris la part de l'interconteneur)



- En réduisant la durée de la manutention portuaire, le conteneur améliore la rotation des navires. En transport terrestre, la conteneurisation n'améliore pas la rotation des remorques et des wagons car, en général, le conteneur reste sur ces engins.

En effet, encore beaucoup d'usines n'ont pas eu les moyens de s'équiper en matériel de manutention adapté au conteneur : celui-ci ne peut alors être déchargé et immobilise la remorque ou le wagon qui le transporte.

- En transport maritime, le conteneur peut apporter des économies sur l'emballage, ce qui n'est pas le cas en transport terrestre. Il en est de même en ce qui concerne les risques de vol ou d'avaries.
- Enfin, le transport maritime est concentré entre les mains de quelques compagnies qui se sont regroupées au sein de conférences ayant un quasi monopole sur certaines liaisons et qui, après une concurrence acharnée au départ, ont mis en commun leurs importantes capacités financières, pour lancer et généraliser la technique du conteneur. Les transports terrestres constituent une profession morcelée et divisée, et la concurrence entre le rail et la route n'ouvre pas, pour le moment, de très larges perspectives à des accords pour le développement et le financement des transports combinés.

A ces raisons, résultant d'une comparaison des deux modes de transport, vient s'ajouter une série de freins, d'ordre plus général, de la part des chargeurs :

- La non-compétitivité des tarifs pratiqués par le fer par rapport à ceux offerts par la route, mais aussi par le fer en wagons complets.

.../...

- Les dimensions intérieures du transconteneur ISO sont jugées non seulement inadaptées aux palettes normalisées ou à tout autre support de manutention couramment utilisé par la route, mais également inadaptées aux dimensions des appareils fabriqués par certaines entreprises. L'incompatibilité des dimensions ne peut d'ailleurs être dissociée de celle des tarifs puisque, source d'un mauvais remplissage, elle peut partiellement expliquer la seconde.

Notons aussi, que beaucoup d'entreprises ont normalisé leurs emballages pour les rendre compatibles avec les cotes des palettes standard de 80 x 120.

- L'insuffisance du nombre des terminaux est également avancée comme un frein important : si l'usine se trouve éloignée du terminal de plus d'une cinquantaine de kilomètres, les entreprises se refusent à utiliser le transconteneur, surtout si le parcours constitue un rebroussement, pour lui préférer la route.
- Le coût élevé des appareils de manutention est une critique fréquente, qui explique que la grande majorité des entreprises utilise le transconteneur comme véhicule ordinaire : les petits matériels permettant de désolidariser le conteneur de la remorque, disponibles sur le marché, sont peu vendus, car ils occasionnent des coûts de manutention trop élevés. Il faut ajouter à cela le refus de payer des frais d'immobilisation du transconteneur, étant donné que rares sont les entreprises possédant leurs transconteneurs, ou les obtenant par un loueur, la location à la SNCF ou à la CNC étant la formule la plus courante.

Quant à faire appel à des engins coûteux, les entreprises y verraient surtout le moyen d'éviter des liaisons terminales en transformant leur embranchement particulier en terminal privé. Mais, elles ne conçoivent cette formule que pour un trafic très important, et une organisation entièrement basée sur le transconteneur, aussi bien sur le plan stockage que sur le plan transport, et dont il serait plus facile de démontrer la rentabilité à l'occasion de nouvelles installations.

D'autres freins ont été constatés, comme la réticence des clients à recevoir un transconteneur, le plus souvent pour des difficultés d'accès et de manoeuvres dues à leur implantation urbaine. Sont également reprochés les délais de mise à disposition de transconteneurs considérés comme trop longs par les entreprises faisant appel à la SNCF, à la CNC ou à Intercontainer.

Enfin, quelques entreprises redoutent, dans l'utilisation du transconteneur en transport mixte, la difficulté de trouver le responsable en cas de casse ou de vol.

Les freins suscités par le conteneur terrestre sont, on le voit, d'une importance non négligeable.

Certains, jugeant cet outil totalement inadapté au transport continental, et lui préférant la route pour sa grande souplesse, l'ont définitivement refusé et jugent son développement comme peu probable.

D'autres, moins catégoriques, pensent que quelques-uns de ces freins pourront être supprimés et estiment donc son développement comme possible.

6.2 - Les conditions du développement du conteneur terrestre

Le transport terrestre par conteneur a été développé en France en utilisant le même matériel que pour le transport maritime. Cette solution présentait l'avantage de pouvoir disposer d'un parc important de matériel standardisé.

Or, l'expérience a montré que ce matériel était mal adapté au transport terrestre et il semble que, pour qu'il puisse se développer davantage, il faudrait :

.../...

- qu'il soit mieux adapté au gabarit routier (largeur, hauteur, volume utile) et compatible avec les palettes ISO,
- qu'il soit plus léger,
- qu'il soit muni de portes latérales,
- qu'il soit généralisé, non seulement en France, mais également dans les pays voisins, et tout particulièrement en Allemagne.

Il semble donc, que l'avenir du conteneur en transport terrestre, soit subordonné à une concertation entre tous les partenaires intéressés, pour définir rapidement les normes standard d'un matériel mieux adapté.

Il est probable, que le conteneur terrestre qui pourrait se dégager d'une telle concertation, serait vraisemblablement plus proche de la "caisse mobile" que du conteneur maritime.

La caisse mobile est un engin qui a été largement développé par les transporteurs allemands, mais qui, jusqu'à une époque récente, n'avait pas connu de réalisations en France.

Il s'agit d'une caisse aux dimensions des carrosseries habituelles des remorques routières : posée sur une plate-forme de wagon, elle est traitée comme un conteneur ; posée sur des boggies routiers, sur un châssis squelette ou sur une plate-forme routière, elle devient un élément de semi-remorque, susceptible d'être transportée par fer avec le minimum de poids mort, tout en ayant sur la route le gabarit maximum autorisé par le code.

Elle peut, en outre, être munie de quatre béquilles escamotables qui lui offrent la faculté d'être déposée sur le lieu de chargement (ou de déchargement) de la marchandise, sans recours à un moyen de manutention extérieur. Dans ce cas, bien entendu, le véhicule porteur doit être équipé d'un dispositif de levage de façon à soulever la caisse et permettre de déplier les béquilles.

Une étude du Cercle du Conteneur de juillet 1976, sur la caisse mobile, indique les différences techniques entre la caisse mobile et le conteneur; celles-ci sont reproduites dans le tableau suivant :

Comparaison des spécifications techniques

GROUPE		LONGUEUR en mm		LARGEUR en mm		HAUTEUR MAXIMALE en mm		MASSE BRUTE MAXIMALE en kg	
Caisse mobile	Grand Conteneur	Caisse mobile	Grand Conteneur	Caisse mobile	Grand Conteneur	Caisse ⁽¹⁾ mobile	Grand Conteneur	Caisse mobile	Grand Conteneur
1	100	6 250	6 058	2 500	2 438	2 600	2 591	13 000	20 320
2	-	7 150	-	2 500	-	2 600	-	15 000	-
3	1BB	8 050	9 125	2 500	2 438	2 600	2 591	17 000	25 400
4	1AA	12 190	12 192	2 500	2 438	2 600	2 591	30 000	30 480

(1) Dans certains cas, la hauteur peut atteindre 2 635 mm

6.3 - La "caisse mobile"

Il serait prématuré d'affirmer que la caisse mobile sera la solution de l'avenir ; néanmoins, on ne peut pas exclure que ce type de matériel, c'est-à-dire un conteneur ayant des dimensions intérieures adaptées aux besoins des chargeurs et des dimensions extérieures correspondant aux limites du code de la route, puisse entraîner rapidement un certain développement de la conteneurisation en transport uniquement terrestre.

Certes, ce développement n'aura probablement pas un succès aussi considérable que celui du conteneur maritime parce que ce dernier apporte un avantage spécifique pour la manutention portuaire, rupture de charge obligatoire, encore que cette rupture de charge puisse être maintenant évitée avec la technique du roulage qui pourrait, à l'avenir, concurrencer sérieusement le conteneur maritime.

Mais un développement même limité de la conteneurisation terrestre, grâce à la caisse mobile ou à tout autre engin approprié, pourrait avoir sur l'organisation des transports terrestres intérieurs ou internationaux des incidences analogues à celles qu'a entraînées la conteneurisation maritime. Les rapports entre transporteurs ferroviaires, transporteurs routiers et commissionnaires de transport seraient alors sensiblement modifiés sans qu'il soit possible présentement de prédire dans quel sens.

On peut imaginer par exemple que la modification se fasse dans un sens favorable aux transporteurs ferroviaires en leur permettant d'assurer des transports de bout en bout, en sous-traitant au besoin les transports terminaux. Dans cette hypothèse les transporteurs ferroviaires se trouveraient dans une situation un peu analogue à celle qu'ont connue les transporteurs maritimes et on peut se demander si la conteneurisation ne conduirait pas à réduire à peu de chose l'intervention des transitaires en permettant un lien direct entre le chargeur et le transporteur ferroviaire, lien qui n'existe actuellement que dans le cas des industriels embranchés.

Mais on peut imaginer que la modification se fasse dans un sens plus favorable aux commissionnaires de transport en leur permettant d'assurer des transports combinés analogues aux transports actuels de semi-remorques sur plate-formes ferroviaires, et pour lesquels le transporteur ferroviaire assure seulement une sous-traitance de tractionnaire.

L'ambivalence de la caisse mobile qui, techniquement, peut être considérée aussi bien comme un conteneur que comme un élément de remorque routière, ne va pas manquer de soulever quelques problèmes concurrentiels entre le rail et la route qu'on commence déjà à entrepercevoir : du point de vue tarifaire par exemple, la S.N.C.F. pourra-t-elle maintenir une disparité entre une caisse mobile transportée par fer comme un conteneur, et la même caisse mobile transportée sur plate-forme ferroviaire comme une semi-remorque? C'est tout le problème du blocage des licences et par conséquent de la coordination du rail et de la route qui risque d'être remis en cause, mais il ne s'agit là que d'un aspect de la compétition pour la maîtrise du transport de bout en bout, très analogue à celle qui a été observée avec le conteneur maritime.

.../...

VII - COMPARAISON AVEC L'ETRANGER

7.1 - La conteneurisation en Grande-Bretagne et ses incidences.

La conteneurisation s'est développée rapidement et dans des proportions importantes. A cela trois raisons essentielles :

- L'adaptation rapide des armateurs britanniques qui ont investi des sommes considérables en navires porte-conteneurs.
- Le nombre élevé de grosses entreprises exportatrices pouvant remplir à elles seules un ou plusieurs conteneurs.
- l'option prise par les British Railways qui ont développé les trains blocs et les centres de groupage de conteneurs.

Pour faire face d'une part aux énormes investissements découlant de ce rapide succès de la conteneurisation, et d'autre part à la concurrence acharnée des armements américains (Sealand, Seatrain), les armements britanniques ont été amenés à se regrouper en deux consortiums :

- A.C.T. (Associated Containers Transportation)
- et O.C.L. (Overseas Container Limited)

Le principe de ces regroupements est simple : chaque armement apporte une contribution (conteneurs ou navires) au consortium qui affrète les navires des différentes compagnies mais demeure parfaitement indépendant des autres pour ce qui concerne les opérations ne relevant pas du conteneur.

Cette organisation a renforcé la position déjà dominante des armements britanniques qui traitent, par ce biais, près de 60 % du fret total conteneurisé directement avec le

chargeur (F.C.L. : full container loaded - conteneurs complets).

Il s'avère, de plus, que cette coopération s'est rapidement élargie jusqu'à l'achat de matériel destiné à assurer le transport d'approche terrestre des conteneurs ; et même jusqu'à la création de nombreux "Inlands Clearance Depots" (centre de groupage à l'intérieur du pays) pour l'empotage-dépotage des L.F.C. : less than full container (conteneurs de groupage).

Implantés principalement à Manchester, Londres, Glasgow, Birmingham, Liverpool et Leeds pour O.C.L. et A.C.T., ces centres ont été étendus à l'usage de tout opérateur de conteneurs sous la pression des douanes, mais O.C.L. est toujours l'actionnaire majoritaire et les deux consortiums y ont conservé une activité dominante.

Tout ceci explique que, dès ses débuts, la conteneurisation a été perçue par le transitaire britannique ("freight forwarder") sinon comme une agression, du moins comme une menace sérieuse.

Ce dernier a néanmoins très vite senti le profit qu'il pouvait en tirer si, au lieu de la rejeter, il cherchait à s'y adapter : ce qu'il fit plus rapidement que son homologue français.

De leur côté, les armements qui possèdent des flottes mixtes "conventionnel/conteneurs" ont senti qu'une lutte acharnée avec les transitaires pour le conteneur risquerait de leur nuire pour le fret conventionnel.

Il s'est dès lors instauré un certain équilibre dans les relations entre armateurs et transitaires.

De l'avis de plusieurs forwarders rencontrés, la conteneurisation est un phénomène largement digéré sauf, peut-être, pour certains petits transitaires portuaires.

Elle n'a pas entraîné de transformations radicales dans la profession mais a toutefois amené le transitaire britannique à s'adapter ; certains ont investi en conteneurs, d'autres se sont regroupés.

7.1.1 - Investissement des transitaires en conteneurs

Beaucoup de transitaires ont investi en conteneurs pour le trafic avec le Continent (en maritime ils leur sont fournis gratuitement par les armateurs).

Pour juger de l'importance du mouvement, il suffit d'observer la manière dont est réparti le parc total des conteneurs en GRANDE-BRETAGNE.

- A peu près 25 % des conteneurs appartiennent à des sociétés de location (la moitié est louée à des transitaires).
- A peu près 30 % appartiennent aux transitaires.
- Le reste est possédé par les armements.

Le problème majeur pour les transitaires propriétaires de conteneurs reste d'assurer le fret de retour.

7.1.2 - Regroupement de certains transitaires

Le phénomène de coopération entre transitaires n'est pas encore très répandu en GRANDE-BRETAGNE, et ne concerne, comme en FRANCE, que l'activité du groupage des conteneurs.

Trois expériences ont été tentées entre transitaires britanniques :

- E.C.T. - rassemble environ 35 transitaires dont L.E.P. et Wingate. Leur dépôt central est à LONDRES.

- ISOTRANS - est une sorte de pool qui s'est fixé comme but d'obtenir de meilleures conditions de transport par fer, en garantissant aux British Railways un certain fret.
- EUROPEAN CONTAINER GROUP - dont font partie les transitaires : General Transport, Constantine, Anglo Overseas, Panalpina et All Transport.

On peut encore souligner la coopération du transitaire britannique Thomas Meadows avec le transitaire suisse Danzas.

Il s'agit d'un gentleman's agreement visant une collaboration, notamment au niveau de l'investissement en conteneurs et de la gestion du parc.

Ces tentatives ne sont, de l'avis général, pas assez largement suivies.

7.2.- La conteneurisation en Allemagne fédérale et ses incidences

Comme dans les autres pays d'Europe, la conteneurisation a connu un développement très important en Allemagne.

Le parc de conteneurs allemands qui se répartit comme suit :

- 80 % des conteneurs appartenant aux armements,
- la majeure partie du reste appartenant à des sociétés de leasing,
- un faible nombre appartenant aux transitaires,

est en effet très utilisé sur les relations entre pays développés : 20 à 30 % du fret transporté (allant jusqu'à 40 % et plus pour la liaison avec les Etats-Unis).

De même qu'en France et en Grande-Bretagne, l'armement allemand a eu de plus en plus tendance à développer ses

.../...

activités de transitaire surtout dans le domaine des barges et des conteneurs complets.

Le principal armement allemand HAPAG LLOYD a même créé une filiale, le D.C.D., dont le brut est de gérer le trafic des conteneurs maritimes.

Mais, une fois encore, les armateurs ont senti qu'il fallait éviter d'engager un combat trop rude avec les transitaires qui demeurent pour eux des pourvoyeurs de fret importants.

Quant aux transitaires allemands ils ont été touchés différemment par la conteneurisation.

- Ceux qui ont été le plus affectés sont évidemment les petits transitaires portuaires isolés qui n'étaient pas dotés de réseau de transport intérieur et qui n'ont pas eu la clairvoyance (ou les moyens) de s'adapter à la situation.
- Les autres ont tenté, par différents moyens, de réagir :
 - . en étendant leurs activités à l'intérieur du pays,
 - . en élargissant leur gamme de services,
 - . en s'imposant dans le domaine du groupage,
 - . en se spécialisant soit par marché, soit par produit, soit par mode de transport,
 - . en organisant le transport du conteneur terrestre sur l'Extrême-Orient par la SIBERIE qui s'avère plus compétitif que le conteneur maritime,
 - . en s'associant avec d'autres éléments de la chaîne de transport (ex : emballage). Schenker et Kuhne und Nagel ont tenté l'expérience avec succès,
 - . enfin, en tâchant de collaborer avec d'autres transitaires.

7.2.1 - Les tentatives de coopération

Trois expériences semblent répondre à leur volonté de rester présents sur le trafic des conteneurs :

.../...

1) Le groupe des 5, dont font partie les transitaires suivants :

- DANZAS
- HERMAN LUDWIG
- DENGRO
- LASSEN
- PANALPINA

Il s'agit d'une coopération concernant uniquement le conteneur et tenant beaucoup plus d'un "gentleman's agreement" que d'un contrat.

2) Le groupe des 6, qui fonctionne selon les mêmes principes et qui regroupe :

- SCHENKER
- BACHMANN
- GRUNHUT
- MILITZER und MUNCH
- ROEHLIG
- HARTBROOT

3) Le T.C.U. (TRANS CONTAINER UNIVERSAL), c'est l'équivalent en ALLEMAGNE du ISOTRANS britannique.

Le TRANS CONTAINER UNIVERSAL regroupe 34 transitaires dont le but est d'obtenir de la DEUTSCHE BUNDESBAHN* des tarifs préférentiels en assurant un certain montant de fret.

D'autres expériences de coopération ont été tentées, mais résultent davantage d'un effort de rationalisation de la profession :

- La DATENBANK qui vise à établir un système informatisé des exportations,

* équivalent allemand de la S.N.C.F.

- La S.A.F.E. dont le but est de mettre en commun des investissements destinés à une implantation aux ETATS-UNIS.

7.3 - La Conteneurisation en Suisse et ses incidences

Comme dans les autres pays étudiés, la conteneurisation a connu, en SUISSE, un développement important (80 % du fret maritime est conteneurisé). Des centres de groupage ont été créés à BALE, ZURICH et LAUSANNE.

En revanche, ses effets sur la profession de transitaire ont été différents ; il semble que la situation continentale du pays soit la cause principale de cette différenciation qui se manifeste par :

- L'absence des transitaires les plus menacés par la conteneurisation, à savoir les transitaires portuaires,
- La spécialisation des petits transitaires dans le transport par route; ce sont des camionneurs de bout en bout qui n'interviennent pas dans le maritime et pour qui, donc, le conteneur n'a rien modifié dans leur activité.
- le fait que seuls les très gros armements soient implantés en SUISSE ; la plupart sont représentés par des transitaires plus importants. Ce qui suppose entre eux de bonnes relations.

De l'avis général, la conteneurisation est très bien digérée, et n'a provoqué aucun bouleversement dans la profession.

Les effets de la récession économique et de l'inflation sont pour elle des problèmes beaucoup plus graves.

En conclusion de ce chapitre on peut dire que les transitaires étrangers ont vécu le phénomène de la conteneurisation à peu de choses près de la même façon qu'en France,

c'est-à-dire sans subir des modifications profondes dans leur activité.

Diversification des services et coopération semblent constituer les deux principales réactions de la profession à l'égard du conteneur.

Seuls les transitaires britanniques ont cherché à se distinguer en investissant en conteneurs pour le trafic avec le continent, mais cette initiative s'est soldée par un échec financier assez considérable.

C O N C L U S I O N

oOo

Les conclusions auxquelles nous avons abouti sont assez optimistes pour l'avenir des auxiliaires de transport.

Aux débuts de la conteneurisation, une lutte acharnée s'est engagée entre les armements et les transitaires pour s'assurer la maîtrise du fret.

Toutefois, si le conteneur a favorisé la négociation directe entre l'armateur et certains chargeurs, il nous semble important de souligner qu'il n'est pas la cause de ce type de relation : de tout temps les grandes entreprises, dotées de services "Transport" très élaborés, ont cherché à traiter leur fret directement avec les armements. Le conteneur n'a donc fait qu'accélérer un processus existant.

Du reste, la lutte pour la maîtrise du fret s'est fortement estompée car les compagnies maritimes se sont vite aperçues que les transitaires remplissaient un rôle important dans la chaîne de transport et que, s'ils disparaissaient, il faudrait créer, au sein des compagnies, des services très coûteux et pas nécessairement plus efficaces.

De fait, il s'est alors instauré un certain équilibre dans les relations existantes, et la modification du rapport de force entre transitaire et armateur, qui devait être a priori radicale, a eu des effets beaucoup moins importants qu'on ne pouvait le penser.

La création de quelques GIE de transitaires portuaires s'avère avoir été, pour ces derniers, une réaction à la conteneurisation assez positive ; mais il est à craindre que le développement de l'emportage-dépotage dans les centres de l'intérieur, même s'il n'est encore qu'assez limité, ne vienne, à terme, altérer leur niveau d'activité.

Pour les transitaires à succursales multiples, le transfert vers l'intérieur, entraîné par la conteneurisation, ne constitue qu'un problème d'équilibrage entre centres régionaux, assez simple à résoudre dans l'avenir.

.../...

Les conséquences de ce mouvement sont beaucoup plus graves pour les petits transitaires portuaires dont certains ont été amenés à disparaître.

L'empotage-dépotage des conteneurs est une activité analogue au groupage-dégroupage que les transitaires connaissaient bien. Ils n'ont eu aucun mal à absorber la plus grande part de cette activité nouvelle tant à l'intérieur des terres que dans les ports.

La maîtrise des centres de l'intérieur est restée, pour la plus grande part, dans les mains des armateurs, mais cela ne semble pas gêner les transitaires qui peuvent y exercer leurs activités sans contrainte particulière.

A part en GRANDE-BRETAGNE, et ce pour des raisons de structure particulière de la profession, les transitaires n'ont pas cherché à acquérir les conteneurs. La maîtrise de l'outil reste elle aussi aux mains des armements. Un parc de conteneurs exige, en effet, des investissements très lourds et une gestion très élaborée dont ne disposent pas la plupart des transitaires français.

De l'avis général des personnes contactées, nous dirons, en conclusion, que la conteneurisation est un phénomène aujourd'hui assez bien digéré.

Au niveau global de la profession, il ressort que les transitaires ont bien réussi à s'y adapter, et qu'ils ne se plaignent pas de l'évolution constatée depuis une dizaine d'années grâce au conteneur qui a facilité les échanges internationaux.

Si, de leur lutte avec les armements, ils sont sortis amputés d'une part non négligeable du trafic, ils n'en sont pas moins arrivés à s'affirmer comme étant les principaux pourvoyeurs de fret dans la chaîne de transport.

ANNEXES

ENTREPRISES ET ORGANISMES CONTACTESCHARGEURS

- ROUSSEL UCLAF
- CHRISTIAN DIOR
- PIPER HEIDSIECK
- MOTOBECANE
- SOPAD

TRANSITAIRESEN FRANCE

- SCAC (PARIS)
- HERPIN (PARIS)
- DANZAS (PARIS)
- HESNAULT (PARIS)
- SOTEGROUP (MARSEILLE)
- BONNIEUX (MARSEILLE)
- NICOLAS (MARSEILLE)
- DAHER (MARSEILLE)
- SOTECO (LE HAVRE)
- SOTECAN (LE HAVRE)

A L'ETRANGER

- KHUNE und NAGEL (HAMBOURG)
- DANZAS (BREME)
- GENERAL TRANSPORT CO. (LONDRES)
- DANZAS (BALE)
- MAT (BALE)
- NATURAL (BALE)

ORGANISMES PROFESSIONNELS ET OFFICIELS

- FFCAT
- SNATCOM (PARIS)
- BSL (BONN) : Fédération des transitaires allemands
- Association Suisse des Maisons d'Expéditions
- INSTITUTE OF FREIGHT FORWARDERS (G.B.)
- SIMPROFRANCE
- CFCE
- Association des grands ports français
- UNIM

ARMEMENTS

- CGM : LE HAVRE
GENNEVILLIERS
DUNKERQUE
PARIS
- Cie FABRE (MARSEILLE)
- Cie SUD CARGO (MARSEILLE)

CENTRE DE CONTENEURS ET MANUTENTIONNAIRES

- CNC : LA CHAPELLE
- GENNEVILLIERS : PARIS TERMINAL
POLY SERVICE CARGO
- LE HAVRE : POLY SERVICE CARGO
- DUNKERQUE : POLY SERVICE CARGO
NORD MANUTENTION
- MARSEILLE : POLY SERVICE CARGO
EUROFOS
MAFOC

B I B L I O G R A P H I E

- . A. PROTHON - "Etude sur la conteneurisation" - Cerlic novembre 1969.
- . G. COUDRAI - "Enquête de motivation sur le développement de la conteneurisation" - Cerlic septembre 1970.
- . F. KOLB - "Etude des centres d'emportage - dépotage" - Cerlic décembre 1970.
- . JP. JANORAY, à l'initiative de Monsieur KALTENBACH - "Les transitaires en Allemagne Fédérale" - CFCE 1972.
- . A. PROTHON - G. MILLEQUANT - "Transport routier et développement de la conteneurisation" - Cerlic septembre 1972.
- . Conférence Européenne des Ministres des Transports ; Rapport de la table ronde des 1er et 2 février 1973 : "Etude de l'influence économique de la conteneurisation sur l'exploitation des transports".
- . JP. JANORAY, à l'initiative de Monsieur KALTENBACH - "Les transitaires britanniques" - CFCE 1973.
- . PH. MOINON - "Transports maritimes conteneurisés" - Cerlic avril 1974.
- . G. MILLEQUANT - JP. LE GOUEZ - "Transports combinés" - Cerlic avril 1974.
- . JM. ALLEGNEDE - "Monde des conteneurs et gestion scientifique" - Mémoire réalisé au Centre d'Etudes Supérieures Industrielles de Paris - Promotion 1974/1976.
- . Rapport intérimaire du groupe interministériel sur les auxiliaires de transport présidé par Monsieur BARILLON - mars 1974.
- . PJ. HIDALGO, à l'initiative de Monsieur KALTENBACH - "Les transitaires en Suisse" - CFCE 1974.
- . J. POIX - "Les entreprises prestataires du service "transport" face à l'évolution des entreprises industrielles et commerciales" - Cerlic juillet 1975.
- . Cercle du conteneur - Centre de productivité des transports - "Comportement des industriels et prestataires de transports face au conteneur" - 1975.
- . O. BACOT, à l'initiative de Monsieur KALTENBACH - "Les transitaires au Bénélux" - CFCE 1975.
- . G. COUDRAI/R. FLEURY - "Etude sur les freins au développement des techniques de transports combinés en transport continental. Ferroutage et transconteneur" - Cerlic janvier 1976.

- . Cercle du conteneur - "Où en est-on en France dans le domaine de la conteneurisation ? " Edition 1976.
- . J. BEZERT, PH. LEGRAND - "Les incidences indirectes de la conteneurisation" - Cerlic septembre 1976.
- . Cercle du conteneur - "La caisse amovible".
- . G. COSTA, M. GUILBAULT (IRT) et R. CORDIE, A. MORCHEOINE, J. POIX (CERLIC) - "Impact d'un port sur l'économie de sa région" janvier 1977.

Revue :

- Journal de la Marine Marchande.
- Containers Actualités.
- Containerisation International.
- M.T.D.
- Lamy Transport.