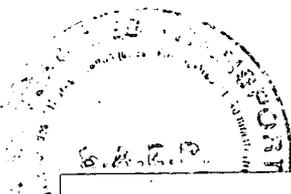


**les composantes régionales
du transport de marchandises
en France**

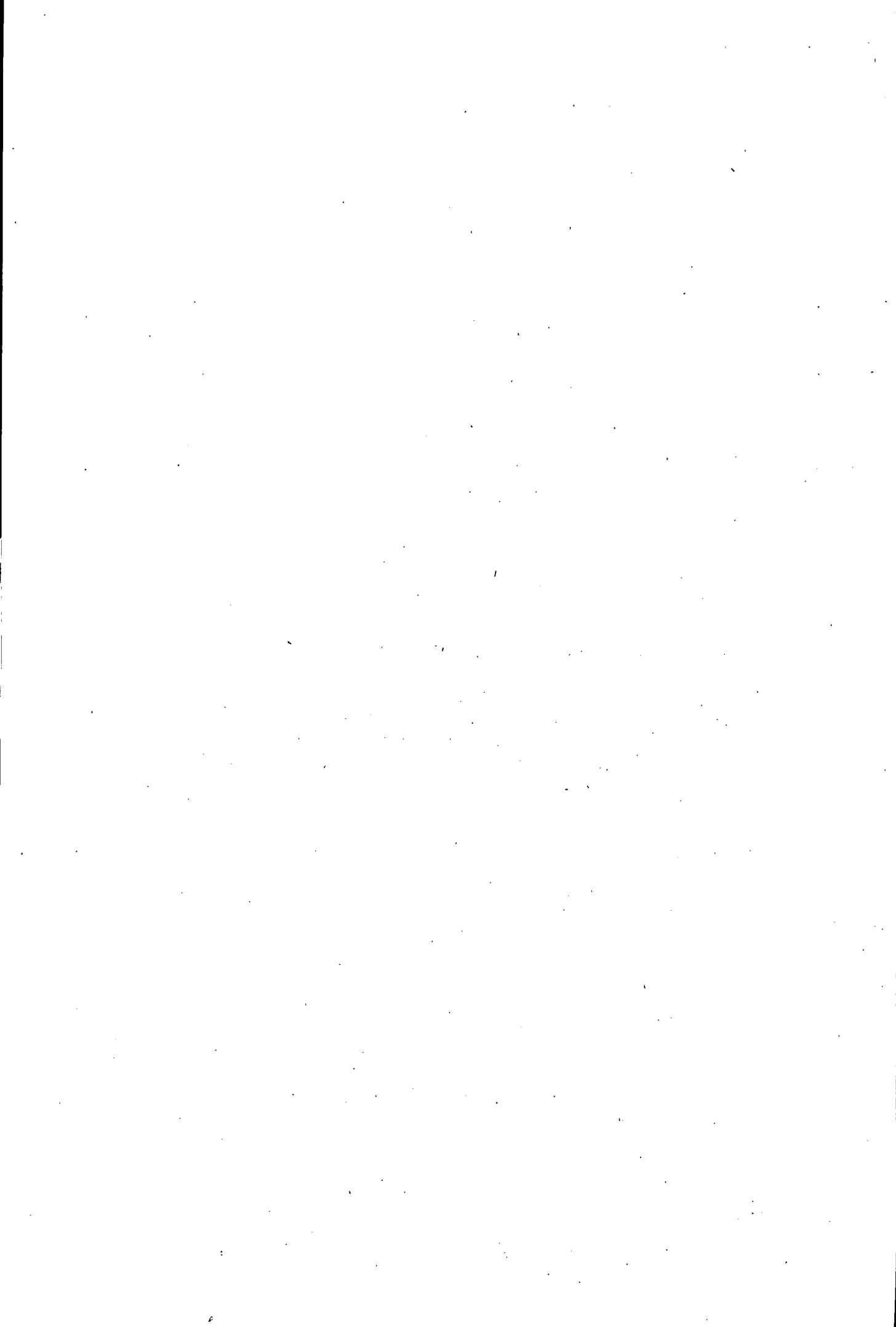
**LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES
EN TOURAINE**

**étude des
structures,
des fonctions
et des flux.**



CDAT
7988 B

BERNARD DUBOIS



**LE TRANSPORT DES MARCHANDISES
EN TOURAINE**

**ETUDE DES STRUCTURES, DES FONCTIONS
ET DES FLUX**

BERNARD DUBOIS

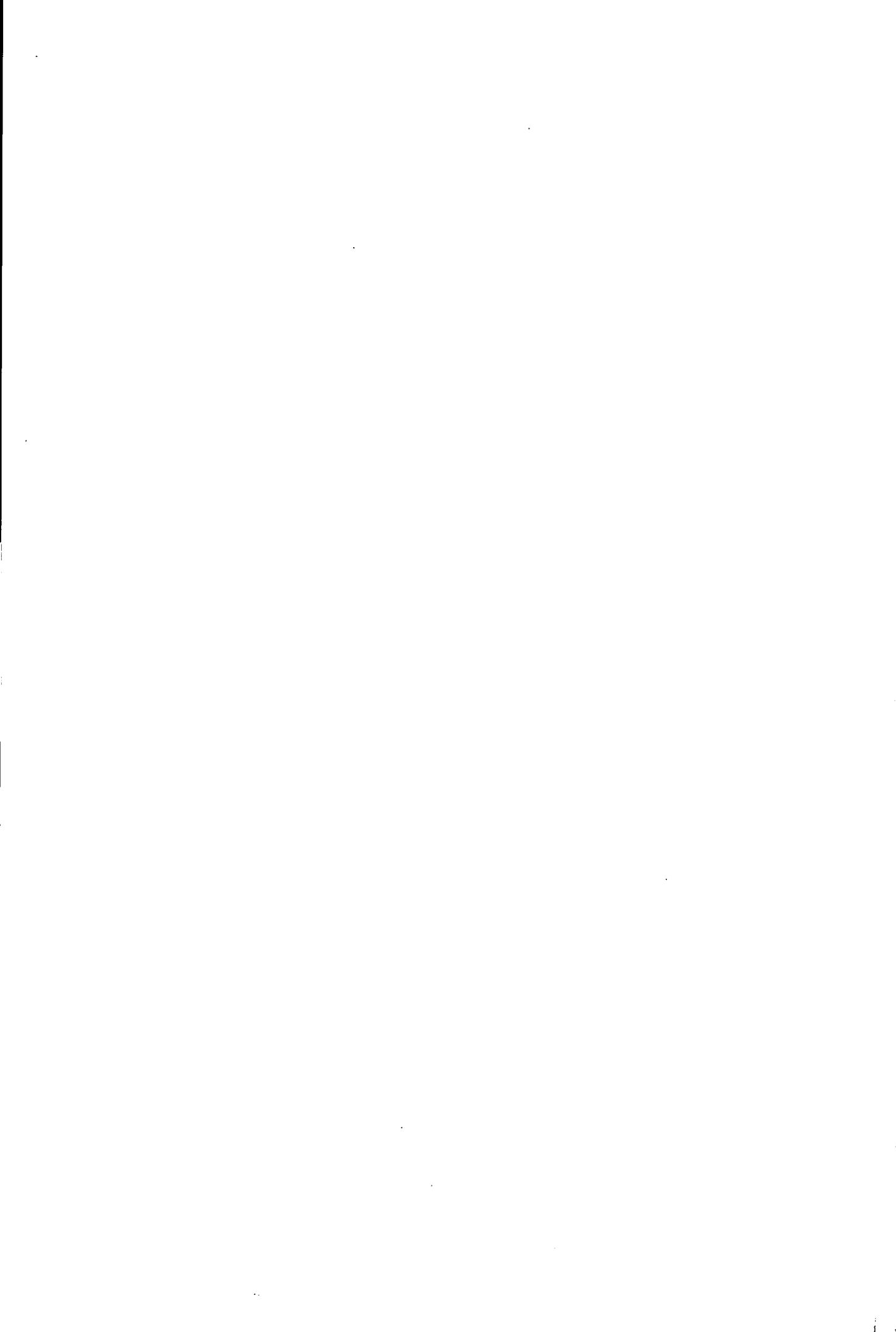


T A B L E D E S M A T I E R E S

<u>AVANT-PROPOS</u>	2
<u>NOTE PRELIMINAIRE</u>	3
<u>INTRODUCTION</u>	7
<u>1ère PARTIE : ROLE, STRUCTURE ET EVOLUTION RECENTE DES MILIEUX SOCIO-ECONOMIQUES INTERVENANT DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN TOURAINE</u>	11
<u>Chapitre 1 : Les prestataires de services de transport</u>	12
I - Le chemin de fer : bien implanté en Touraine	12
A - Le réseau et les services	15
B - Les forces et les faiblesses	17
C - Présence dans le transport routier	22
II - Le transport routier : de l'artisan au messenger	26
A - La petite et la moyenne entreprise	29
B - La grosse entreprise et les auxiliaires du transport	32
C - L'organisation originale de la profession et son évolution	35
<u>Chapitre 2 : Les partenaires économiques et administratifs des transporteurs</u>	
I - Les entreprises tourangelles : variété des tailles et des productions	42
A - L'agro-alimentaire	43
B - L'industrie	46
C - La distribution	48
II - La réglementation, l'administration et les choix politiques	51
A - Rappel de la réglementation et application au cas tourangeau	51
B - Le réseau routier	55
C - Les critiques et la nouvelle politique gouvernementale	58

<u>2ème PARTIE : CONDITIONS DE L'ARTICULATION CHARGEURS-TRANSPORTEURS</u>	63
<u>Chapitre 1 : Articulation directe entre le chargeur et le transporteur</u>	64
I-- La décision locale	64
A - Absence de réel calcul économique	64
B - Choix élaboré	66
II - Le parc en propre ou la location	68
A - Le parc en propre	68
B - La location	70
<u>Chapitre 2 : Articulation indirecte entre le chargeur et le transporteur</u>	73
I - Décision extérieure pour le chargeur	73
A - Les nombreuses entrées et sorties sans maîtrise du transport	73
B - Programmation inter-usines	75
C - Accord par le haut et tutelle	76
II - Intervention d'un auxiliaire de transport	78
A - L'attachement au messenger à service complet et les bureaux d'affrètement	78
B - Le transport international	79
<u>3ème PARTIE : ETUDE STATISTIQUE ET SYNTHETIQUE</u>	83
<u>Chapitre 1 : Etude statistique</u>	85
I - Les flux entrants	86
A - Les régions-provenances	86
B - Structure par modes et produits de l'ensemble des entrées	88
II - Les flux sortants	92
A - Les régions-destinations	92
B - Structure par modes et produits de l'ensemble des sorties	94
<u>Chapitre 2 : Analyse de quelques circuits ou filières</u>	98
I - Domaine agro-alimentaire	98
A - Céréales	98
B - Vins	100
C - Fruits et légumes	103
D - Lait	109
II - Domaine industriel	109
A - Construction	112
B - Chimiques-Caoutchouc	112
C - Métaux	115
D - Bois-Papier	115

<u>CONCLUSION</u>	119
<u>ANNEXES</u>	121
Photographies	121
Coupures de presse	125
Questionnaire chargeurs	126
Questionnaire transporteurs	132
<u>TABLES</u>	
Bibliographie	142
Citations	144
Tableaux, figures et cartes	145
Table des matières	147
<u>LIVRET ANNEXE</u>	



A V A N T - P R O P O S

Ce travail a été réalisé entre les mois de juillet 1981 et de mai 1982. Théoriquement, il est axé sur un secteur d'étude, le département d'Indre-et-Loire (que nous appellerons également "Touraine", en commettant un léger abus de langage au plan de la géographie historique). Dans la pratique, comment circonscrire le transport ? Bien des constatations que nous ferons sont également vérifiées au plan national. L'essentiel est donc de mesurer leur valeur au plan local.

Il faut dire que le domaine, assez peu étudié, n'est pas l'objet d'une documentation performante au plan national et encore plus au plan local. Telle est la raison qui justifie le recours à l'expérience, à l'enquête locale auprès des chargeurs et des transporteurs. Nous avons interrogé les responsables d'une cinquantaine d'entreprises et mis en parallèle le maximum d'informations chiffrées.

L'optique a beaucoup plus été celle d'un travail de géographie économique axé sur un sujet précis, souvent laissé pour compte. Nous n'avons pas voulu traiter, même si nos interlocuteurs étaient prêts à nous répondre également, les questions sociales et purement techniques.

Je tiens enfin à remercier chaleureusement toutes les personnes qui ont donné de leur temps pour me permettre d'approfondir la question. Que ce soit dans les services statistiques, administratifs ou dans les entreprises.



OBSERVATIONS IMPORTANTES SUR LES DONNEES STATISTIQUES PRESENTEES
DANS LE MEMOIRE - REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1 - Les textes cités

Les références des études citées dans le texte sont données par un renvoi et une table située en annexe (P 144).

2 - Provenance des données

Une liste, placée en annexe (P 145), donne pour chaque tableau, graphique ou carte, la source statistique employée.

3 - Remarques concernant les statistiques fournies par S.I.T.R.A.M.

(Système d'Information sur les Transports de Marchandises - Ministère des Transports)

- Le transport routier de marchandises est saisi par enquête annuelle sur les trafics assurés par les véhicules porteurs d'au moins 3 tonnes de Charge Utile et de moins de 15 ans d'âge. Sont séparés le trafic pour compte d'autrui (Transport Routier Public - noté souvent "Route Public" -) et le trafic pour compte propre (Transport Routier Privé - noté souvent "Route Privé").

- Le transport ferroviaire est saisi par sondages dans le fichier S.N.C.F. A la différence du fichier route, le trafic international par rupture de charge dans un port est compté comme trafic intérieur.

- Les données que nous avons obtenues relevant l'Indre-et-Loire comme destination (entrées) ou origine (sorties) comprenaient le trafic interne au département. Un court rectificatif ne nous a permis de connaître que les grands agrégats pour le trafic du département de ou vers le reste de la France. Pour le reste, nous avons dû contourner la difficulté. Les données que nous aurions désiré connaître sont : d'une part, le rôle du trafic interne au département ; d'autre part, la structure des échanges de et vers les 21 régions. Finalement, nous n'avons obtenu qu'une malencontreuse agrégation de ces deux points. Un tableau résumera les données obtenues et les choix statistiques retenus. (Voir page suivante)

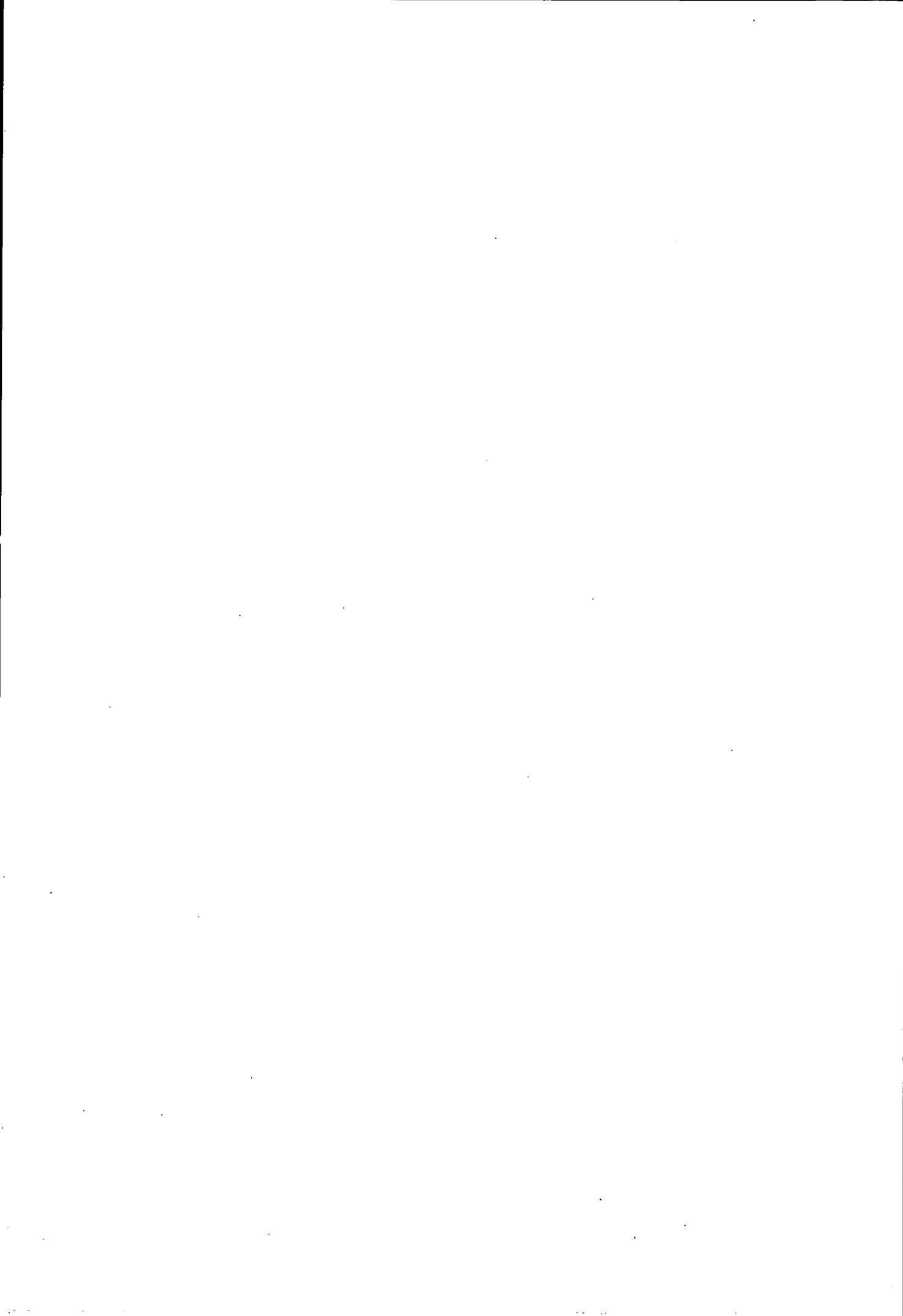
DONNEES RECUES	TRANSFORMATIONS	EXPLOITATIONS	CRITIQUES
<p>1°) Trafic global par modes et par régions (entrées ou sorties). Dans la Région Centre sont agrégés les résultats du trafic interne à l'Indre-et-Loire (département origine et destination de ce type d'échanges)</p> <p>2°) Trafic interne à l'Indre-et-Loire par modes</p>	<p>Soustraction</p> <p>Trafic (entrées ou sorties) Région Centre</p> <p>- Trafic interne à l'Indre-et-Loire</p>	<p>1 - Trafic global s'échangeant aux frontières de l'Indre-et-Loire par modes</p> <p>2 - Trafic échangé avec les 21 régions par modes (y-compris Région Centre)</p> <p>3 - Trafic interne au département</p>	<p>Serait la mesure la plus exacte si elle avait pu être détaillée</p>
<p>Trafic total par modes et produits. Les chiffres de la Région Centre comprennent les trafics internes à l'Indre-et-Loire.</p>	<p>Soustraction</p> <p>Chiffres globaux obtenus</p> <p>- Chiffres pour la Région Centre</p>	<p>Trafic par produits et modes de et vers tous les départements sauf ceux de la Région Centre</p>	<p>Neutralisation du trafic interne à l'Indre-et-Loire mais aussi de celui avec la Région Centre. Perte d'environ 20% de trafic et glissement des parts par modes du transport routier privé vers le rail. Moindre valeur de la comparaison avec les structures d'échanges d'autres régions.</p>

Ces choix étant signalés, nous avons tout-de-même opéré des comparaisons avec des régions (et non des départements). Nous ne prétendons pas qu'une rigueur scientifique puisse se satisfaire du rapprochement de statistiques sur des échelles diverses et avec une altération comme celle que nous avons été contraints d'opérer. Mais, en connaissance de cause, les différences sont suffisamment expressives pour mériter d'être présentées.

- La rigueur des circonscriptions administratives joue d'ailleurs un rôle éminent de distorsion des informations. Les trafics frontaliers sur très courtes distances (semblables aux trafics internes) hypertrophient les chiffres des régions voisines.

- Les produits sont classés selon la Nomenclature des Statistiques de Transport (N.S.T.) par "chapitres", "sections" ou "groupes". Le codage des "chapitres" et "sections" est explicité sur une page spéciale à rapprocher des différents tableaux et graphiques où il est employé.

- Pour pouvoir s'y référer fréquemment, les cartes et graphiques relatifs à l'étude statistique de la 3ème partie sont regroupés en un livret annexe indépendant.



introduction



"Transporter des morceaux de matière d'un point à un autre de la surface du globe, voilà toute l'activité de l'homme."

Aldous HUXLEY

Quoi de plus marquant à notre époque que la frénésie de mouvements, de transports. La surface de la terre est faite d'oppositions, d'antagonismes mais aussi, si l'on sait transporter, de complémentarités. Notre économie a fait des pas de géants et les transports se sont multipliés.

La libre circulation des hommes et des idées satisferait l'esprit Elle serait aisée aujourd'hui à l'heure du transport et de la télécommunication. Le profit pour tous des biens terrestres est aussi affaire de transports. Mal organisés dans certaines régions du globe, ils sont devenus très envahissants dans d'autres, images d'une économie développée en à peine deux siècles.

Images seulement, derrière lesquelles s'agitent les exploitants des richesses terrestres, les transformateurs, les administrateurs, les financiers, les consommateurs... "La fonction du transport est d'abord la prestation d'un service et ce service est suscité par la propension des individus à se déplacer ou à transférer les biens dont ils disposent. De telle sorte que le fait de circuler doit être considéré comme la conséquence de l'intention de mouvement des individus." (1) Et pourquoi les individus auraient-ils l'intention de se déplacer ? Parce que l'espace les sépare et les comble, parce qu'ils ont des connaissances, des capacités, des moyens qui rivalisent avec ceux des voisins... La géographie, sous tous les angles, est la raison d'être du déplacement.

Ne déplace-t-on pas les biens avant de déplacer les personnes ? Le transport des marchandises est moins sociologique, plus économique. Il est aussi trop peu étudié. Afin d'en tenter une approche, nous avons décidé de le cerner au niveau d'un département, l'Indre-et-Loire que nous appellerons aussi la Touraine.

Il faut d'abord se plonger dans le milieu, les controverses du transport. Pas question d'y vivre des journées entières mais rencontrer. Rencontrer le "chargeur" : c'est l'entreprise qui offre un marché de transport. Elle a, ou elle n'a pas, un responsable de la question. Rencontrer le "transporteur" : il peut être confondu avec le chargeur (cas du transport routier "pour son propre compte" ou "privé") ; il peut être un transporteur routier "pour le compte d'autrui" ou "public" ; il peut encore s'agir du chemin de fer avec la S.N.C.F. ; il peut aussi y avoir un ou des intermédiaires. Des enquêtes auprès d'une trentaine de chargeurs et d'une vingtaine de transporteurs ont été menées. Une partie du compte-rendu était consignée sur un formulaire (voir annexe , P 126 à P 141). En ouvrant les yeux, tout finit par prendre sa place et on apprend aussi à mieux comprendre ces camions, ces trains qui circulent. Reste à en mesurer les trafics. L'appel aux sources statistiques est nécessaire. Elles ont le mérite d'exister si, en revanche, elles sont vite insuffisantes ou trop embarrassantes.

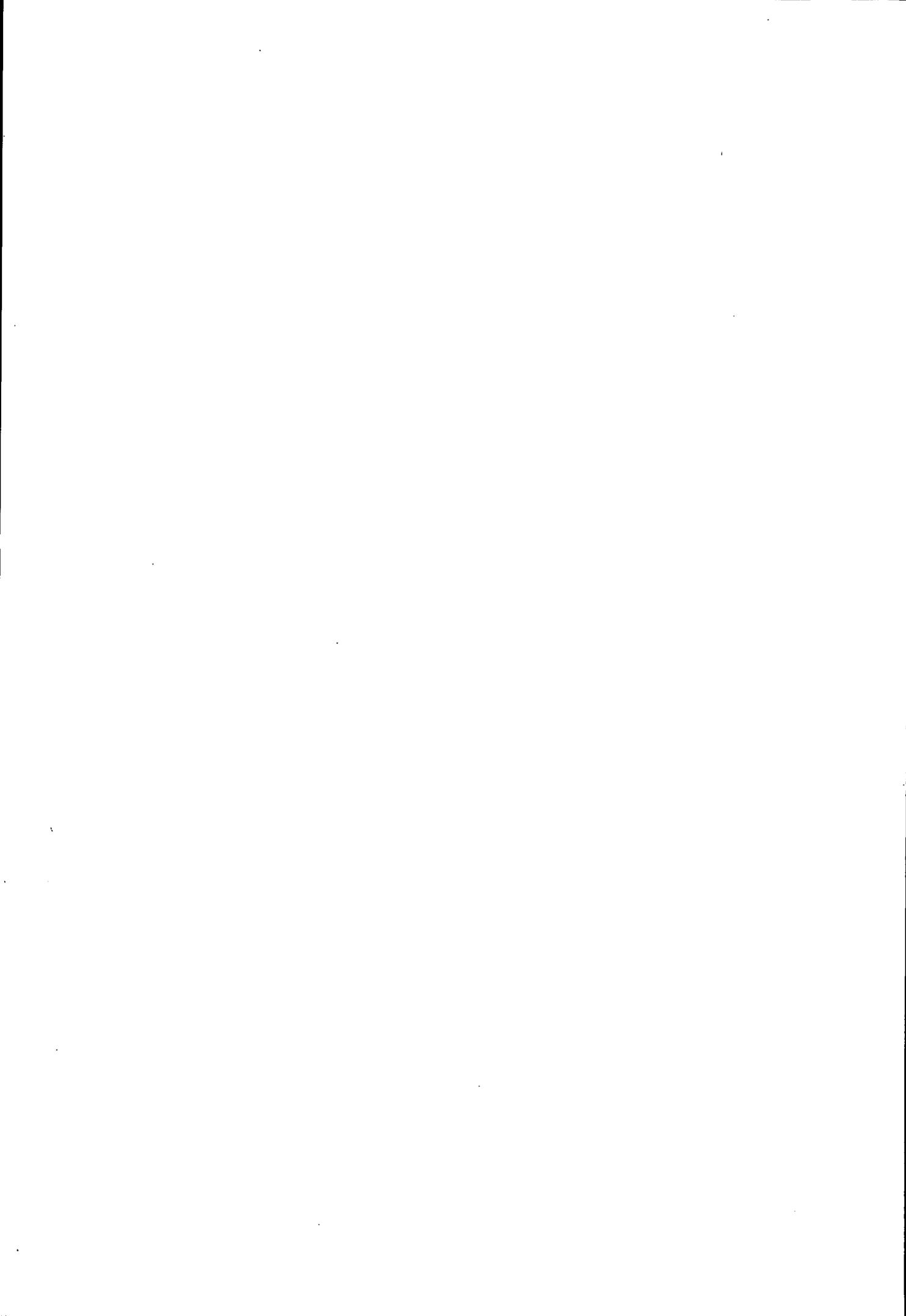
Le terrain n'est pas de tout repos. La méfiance règne parfois. Le chargeur sait que l'on mesure parfaitement l'activité (le secret) de son entreprise en lui demandant quelles sont ses entrées et sorties. Le transporteur protège ses clients, se méfie des contrôles réglementaires, exprime son mécontentement, travaille et n'a pas le temps de s'amuser à vous répondre. De plus, les bases du partage des transports en France sont à la fois encadrées et floues. La dernière loi d'orientation remonte à 1949 et le gouvernement prépare le texte qui lui succèdera pour 1982 (avec la fin de la concession de 45 ans de la S.N.C.F.). Une poudrière que menacent de petits feux allumés de temps à autre entre rail, voie d'eau et route, entre transporteurs routiers eux-mêmes, avec les auxiliaires, avec l'Etat. Chacun revendique et accuse l'autre. Le dossier de presse (annexe , P 125) essaye d'en donner un aperçu.

La compétition et les enjeux, nous les avons rencontrés partout dans les méthodes, les choix, les évolutions et nous avons essayé à grand peine de rester objectif, de ne pas affirmer sans preuves. Sans vouloir entrer dans le débat, de multiples observations provoqueront pourtant des remarques de la part des responsables du transport. C'est assez dire l'aspect vivant, passionnant et passionné du sujet. N'y-a-t-il pas, là encore plus qu'ailleurs, des petits et des gros, l'Etat et le secteur privé, la liberté et le règlement, l'économie et les hommes ?

Ce monde est, visiblement ou non, très instable. Tout évolue assez vite. L'économie locale est déterminante pour expliquer les comportements, les succès ou les revers. Les articulations sont essentielles car elles peuvent fausser l'image que le transport retranscrit de l'activité régionale. Il fait lui-même partie intégrante de cette activité et peut, dans certaines régions favorisées, être sur-dimensionné et vivre d'autres économies.

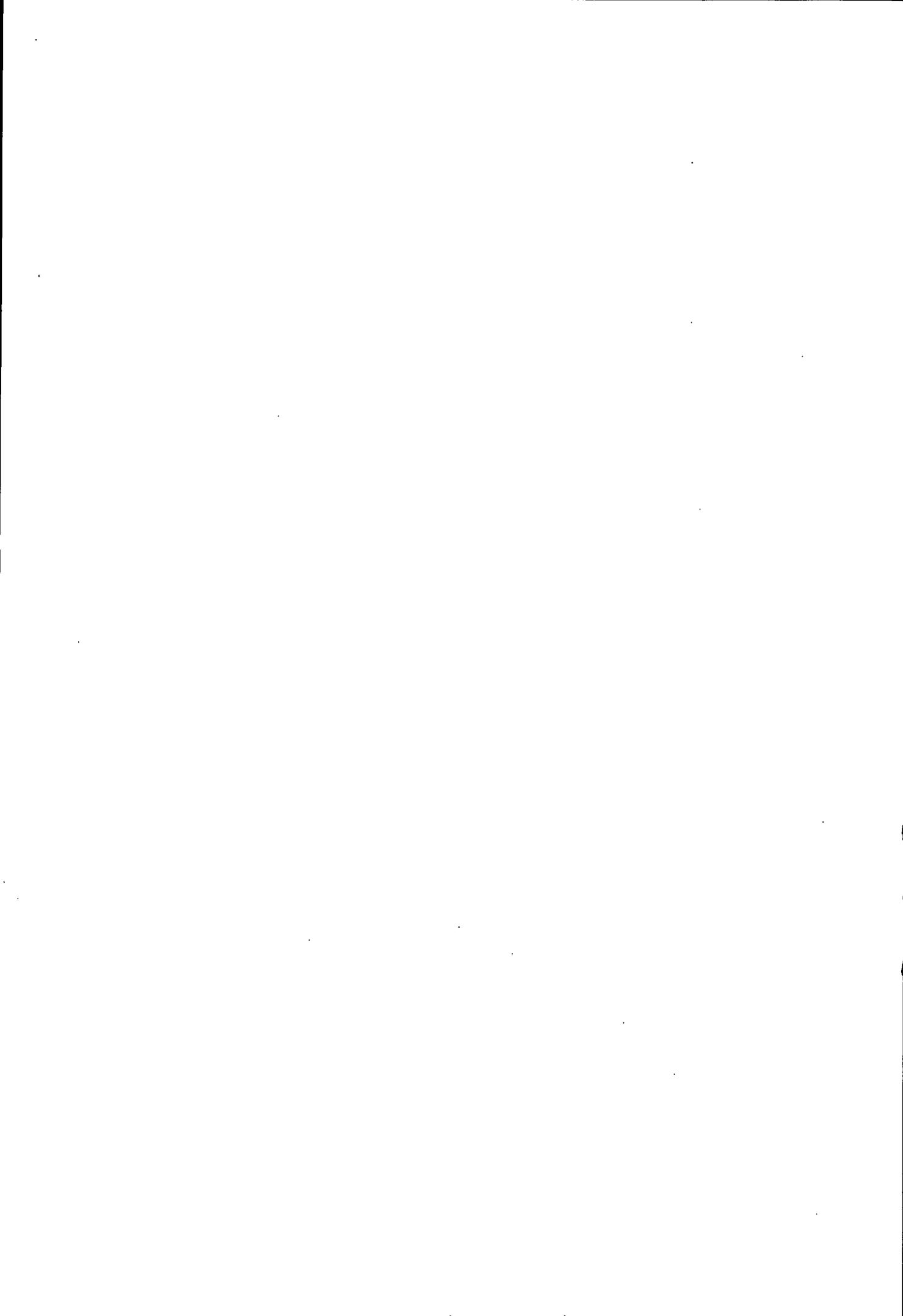
Etudier le transport des marchandises en Touraine, c'est d'abord s'intéresser aux structures, aux acteurs : connaître le rail, la route, les chargeurs et les supports administratifs et d'infrastructure. C'est ensuite observer les fonctions de chacun, les relations qui s'instaurent entre les acteurs : les articulations directes ou indirectes (un intermédiaire chez le chargeur ou entre chargeur et transporteur). C'est enfin mesurer les flux : par les statistiques, par la mise bout-à-bout des chaînes de mouvements qui font un produit.





1^{ERE} PARTIE

**ROLE, STRUCTURE ET EVOLUTION RECENTE
DES MILIEUX SOCIO-ECONOMIQUES
INTERVENANT DANS LE TRANSPORT DE
MARCHANDISES EN TOURAINE**

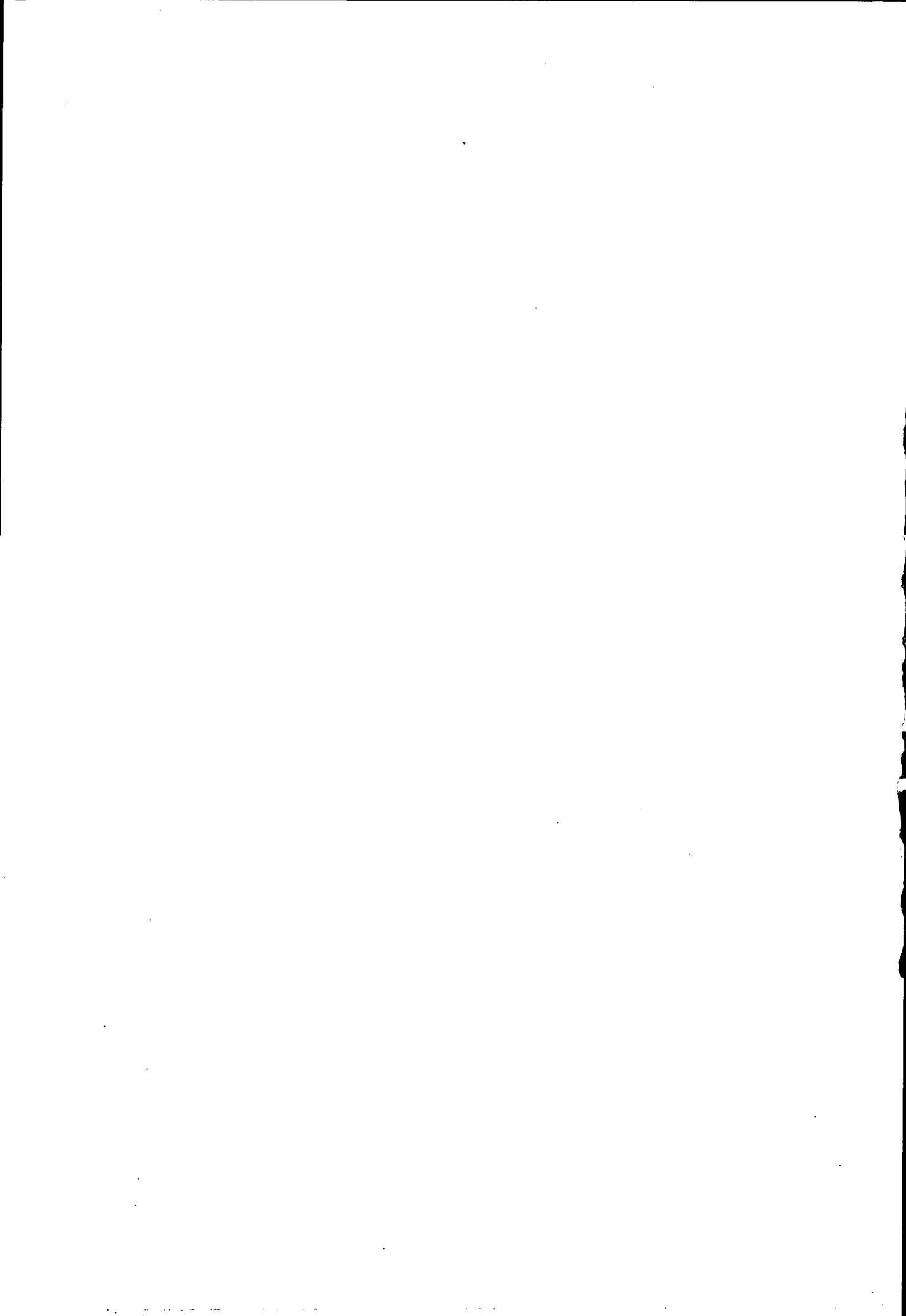


Le transport des marchandises, une réalité géographique ignorée ? Sans aucun doute. Nous ne pourrions pas en parler sans préciser ou rappeler quels sont les acteurs . Le transport des marchandises est un exemple très précis de service. Mais ce service peut être d'un coût élevé. Le monde des transporteurs, qui en sont les prestataires, représente une grande variété de sociétés publiques et privées.

Pour l'étudier sur une zone bien délimitée, la Touraine, il faut cerner également l'image des autres partenaires. L'administration est bien présente à travers les débats nationaux repris par les transporteurs locaux autour de la réglementation, du réseau routier et des futurs choix politiques. Le milieu économique tourangeau, dans sa relative spécificité, est le troisième intervenant dans cette rencontre de diverses influences. Il est bon d'en relever quelques grandes caractéristiques.

Chacun de ces trois pôles connaît des évolutions, plus ou moins rapides. Elles sont toutes sensibles aujourd'hui et rien ne servirait de les ignorer pour brosser un tableau statique d'une étape présente, coupée de la grande majorité de ses sources. Le problème est que, dans la grande variété des situations, des appréciations, et en l'absence de mesures bien précises et récentes (encore plus au niveau du département), nous ne pouvons que faire confiance aux dires de chacun. Les impressions revenues le plus souvent au cours des enquêtes, ainsi que celles obtenues des personnes les plus impartiales de par leur position, seront retenues avec les réserves nécessaires. Quant à l'avenir, il sera abordé à travers les revendications de chaque acteur et les premières indications concernant la politique gouvernementale qui prévoit le vote d'une loi d'orientation en 1982. Une preuve de plus, s'il en était besoin, de l'actualité du sujet.

Chaque milieu est en effet agité de débats internes et mérite une analyse de ses propres articulations. Replacé ensuite en face des autres, il est acteur dans de nouvelles articulations qui préparent le déplacement, acte concret, tangible, transport de marchandises.



CHAPITRE 1

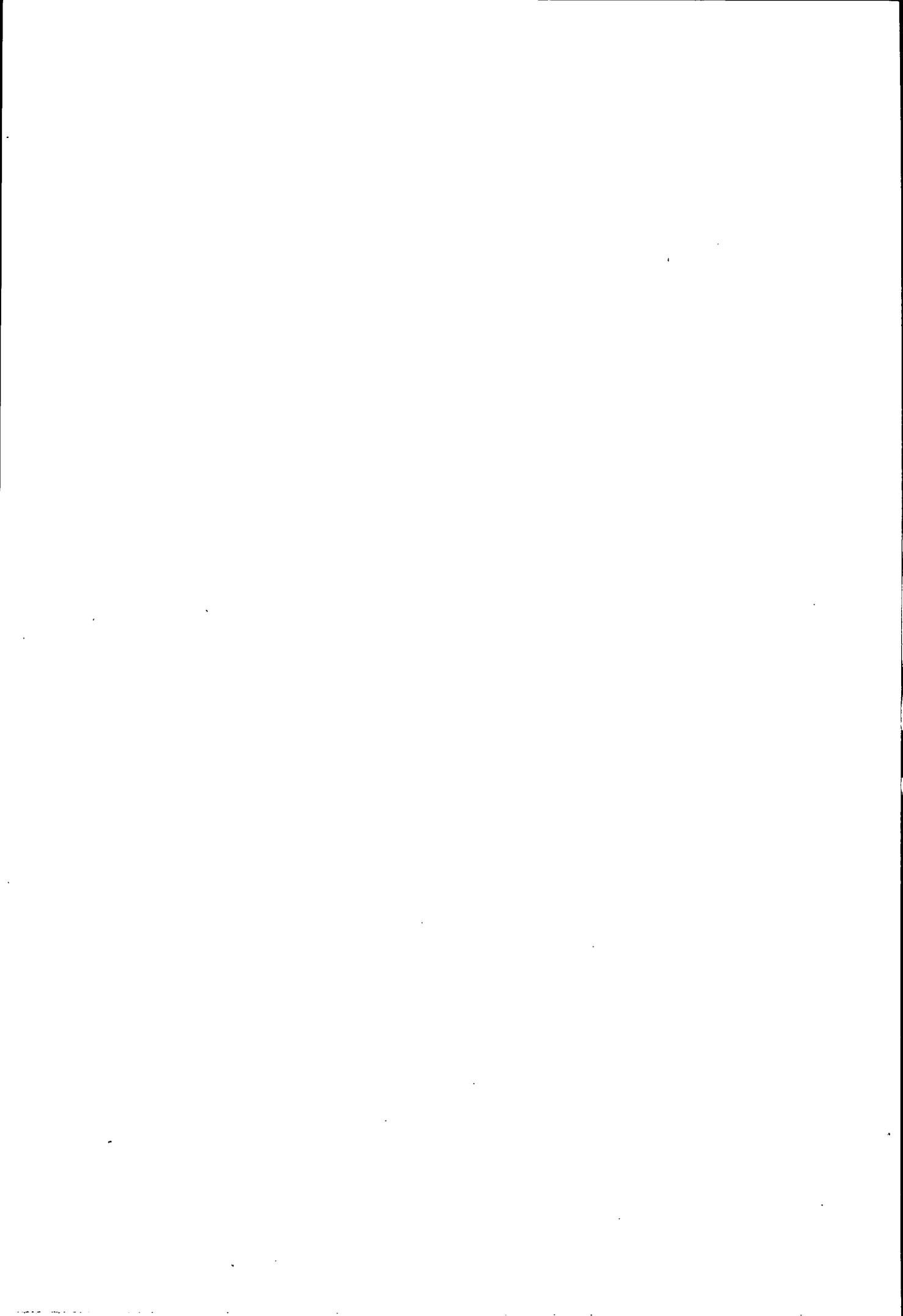
LES PRESTATAIRES DE SERVICES DE TRANSPORT

D'un côté, les transporteurs. Tout au moins les entreprises assurant ce seul métier. Nous prendrons en considération le transport routier pour compte propre avec l'étude des autres entreprises. Nous y trouvons le chemin de fer, la S.N.C.F. entreprise nationale, et la route, l'ensemble des "transporteurs pour compte d'autrui". Le recensement de 1975 relevait 7 251 actifs dans ce secteur, dont 6 939 salariés. Une statistique de l'inspection du travail des transports de 1982 nous donne un chiffre sensiblement supérieur en dénombrant 8 420 salariés se répartissant, très également, en 4 200 pour la S.N.C.F. et 4 220 pour les transporteurs publics. Ce sont environ 4 % de la population active directement impliqués dans cette branche.

Si la S.N.C.F. est, par définition, unique, l'éclatement et la diversité des sociétés sont les principales images des entreprises du transport routier. Encore faut-il étudier de plus près la société nationale, très présente par la configuration du réseau en Touraine, pour connaître son organisation.

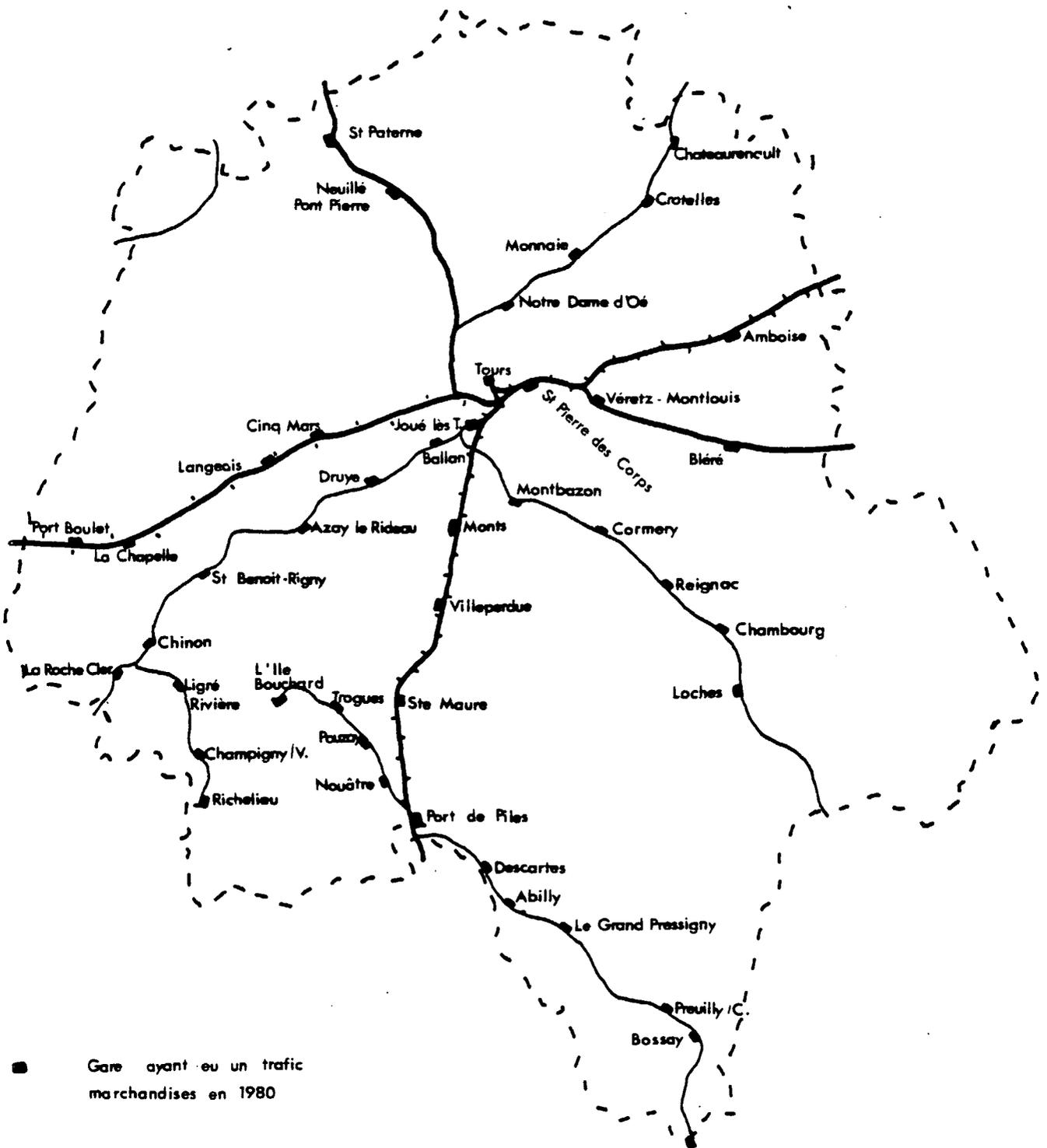
I - LE CHEMIN DE FER : BIEN IMPLANTE EN TOURAINE

Le noeud ferroviaire de Tours/St Pierre-des-Corps est un des centres nerveux de la S.N.C.F. Il correspond à un siège de direction des services et, par son réseau en étoile, permet une desserte assez fine du département. Une première étude des trafics purement ferroviaires permet de relever aussi des faiblesses. Le rôle joué par la société nationale et ses filiales dans le transport routier mérite encore une grande attention.



LE RAIL EN TOURAINE :

GARES ET LIGNES MARCHANDISES



■ Gare ayant eu un trafic marchandises en 1980

Ligne à double voie :

— non électrifiée

— électrifiée

— " en avril 82

Ligne à voie unique

— non électrifiée

0 5 10 15 20 km

FIG. 1

VOLUME ET QUALITE DU TRAFIC FERROVIAIRE PAR SECTIONS

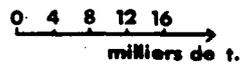
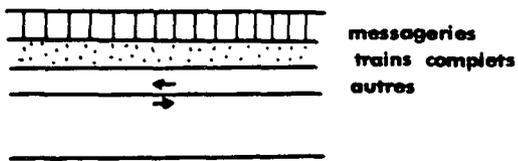
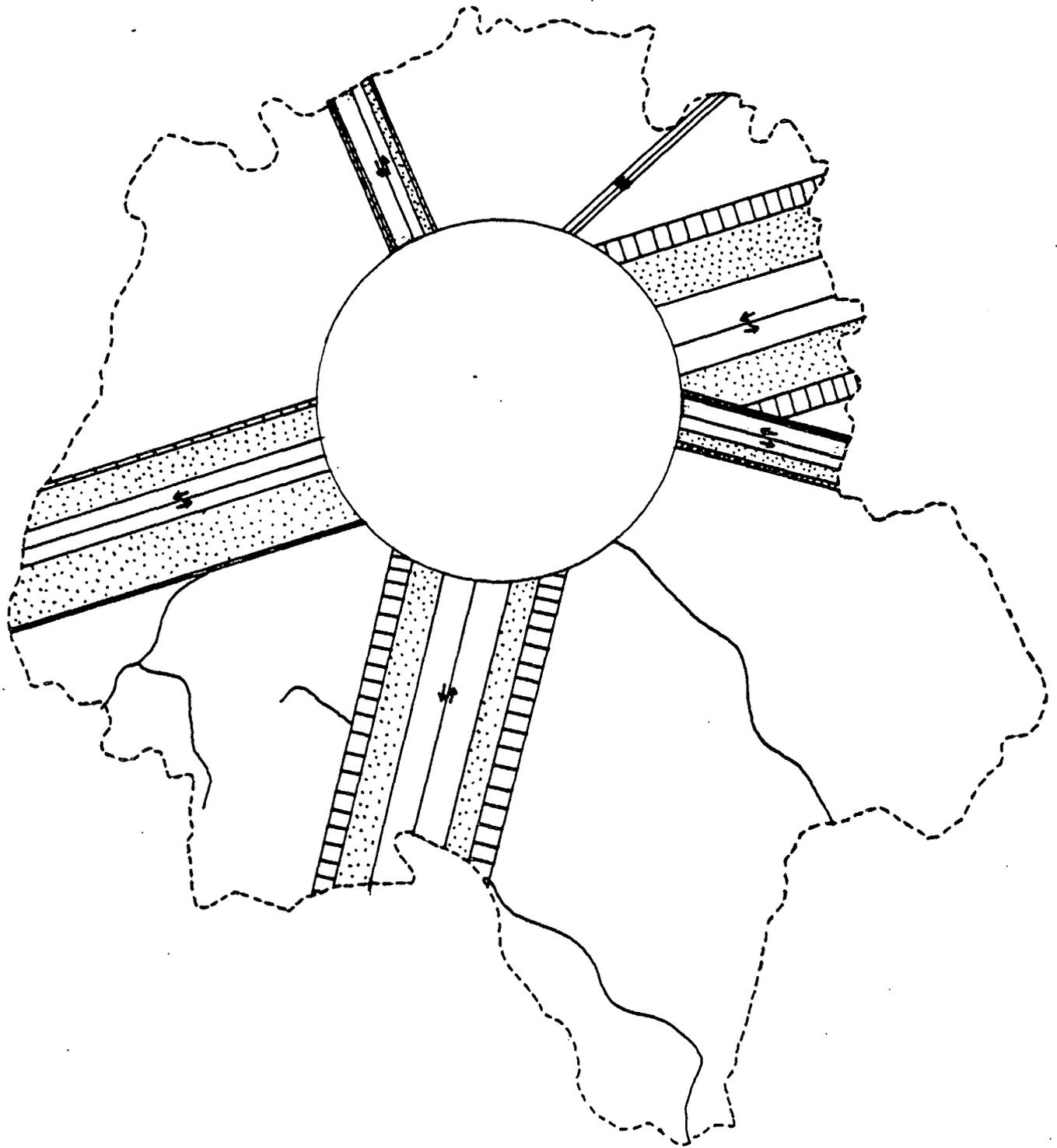


FIG. 2

A - Le réseau et les services

Le réseau (fig. 1) représente 429 km de lignes de chemin de fer. L'épine dorsale est la ligne Paris-Tours-Bordeaux soit 82 km en voie double électrifiée entre l'Est d'Amboise et Port-de-Piles. Venaient ensuite 120 km de voie double à traction thermique constitués par un tronçon de la transversale Nantes-Tours-Lyon (de Port-Boulet à l'Est de Bléré) et la portion tourangelle (de Tours à St Paterne) de la liaison Tours-Le Mans. La section Tours-Saumur a subi des travaux d'électrification. Elle a été mise sous tension le 4 mai 1982 en vue d'un service commercial à la fin du mois. Elle s'intégrera aux électrifications de Nantes à Tours et d'Angers au Mans terminées à l'automne 1983. Restent 227 km de voie unique à traction thermique. Seul un trafic de desserte (à l'opposé des précédentes sections parcourues également par des marchandises en transit) les emprunte. Il s'agit des lignes de Tours à Châteaurenault et Vendôme, Joué-lès-Tours à Chinon ou Loches, Chinon à Loudun ou Richelieu, Port-de-Piles à l'Ile-Bouchard ou Preuilly-sur-Claise et Tournon-St-Martin. 43 gares commandent les trafics marchandises à l'arrivée et au départ.

Saint Pierre-des-Corps possède un triage pour les trains du Régime Accéléré (horaires et "correspondances" rapides) comme pour ceux du Régime Ordinaire (acheminement plus lent par liaisons inter-triages). En Régime Ordinaire, il est en relation avec 16 autres triages du même type : Vaires, le Bourget, Achères et Villeneuve en Région Parisienne, Woippy (Metz), Blainville (Nancy), Tergnier, Somain (Lille), Sotteville (Rouen), Sibelin (Lyon), Le Mans, Nantes, Vierzon, Les Aubrais (Orléans), Hourcade (Bordeaux) et St Jory (Toulouse). Ceci marque son rôle important de mise en relation de la France industrialisée avec la France de l'Ouest et du Sud-Ouest.

Il résulte de ces échanges à l'échelle nationale que, au plan des infrastructures, il est impossible d'isoler les trafics de transit. La carte du volume et de la qualité du trafic ferroviaire par sections (fig. 2) nous donne donc une image de "fréquentation" du réseau et non exclusivement des échanges de et vers l'Indre-et-Loire (voir pour cela la 3ème partie). Les lignes de Paris à Tours, Tours à Poitiers et Bordeaux, Tours à Saumur, Angers et Nantes sont, dans l'ordre décroissant, les plus chargées. Nous nous situons dans une fourchette de trafic annuel d'environ 8 000 à 17 000 tonnes, trafics qui vont donc tous être assurés prochainement sous traction électrique. Sur Paris-Tours, le trafic Paris-

Province est le plus important. Sur Tours-Poitiers, les deux sens sont équilibrés. Sur Tours-Saumur, c'est le trafic vers Tours qui ressort. Cette dernière ligne est par ailleurs marquée par le trafic des trains complets (rames de wagons d'un seul expéditeur vers un seul destinataire, donc sans triage intermédiaire). Il s'agit de pierres, céréales et produits pétroliers. Paris-Tours marque également une certaine faveur pour cette catégorie. Tours-Poitiers est très équilibré entre le Régime Accéléré, le Régime Ordinaire et les trains complets. Les sections Tours-Le Mans et Tours-Vierzon (-Lyon) se tiennent entre 3 000 et 4 500 tonnes. Le Régime Ordinaire caractérise les sens Le Mans-Tours et Vierzon-Tours tandis que des trains complets apparaissent dans les autres sens. Nous pouvons ainsi lire les liaisons complexes établies entre les lignes, avec ou sans l'intervention du triage de St Pierre-des-Corps.

Comment sont organisées les forces humaines ? Il faut d'abord signaler que Tours est capitale de la Région S.N.C.F. du même nom. Territorialement, la S.N.C.F. est d'abord découpée en réseaux (Est, Nord, Ouest, Sud-Ouest et Sud-Est), eux-mêmes divisés en régions (5 pour le Sud-Ouest dont celle de Tours). Cette qualité lui donne de contrôler l'essentiel des départements de l'Indre-et-Loire, de la Vienne, du Loir-et-Cher et du Cher. Découpage biscornu et ésotérique, aggravé dans le cas des agences commerciales (premier interlocuteur du chargeur) : les agences de Tours, Poitiers, Blois et Bourges ignorent les limites départementales. Le directeur régional a autorité sur les "divisions" régionales (administratif, équipement, matériel, transport et commercial) et les "établissements", directement sur le terrain. Ainsi, dans le cadre de notre sujet, avons-nous contacté des cadres de la division commerciale et le chef d'agence commerciale de Tours, établissement.

Nous trouvons une Division Commerciale Marchandises (D.C.M.). Le chef de subdivision D.C.M. a partagé ses services en trois : DCM 1 pour le marché agro-alimentaire, les groupages et la distribution, DCM 2 pour le marché industriel et DCM 3 pour le "service offert et la communication". Ces hommes, avec leurs adjoints, sont les têtes pensantes des actions commerciales à mener, des tarifs contractuels à offrir, de l'observation des évolutions. Ils sont en contact indirect avec les chefs de gare (dont le rôle est aussi commercial, sur le terrain). Ils sont, à les rencontrer, plutôt compétents et dynamiques, en tout cas convaincus du bien-fondé de leur action pour le rail. La publicité nationale soutient, en une image renouvelée, leur travail. Ils ont à leur disposition des plaquettes attractives

mais peut-être pas assez informatives. Il est vrai qu'elles veulent souligner les possibilités de négociations du service à offrir, encore mieux adapté aux besoins précis du client.

L'agence commerciale est l'équipe de vente opérationnelle. Elle doit assurer un contact dynamique (non passif) avec le client (démarchages, relances, visites régulières). L'équipe comprend à Tours : le chef d'agence, son adjoint, un assistant commercial, un secrétaire et une dactylo. Le chef d'agence doit affirmer sa présence dans les circuits économiques, ce qu'il fait dans les réceptions de "notables" (Chambre de Commerce et d'Industrie, Club Touraine-Export...). Les trois commerciaux gèrent un "portefeuille" de clients.

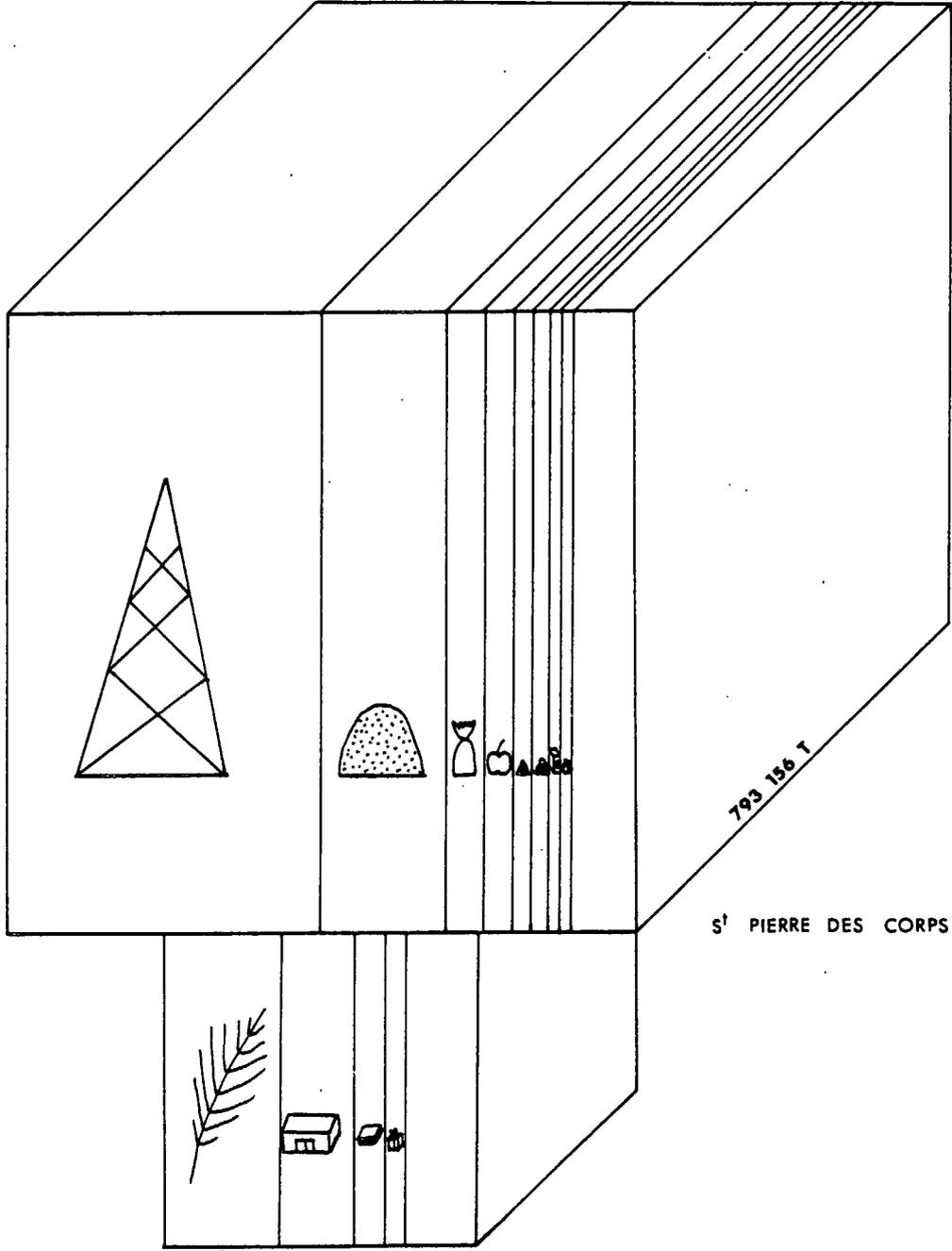
Autre échelon opérationnel théoriquement, le chef de gare doit être à l'écoute des clients marchandises de son secteur. Selon une étude réalisée en 1976 par un stagiaire (2), cette mission est accomplie très irrégulièrement. En effet, le chef de gare assume des responsabilités techniques (sécurité, circulation, matériel, intendance) autant que commerciales et il arrive que, par goût ou formation et expérience, la seconde soit sacrifiée. N'ayant pas eu le loisir, personnellement, de rencontrer plusieurs chefs de gare, je donne acte de cette probable évaporation des responsabilités commerciales à condition de ne pas la monter en épingle sans preuve.

B - Les forces et les faiblesses

Sans déborder sur l'analyse globale des flux de marchandises de et vers la Touraine, nous pouvons relever quelques grands traits de la présence du chemin de fer.

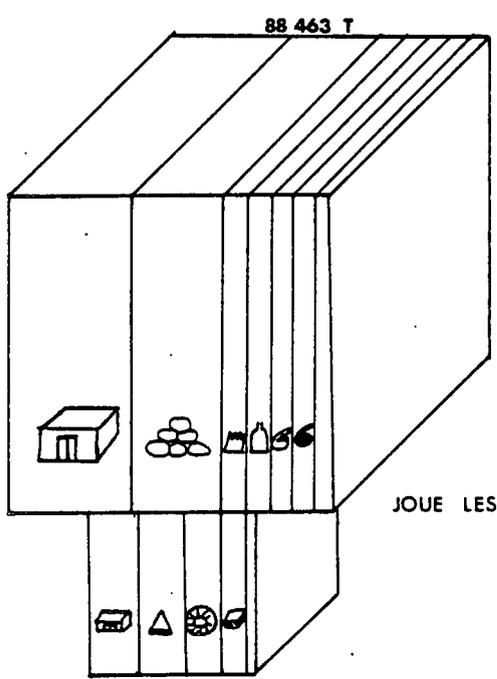
Mais cernons d'abord quels sont les points d'appui, les forces du rail en Touraine. Nous avons vu que le réseau est un bon point : une grande radiale électrifiée ; une transversale encore sous exploitée mais promise à l'électrification à court (1983 pour Nantes) et long terme (horizon 1988-9 pour Lyon ?) ; une liaison solide d'échanges très divers entre Tours et Le Mans ; de petites lignes affluentes.

Une carte a été dressée à partir des statistiques par gares fournies par la S.N.C.F. (fig. 3). Elle met en valeur le rôle des réceptions dans le trafic traité. Cela est surtout vrai pour l'agglomération tourangelle ; hors agglomération, les échanges de produits de ou pour l'agriculture font plutôt pencher la balance en sens inverse. Les céréales sont ainsi

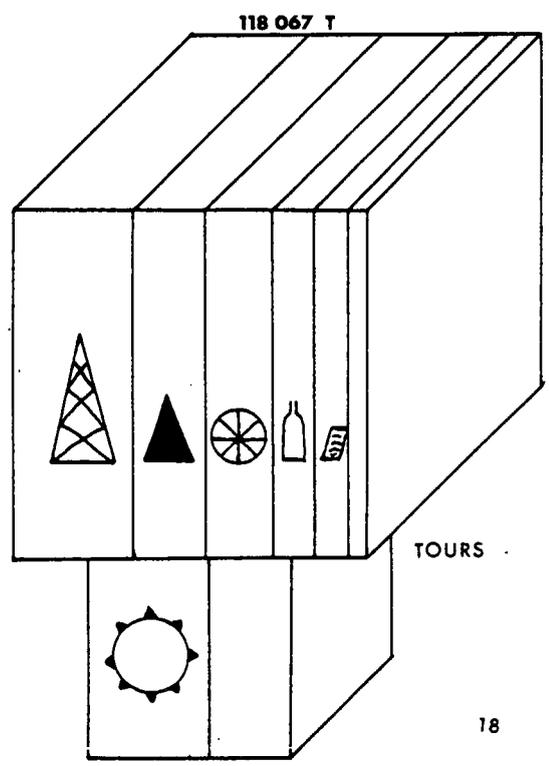


-  Céréales
-  Denrées Périssables
-  Boissons
-  Charbon
-  Déchets de Métaux
-  Produits Sidérurgiques
-  Produits Mécaniques ou Electriques
-  Véhicules
-  Hydrocarbures
-  Produits Chimiques
-  Engrais
-  Produits d'Entretien
-  Colorants Droguerie Pharmacie
-  Matières Radioactives
-  Matériaux de Construction Carrières
-  Produits finis pour la Construction
-  Verre Céramique
-  Bois
-  Papier Carton
-  Cuir Caoutchouc
-  Emballages usagés
-  Groupages
-  Conteneurs

S^t PIERRE DES CORPS



JOUE LES TOURS

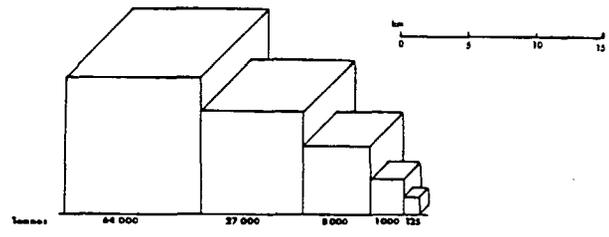
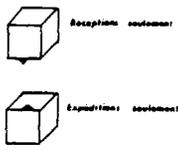
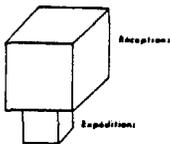
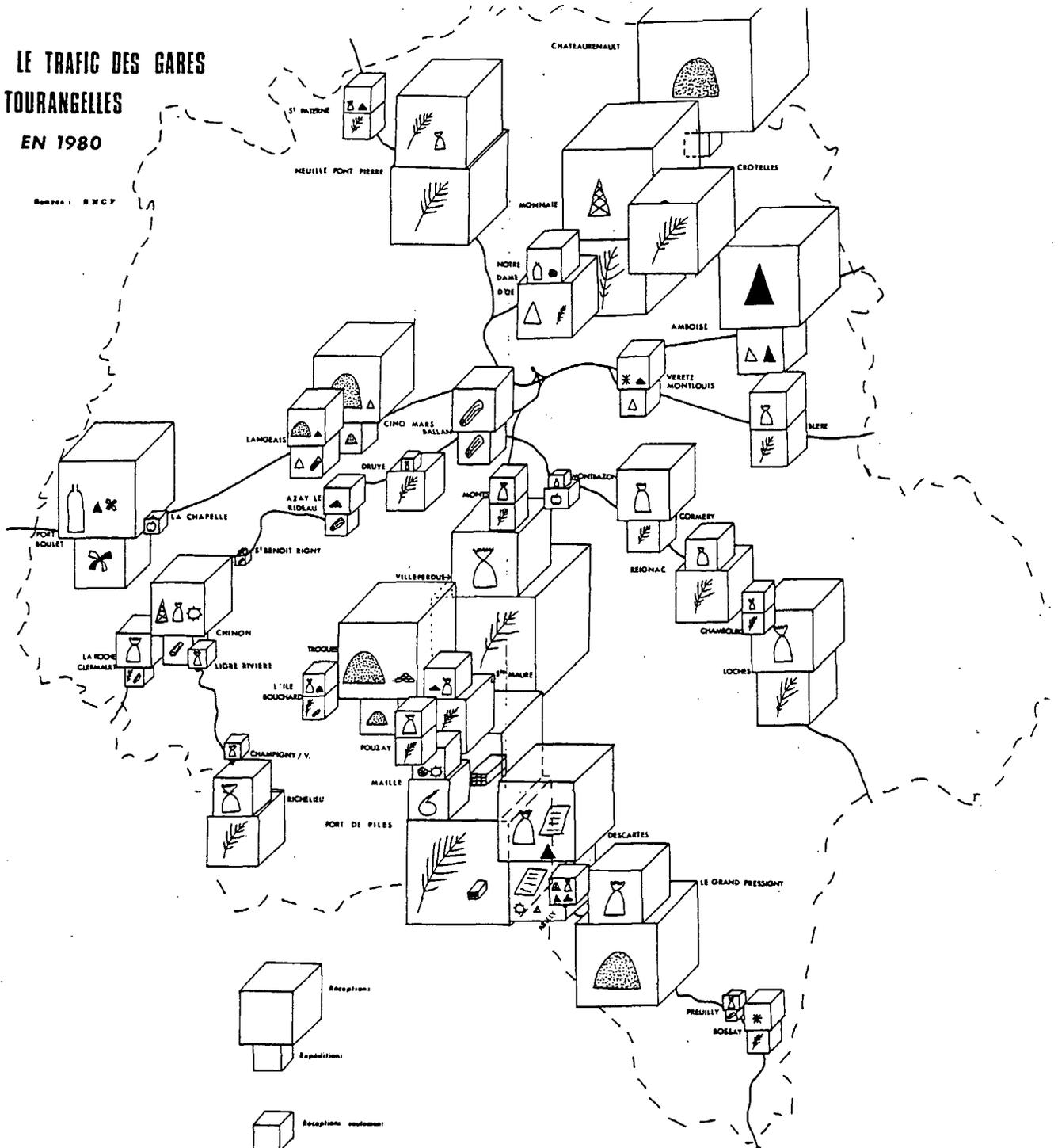


TOURS

FIG 3.

LE TRAFIC DES GARES TOURANGELLES EN 1980

Source : SNCF



le premier trafic des sorties et concernent surtout les gares équipées de grands silos de regroupement : Crotelles, Monnaie, Neuillé-Pont-Pierre, St Pierre-des-Corps, Villeperdue et Port-de-Piles. C'est aussi quasiment le seul trafic (avec le rail-route) à progresser au plan national.

FIG 4

VARIATIONS ENREGISTRÉES PAR LES PRINCIPAUX TARIFS						
Produits concernés	EN MILLIERS DE TONNES			EN MILLIONS DE TONNES-KILOMÈTRES		
	1980	1981	Variation en pourcentage	1980	1981	Variation en pourcentage
Céréales, alimentation animale	11 433	12 512	+ 9,4	4 754	5 160	+ 8,5
Denrées périssables, animaux vivants	4 046	3 587	- 11,3	2 735	2 488	- 9,0
Produits d'épicerie sèche	3 745	4 001	+ 6,8	1 228	1 241	+ 1,1
Poissons	6 317	6 416	+ 1,6	3 567	3 579	+ 0,3
Combustibles minéraux solides	27 845	25 185	- 9,6	4 207	3 888	- 7,6
Minerais et déchets métaux ferreux	28 655	20 559	- 28,3	4 435	3 386	- 23,7
Produits de la sidérurgie	28 586	27 383	- 4,2	7 734	7 056	- 8,8
Minerais et produits non ferreux ; produits des industries mécaniques	5 785	5 337	- 7,7	1 882	1 752	- 6,9
Véhicules, machines agricoles	4 121	3 845	- 6,7	2 069	1 965	- 5,0
Produits pétroliers	16 444	14 550	- 11,5	4 583	4 019	- 12,3
Produits chimiques, matières radioactives	11 786	11 389	- 3,4	4 249	4 233	- 0,4
Amendements et engrais	11 332	10 178	- 10,2	5 225	4 757	- 9,0
Produit de carrière, matériaux de construction	24 537	20 161	- 17,8	7 520	6 393	- 15,0
Verre, textile, produits manufacturés divers	2 279	2 066	- 9,3	1 058	940	- 11,2
Bois, papiers, cartons	5 095	4 524	- 11,2	2 243	2 052	- 8,5
Groupages	1 080	1 012	- 6,3	484	448	- 7,4
Conteneurs chargés et vides	7 192	7 229	+ 0,5	3 928	3 915	- 0,3
Trafic rail-route	2 742	3 016	+ 9,8	1 970	2 185	+ 10,9
Presse et marchandises diverses	786	726	- 7,6	296	265	- 10,5

Il n'en reste pas moins que les entrées sont très largement majoritaires : le gros trafic de St Pierre-des-Corps s'équilibre à 793 000 t aux entrées contre 100 500 t seulement aux sorties ! Mais, méfiance, un fort trafic pétrolier est encore enregistré en 1980 alors que le pipe-line d'alimentation approche de Tours.

La force du rail, sa terre d'élection, ce sont sans conteste ces trains complets de céréales ou de matériaux de viabilité. C'est encore la variété des autres propositions : parc de wagons qui s'élargit en allant vers une spécialisation (que n'offre pas toujours la route) ; gamme complète allant du wagon isolé, en Régime Ordinaire ou Régime Accéléré, au Rapilège (train rapide et léger - environ 500 t, acheminement à 100 km/h -) et au train complet - sans compter l'envoi en messagerie par SERNAM -. Cette gamme mûrit avec la création, essentiellement pour le secteur de la distribution, des Trains par Association de Rames Convergentes (TARC) ou Divergentes (TARD) ou les deux (TARCED), et celle de l'Intrazone (tarif privilégié pour les échanges sur courte distance, à l'intérieur d'une zone desservie par un triage : à venir pour St Pierre-des-Corps). Enfin, la S.N.C.F. propose de prendre en charge les dessertes terminales avec FERCAM (voir point suivant : rail et route) et la Compagnie Nouvelle de Conteneurs (C.N.C.). C'est ce qui fait dire à mes interlocuteurs commerciaux:

"Il n'y a rien que le rail ne sache faire".

Toutefois, il est facile de se rendre compte que le choix du chargeur en faveur du rail est dicté par la masse de l'envoi, l'expédition et la réception possible sur embranchement particulier, le coût probable d'un train routier équivalent, sa capacité de négociation... Certaines idées reçues ont sûrement la peau dure également. En Touraine, ces conditions aboutissent à limiter le recours au rail à un relativement petit nombre d'entreprises, dans des cas bien précis : taille de l'envoi au moins égale à la charge complète d'un wagon (ce qui est plus fréquent aux entrées, dans les matières premières et les produits de distribution à rotation lente), embranchement, productions pour le chemin de fer, mouvements inter-usines de pondéreux...

A travers la présentation de ces points forts du rail, on peut aussi lire les faiblesses. Ainsi, la concentration du trafic sur quelques gares réduit sérieusement le rôle positif de ce réseau assez dense de Touraine. Les petites lignes affluentes, privées de trafic de transit, ne vivent que d'elles-mêmes, c'est-à-dire mal. Le train de desserte n'est plus toujours quotidien. Des expériences sont en cours qui condamnent ce type de présence du rail. Ainsi le trafic de Château-la-Vallière (essentiellement aliments du bétail) est-il comptabilisé dans celui de la Gare Multi-Fonction de Château-du-Loir. Les rames ne sont conduites et remises que sur demande alors qu'on incite les chargements de la taille du wagon à être fait à Château-du-Loir où la gare a reçu des moyens modernes de manutention. D'un réseau cohérent où les lignes partaient d'une ville pour arriver à une autre, on est progressivement arrivé à des "extraits" de lignes tronquées dont le terminus se rapproche de l'origine si les clients disparaissent. La desserte devient donc de moins en moins fine. Il faut dire que le département d'Indre-et-Loire aurait bien besoin, lui aussi, d'une décentralisation, vue la macrocéphalie de Tours et de son agglomération. Sur ce point, le transport est bien à l'image de l'activité.

Si les entrées correspondent à un rôle non négligeable du rail, il n'en va pas de même pour les sorties. Celles-ci s'établissent à un niveau faible si l'on en croit les trafics des gares. Sans compter qu'un trafic précis les domine : les céréales. Un grand déséquilibre se traduit donc dans le parc de wagons des entrées et celui des sorties (de plus, il y a demande de wagons spécialisés). Beaucoup de wagons arrivent ou repartent vides.

Il faut encore noter que le trafic repose pour beaucoup sur les

produits lourds. Or, ce sont ceux qui présentent les régressions les plus nettes (voir fig. 4, P 20). Il en va ainsi des matériaux de construction, des engrais et des produits pétroliers. Ce trafic pétrolier vient en effet, dans le courant de l'année 1981, d'être repris par un pipe-line, la TRAPIL, venant de la raffinerie de Gonfreville (Basse-Seine).

Le rail est mal placé au départ dans un département fabriquant des produits finis ou semi-finis. Nous assistons à une réduction draconienne des stocks pour limiter, en période de crise, les immobilisations financières. Mais, dans le même temps, des fièvres consommatrices inopinées se déclarent (demande irrégulière). Le chemin de fer ne peut, pour les mêmes prix, offrir les mêmes délais que la route et perd systématiquement ce type de marché. C'est ce que recouvre, en plus des avantages retirés de l'exploitation de la fraude, "la légendaire souplesse, qualité intrinsèque de la route" (3) selon les syndicats de chargeurs.

Le chemin de fer a souffert également de l'installation de Zones Industrielles purement et simplement non embranchées. De plus, l'importance de la Petite et Moyenne Industrie joue contre lui : si les entrées, produits de base et semi-finis, peuvent encore faire l'objet de lots complets, les sorties sont généralement inférieures à la charge complète d'un wagon et même d'un camion.

C - Présence dans le transport routier

La S.N.C.F. est largement présente, directement ou indirectement, dans le transport routier. Cette situation est l'objet de quelques remarques acerbes des transporteurs. Les services et filiales qui interviennent ont des comportements d'auxiliaires du transport. Donnons tout de suite les définitions de ces professions (4). Le commissionnaire de transport est une personne physique ou morale qui se charge, moyennant rémunération, de faire exécuter, en son nom propre et pour le compte de son client, un transport en ayant le libre choix des voies et des moyens à employer. L'affrèteur est un commissionnaire faisant exécuter sans groupage préalable le transport de marchandises par des transporteurs publics routiers. Le groupeur, à l'opposé de l'affrèteur, exerce aussi une activité réglementée de commission de transport consistant à réunir des envois de marchandises en provenance de plusieurs expéditeurs ou à l'adresse de plusieurs destinataires, à organiser et faire exécuter le transport du lot ainsi constitué par un transporteur ferroviaire ou routier.

Le groupeur dépendant, au niveau de la direction générale, de la S.N.C.F. est le Service National des Messageries (SERNAM). "De longue date, le chemin de fer a assuré un service de messageries. Mais, comme ce fut le cas pour d'autres trafics, au cours des années 60, les tonnages remis diminuaient régulièrement. (...) Au début de l'année 1972, la S.N.C.F. reçut l'autorisation de disposer d'un commissionnaire de transport, le SERNAM. Il devint ainsi possible d'assurer toutes les activités liées au transport, du mouvement lui-même, à l'entreposage, à la distribution, voire à l'affrètement." (5) Le territoire national est réparti entre 45 succursales qui gèrent 170 centres de messageries, un parc de 1 500 wagons, un parc propre de camions et un parc affrété chez des transporteurs. La livraison à domicile est généralisée. "L'outil essentiel demeure le chemin de fer, mais il est assorti d'un ensemble de fonctions qui lui prêtent les qualités qui faisaient défaut. Il s'agit, d'une part, d'un service inter-modal adapté à la satisfaction des besoins différents : trajets rapides et à longue ou moyenne distance assurés par chemin de fer, et distribution ou ramassage locaux effectués par camions. (...) D'autre part, en raison même de la qualité de commissionnaire, l'ensemble de l'opération de transport est réalisé sous la responsabilité d'un seul et même organisme." (5)

La succursale SERNAM de St Pierre-des-Corps est un centre névralgique. En plus de la présence effective des activités d'entreposage, d'affrètements, d'international (présentateur en douanes, accords inter-réseaux), il s'agit d'une plate-forme pour les messageries.

Le SERNAM offre des délais garantis de 5 jours (sans compter les samedis, dimanches et fêtes) pour la messagerie sur toute la France, de domicile à domicile. A ce titre, St Pierre-des-Corps assure des transbordements. Il y a réception de wagons (distances de plus de 200 km) et réexpédition par route sur Niort, La Roche-sur-Yon, Châteauroux, Vierzon, Bourges, Orléans, Blois, Le Mans, Saumur, Angers et Cholet, chaque nuit. L'acheminement terminal ou origine est confié à des "desservants", responsables de secteurs de "desserte en surface". En Indre-et-Loire, une entreprise s'occupe de l'agglomération, 7 autres recouvrent le département.

Le SERNAM propose également le Spécial-Express, de domicile à domicile en 48 H. Le réseau est constitué de "mailles". Chaque maille est en relation avec toutes les autres. Tours est centre de maille. Les relations inter-mailles sont ferroviaires ou routières. Aucun transporteur tourangeau n'y est engagé. L'intra-maille fait appel, sur un certain

nombre de liaisons à moyenne distance, à des contrats d'affrètement. Trois transporteurs tourangeaux y participent. Enfin, l'intra-départemental est remis, en Touraine, au même transporteur que la messagerie pour l'agglomération et à "37 Express" (du réseau "France-Express" ici géré par le correspondant Calberson) pour le reste.

Les autres services du SERNAM sont le Direct-Express, le lot complet ou affrètement. Le Direct-Express est entièrement ferroviaire puisqu'il s'agit d'un gare à gare par fourgons de trains voyageurs. Les horaires sont les mêmes que ceux des trains empruntés. Pour offrir un service complet à ses clients, SERNAM-Tours gère un bureau d'affrètement qui permet de mettre à disposition un camion pour enlever une charge complète. Jusqu'à 3 tonnes et 200 km de parcours, le bureau peut réglementairement choisir son transporteur. Le SERNAM confie alors le fret à de jeunes transporteurs travaillant par ailleurs pour lui. Au-delà de ces limites, le lot doit "passer" au Bureau Régional de Fret d'Orléans.

Le SERNAM apparaît donc comme un messenger complété des services express, entreposage, international, affrètement. Sa gamme est donc large et peut répondre à de nombreuses demandes. Il semble assez bien perçu par les chargeurs locaux. De petits et de gros transporteurs travaillent avec lui. Un petit qui travaille bien est récompensé par la remise de frets occasionnels ou des contrats sur lignes routières comme tractionnaire (terme désignant celui qui est chargé d'un transport par un commissionnaire).

La SCETA est une filiale de la S.N.C.F. et recouvre divers services. SCETA-Transports est un réseau d'agences pratiquant l'affrètement routier. Afin de s'affranchir de l'obligation d'annonce du lot proposé en bureau de fret, la SCETA signe des contrats de location avec des transporteurs. Elle gère ainsi comme en propriété un parc de 500 véhicules pour l'ensemble de la France. L'agence de Tours loue 40 tracteurs et semi-remorques de 38 t de P.T.A.C. (Poids Total Autorisé en Charge) provenant de 20 entreprises artisanales. Elle recharge, bien entendu, en fret de retour ou pour un circuit triangulaire, les poids lourds des autres agences venus décharger à Tours. Cette méthode est l'objet de vives critiques de la part des transporteurs qui l'ont abandonnée. La SCETA garantit le règlement en fin de mois des transports effectués. Mais il arrive qu'un poids lourd soit resté de longues journées sans fret pour partir ou revenir. On peut se demander aussi si la SCETA ne récupère pas les envois refusés par d'autres transporteurs parce que périlleux (lointains, vers des régions pauvres en fret, au réseau routier difficile, délais très courts...). Mais

cette "vocation" est aussi concurrencée par l'acharnement à trouver du fret présenté par d'autres petits transporteurs en équilibre instable.

La SCETA est également l'intermédiaire choisi pour assurer les parcours terminaux sous le label FERCAM. S.N.C.F.-Marchandises propose en effet, pour des transports à destination de clients non embranchés, un camionnage terminal sous sa responsabilité. En Touraine, cette offre touche aussi bien des journaux, du papier, des bouteilles vides, du sucre, des appareils ménagers que de la laine de verre ou des fers à béton. Les clients sont loin du rail. Les tonnages sont régulièrement en progrès tout en restant assez modestes (3 000 t/mois sur la région S.N.C.F. de Tours). Théoriquement les contrats doivent suivre un appel d'offre. Dans la pratique, trois transporteurs sont régulièrement contactés.

La Compagnie Nouvelle de Conteneurs possède un chantier à St Pierre-des-Corps. L'agence de Tours contrôle les départements de la Région Centre et la Vienne. Deux autres centres d'exploitation existent à Orléans et Bourges. Tours traite ainsi les envois et réceptions pour l'Indre-et-Loire, le Loir-et-Cher et la Vienne. La variété des conteneurs proposés (de 3 m³ à 70 m³) permet des transports très différents. Une large majorité en tonnage (plus des 2/3) provient des conteneurs internationaux maritimes avec des caoutchoucs et produits chimiques pour pneus, et de bananes aux entrées ; des pneus, des céramiques et des matériels d'aviculture aux sorties (pour les trafics les plus importants). Les conteneurs dits "moyens" sont essentiellement utilisés pour des réceptions de pièces détachées automobiles (4 grandes marques) en trafic intérieur. Les wagons circulent en Régime Accéléré. Deux liaisons, considérées comme non concurrentielles par R.A., sont routières : vers Le Havre et Bordeaux. Les parcours d'extrémité sont concédés à un transporteur (le même que pour l'agglomération chez le SERNAM) : il possède 6 tracteurs, des semi-remorques et loue à la C.N.C. Le chantier est équipé de deux grues routières de 16 et 30 tonnes

Il faut enfin noter que la S.N.C.F. a ostensiblement partie liée avec la société Calberson qui contrôle elle-même un correspondant important présent à St Pierre-des-Corps. Calberson est en effet contrôlé indirectement par la SCETA.

La présence S.N.C.F. dans le transport routier est multiforme et effective dans tous les domaines d'application : messagerie, transports par lots complets, affrètement, international, conteneurs... Sa part de marché n'est pas pour autant déterminante. Mais elle est largement impliquée dans ce milieu par le travail donné à de nombreux transporteurs.

Tours, plaque tournante des transports ? Le rail et ses ramifications routières y sont de multiples fois bien présents : noeud ferroviaire, centre de commandement, agences routières, ... Cette union privilégiée de Tours et du chemin de fer maintient un dynamisme de proximité. Un bouillon de culture de responsables donne des idées, de la vitalité. Les routiers n'ont qu'à bien se tenir ! Mais les routiers n'ont-ils pas des raisons de ne pas être timides : les faiblesses du rail tourangeau effacent sa prétention.

II - LE TRANSPORT ROUTIER : DE L'ARTISAN AU MESSAGER

Le transport routier en Touraine est, comme le rail, largement à l'image de l'organisation française de la profession. Beaucoup d'éléments d'analyse recourent des observations que l'on peut faire au niveau français. C'est pourquoi il ne faut pas chercher à ignorer cette filiation. Il est plutôt souhaitable de dresser un portrait le plus fidèle possible, basé sur les rares documents disponibles et l'enquête auprès des intéressés.

Le niveau d'étude le plus simple est celui de l'entreprise. Même à ce niveau, les statistiques ne se recourent pas directement. L'inspection du travail des transports enregistre 271 entreprises employant au moins un salarié. Le fichier du Comité Technique Départemental des Transports, qui correspond à la délivrance du Certificat d'Inscription (autorisation administrative d'exercer la profession de transporteur routier), relève 316 entreprises. Y-a-t-il coïncidence de ces deux fichiers qui nous permettrait de dénombrer une petite cinquantaine d'entreprises sans salarié ?

Une cartographie de la localisation des entreprises de transport routier (fig. 5) souligne le rôle de l'agglomération tourangelle qui regroupe environ la moitié des entreprises. Mais, pour autant, une remarquable dispersion des entreprises aboutit à une régularité de desserte de l'espace rural. Bien sûr, les "ténors" du transport routier sont dans l'agglomération (tous les groupeurs par exemple). Pourtant, quelques entreprises importantes sont situées hors agglomération même si elles

LOCALISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

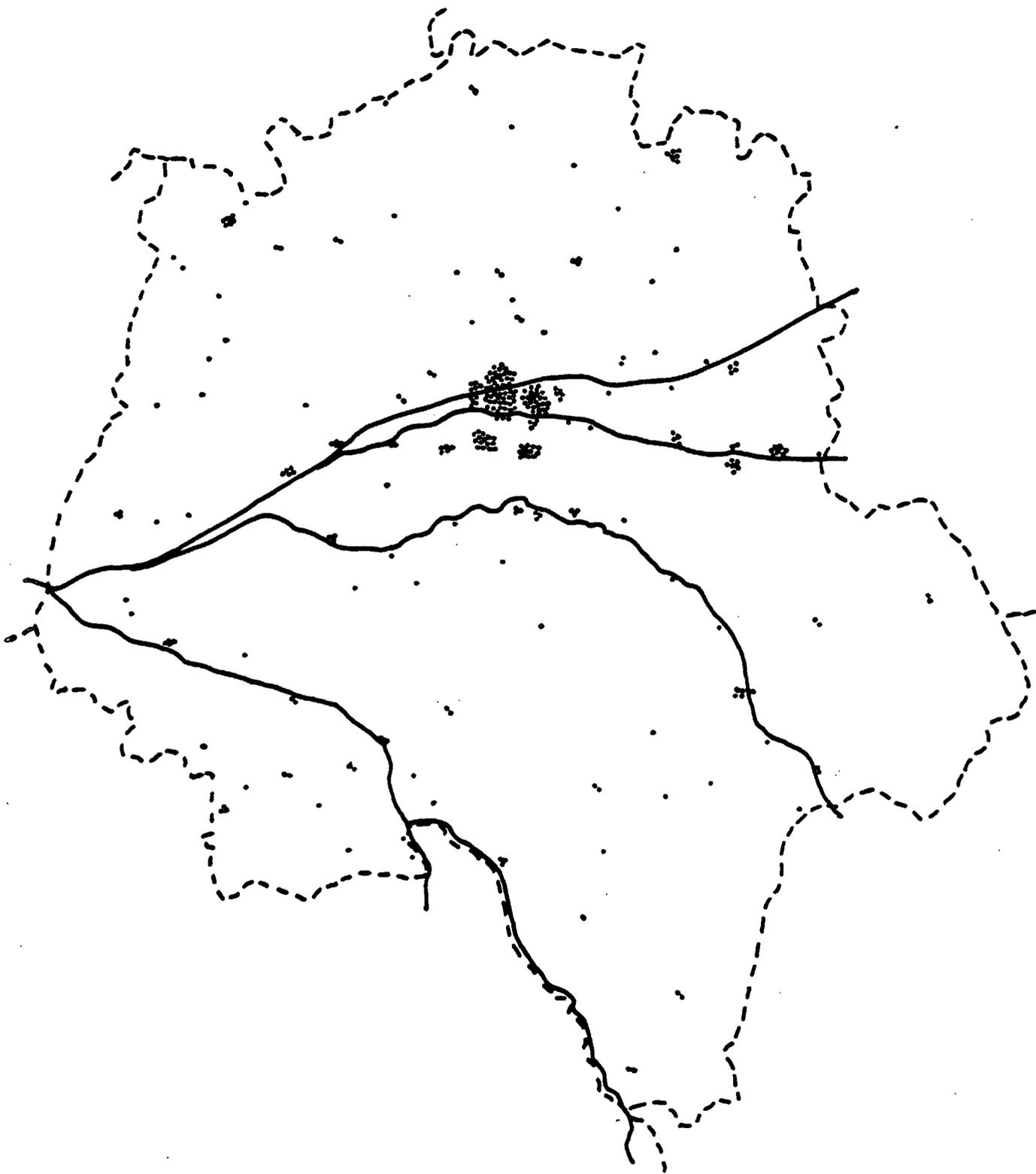


FIG. 5

travaillent souvent avec Tours. Le besoin d'espace, certaines formes de demande (le vin, les céréales, le bois et les meubles, les matériaux de construction...) donnent du travail à ces entreprises. Le simple fait d'être à mi-distance de deux foyers de mouvements peut les justifier. Ainsi en va-t-il de ce petit transporteur d'Azay-le-Rideau qui travaille avec Joué-lès-Tours et le Sumurais. Ou encore ce spécialiste du meuble de Sainte Maure trouvant son fret à Ste Maure comme à Tours, Loches et Châtellerault.

Mais, pour éclaircir la question, il nous faut classer les entreprises. Il s'agit ici de les situer les unes par rapport aux autres avant de les placer en face des chargeurs. Le meilleur critère, qui reste bien sûr arbitraire, est la taille en nombre de salariés. Il faudrait presque un paragraphe pour les "patrons-chauffeurs" sans salarié. Très grossièrement, nous partageons le lot en deux : les petits et les moyens transporteurs, la grosse entreprise et les auxiliaires du transport. Puis nous réunissons à nouveau ces protagonistes pour savoir quelles relations ils entretiennent entre eux.

FIG. 6

	ETABLISSEMENTS		SALARIES	
1 à 9 sal.	188	69,4	657	15,6
10 à 19 sal.	35	12,9	464	11,0
20 à 49 sal.	27	10,0	808	19,1
50 à 99 sal.	14	5,2	888	21,0
100 à 199 sal.	5	1,8	698	16,6
200 à 299 sal.	0	0	0	0
300 à 1499 sal.	2	0,7	705	16,7
	271	100 %	4220	100 %

"Les entreprises de transport routier selon le nombre de salariés"

La statistique de l'inspection du travail (fig. 6) montre bien un net déséquilibre en faveur des petites tailles au niveau des établissements mais souligne également une répartition effective des salariés autant dans les petits que les gros établissements. Si l'on met la barrière à 50 salariés (limite très basse comparée à d'autres secteurs économiques), les petites et moyennes entreprises sont 250 (92,3 %) pour 1929 salariés (45,7 %). Les plus grosses sont 21 (7,7 %) pour 2291 salariés (54,3 %). La force réelle du transport routier n'est pas d'un côté ou de l'autre.

A - La petite et la moyenne entreprise

Si l'opposition de la petite et moyenne entreprise de transport routier est réelle face aux gros établissements des grands groupeurs ou grosses maisons de transport, le petit et le moyen transporteur montrent des comportements éminamment différents. A l'intérieur même de ces sous-groupes, la réussite ou l'échec, la spécialisation ou la diversification font qu'aucune entreprise ne ressemble à une autre. Quelques opinions globales peuvent nous éclairer mais mieux vaut utiliser les exemples concrets recueillis par les enquêtes.

Le tableau N° 17, au début du livret annexe indépendant, donne les principales variables chiffrées communes à tous les transporteurs. Le plus "petit" transporteur est sans aucun doute le N° 15. Il ne possède qu'un ensemble routier de 38 t de P.T.A.C., n'a ni terrain, ni station gasole, ni atelier de mécanique, ni secrétariat. Il s'est mis à son compte en 1979. Les difficultés sont évidentes. Elles le guettent si son rythme hebdomadaire de travail (du dimanche soir au samedi matin) se ralentit. Une phrase bien sentie résume la situation : "Si je retourne en usine, je redeviens feignant !" Il faut avoir besoin d'argent pour faire l'étape Guingamp-Valence en une nuit. Il travaille pour une maison d'affrètement étrangère basée en France.

Il faut rapprocher de ce premier exemple le N° 9. Lui-aussi travaille en international et fait de longues étapes. Le patron choisit ses frets ou fait appel aux affréteurs et roule lui-même ainsi qu'un chauffeur. Il possède deux ensembles routiers de 38 t avec une semi-remorque citerne pour liquides alimentaires (vins, vinaigres, huiles, boissons, alcools, lait, suif). Il n'a qu'un atelier mécanique et sa femme tient le secrétariat. Les finances ne sont pas en très bonne santé et les règlements se font attendre.

Deux autres transporteurs sont de taille modeste, les N° 2 et 5. Ils travaillent tous deux pour les deux dépôts d'une chaîne de magasins d'alimentation, supers et hypermarchés. Leurs véhicules sont sous contrat de location longue durée. Ils font des circuits réguliers sur la région. Ils se contentent d'un atelier mécanique pour toujours avoir le matériel prêt à répondre. Deux photographies (N° 8 et 9) montrent ce type de travail.

Pour un nombre de salariés plus importants, deux transporteurs ont le même type de comportement. Ce sont les N° 11 et 12 avec, respectivement, 9 et 12 salariés. Ils ne sont que peu équipés (un atelier mécanique pour

l'un, pas de véritable secrétariat). Ils travaillent avec des contrats de location longue durée, l'un dans le meuble (frets assez rémunérateurs car circuits de distribution), et l'autre chez un groupeur (reconversion depuis le bâtiment et les travaux publics).

Le N° 13 n'est que partiellement plus libre. Grâce à son père, également transporteur, il utilise son propre gasole, un atelier de mécanique. Sa femme assure le secrétariat et il peut démarcher les clients ou conduire. Trois ensembles routiers sont sous contrat de location et les autres travaillent avec les mêmes chargeurs ou quelques autres. Le sens qu'il donne à son métier le pousse à avoir une action commerciale et le prédis- pose favorablement à reprendre bientôt l'affaire de son père.

Il y a bien là un premier groupe de transporteurs plutôt vulnérables, peu libres dans leurs choix, qui d'ailleurs peuvent s'en contenter ou le regretter. Les plus petits ont de nombreux problèmes. Vers 3 à 5 salariés, on est plus ou moins sûr du lendemain et on souffre de la dépendance. Un parc d'une dizaine de véhicules sous contrat donne une certaine confiance trompeuse. Mais des combinaisons plus audacieuses ne donneront pas toujours meilleure satisfaction. Il y a des échecs répétés mais qu'on ne voit pas ; l'entreprise subsiste avec le patron et 1 ou 2 chauffeurs. Un transporteur mieux placé critique ses collègues de plus petite taille. Il rapporte cette exclamation d'un artisan lors d'une étude de coûts au syndicat : "Evidemment, si vous comptez tout !" Selon lui, si ça ne va pas, ces patrons éliminent purement et simplement un ou deux camions : ce sont des gens courageux, mais... Un responsable administratif (6) prétend que la véritable lutte se passe autour des frets que donnent les auxiliaires (pour celui qui n'est pas sous contrat). En effet, les démarches commerciales du petit sont très limitées, il respecte ceux qui lui donnent à manger (les plus gros). Par ailleurs, une étude statistique sur la France démontre que les petits travaillent beaucoup mais sont peu rationnels. Ils mangent en consommations intermédiaires ce qu'ils gagnent par leur travail ; alors que les plus gros économisent par des réparations meilleur marché et un parc mieux soigné qui vieillit moins vite. Cette catégorie de transporteurs représente dans les 70 % des entreprises et 15 % des salariés. Elle est importante en Touraine, à travers d'assez nombreux contrats (pour beaucoup, nous le verrons, dans la distribution, activité traditionnelle) et la dépendance d'un nombre élevé de commissionnaires de transport.

Un transporteur d'assez faible taille (N° 10 - 15 salariés) a fait une percée récemment dans le meuble. Il a tous les attributs d'entreprises.

plus conséquentes (station gasole, mécanique, secrétariat, telex). La richesse de ces frets libres est augmentée par une activité d'entreposage-transport pour de petits fabricants. Son créneau le rapproche des transporteurs moyens.

Trois autres peuvent en effet être classés comme tels. Il s'agit des N° 6, 7 et 14. Le N° 14 est le plus modeste encore. 5 de ces véhicules sont sous contrat auprès de grossistes en boissons. Ses autres véhicules travaillent également beaucoup dans ce domaine. Ils font de grands circuits triangulaires comprenant d'autres frets. La gestion de ce travail nécessite une station gasole, un atelier de mécanique, 3 personnes au secrétariat. Le patron est encore jeune et dynamique ; c'est un ancien chauffeur.

L'entreprise N° 7 vient de subir une crise importante. 20 licenciements ont été prononcés en 1981. Aujourd'hui, il y a 30 chauffeurs et 5 sédentaires et l'entreprise reste bien équipée : gasole, atelier de mécanique, telex, micro-informatique. La "fin du rêve" (le rêve est né avec la reprise d'une entreprise de 4 véhicules en 1968) s'est trouvée en 1974, avec 40 véhicules. La réussite était bâtie sur du sable, au sens propre et au sens figuré. Le secteur du bâtiment a cédé et la reconversion n'a été possible qu'en acceptant de "faire" l'Italie, d'être tractionnaire chez des commissionnaires. Un petit trafic s'est maintenu avec quelques clients réguliers comme une coopérative céréalière.

L'entreprise N° 6, pour sa part, se porte plutôt bien. C'est une vieille affaire s'appuyant à la fois sur le transport routier de voyageurs et de marchandises. La stagnation de l'année 1981 exaspère le dynamisme du patron, le jeune gendre du fondateur. Avec une station gasole, un atelier mécanique, des secrétaires, le telex, un premier choix a été de tout faire soi-même. Le second choix a été effectué en 1978 en insistant sur les transports frigorifiques et volumineux pour l'industrie ou la distribution alimentaire : un secteur sûr où 6 ensembles sont sous contrat.

Trois entreprises, trois situations, trois étapes. Chacune a, ou a eu, une spécialisation. La moins bonne carte jouée fut celle des matériaux de construction. Les deux autres, alimentation et boissons apportent une certaine sécurité. Les frets frigorifiques sont tout-de-même d'un plus haut rapport et les distances moins importantes. Ce n'est pas le même esprit qui émane des 3 patrons. Le premier est battant, le second battu, le troisième plus sophistiqué. L'entreprise moyenne de transport a sa place en Touraine à condition de se tailler un marché. Se situer sur tous les terrains est quasiment impossible, il y a trop de petites entreprises

et trop de commissionnaires pour les attirer à eux. Les évolutions sont assez contrastées dans ce domaine. Les courbes se croisent. C'est bien souvent la limite à la réussite d'un seul homme.

B - La grosse entreprise et les auxiliaires du transport

Il n'y a, pour ainsi dire, pas de gros transporteurs en Touraine. Un seul pourrait répondre à cette expression. Les autres gros employeurs sont groupeurs en même temps que commissionnaires et auxiliaires de transport ou ils appartiennent à des groupements nationaux.

Encore faut-il savoir que l'entreprise N° 8, seul gros transporteur, travaille beaucoup dans l'international et propose également l'affrètement, la douane, le transit, le groupage, l'entreposage et la gestion de stocks. Il n'empêche que son parc propre est important et adapté à de longs parcours. Il est très intéressant de noter également qu'il travaille essentiellement sur des relations hors Touraine avec de longs circuits hebdomadaires. Les frets sont de valeurs très inégales et la baisse dénoncée de la rémunération du transport semble mettre en péril certains secteurs de l'activité de l'entreprise. Le lot complet est de règle dans les métaux, les viandes en frigorifiques et les denrées périssables. 126 salariés, soit 75 chauffeurs et 51 sédentaires (telex et informatique) travaillent à Tours. Seul le surplus de fret est rétrocédé.

L'entreprise N° 1 est tourangelle de naissance et a rejoint, depuis plusieurs mois, un groupement de transporteurs frigorifiques. Elle compte aujourd'hui 18 chauffeurs et 22 sédentaires (11 administratifs, 8 manutentionnaires, 3 mécaniciens). Le parc, avec 6 camions et 10 ensembles routiers isothermes ou frigorifiques confirme les premières suppositions quant à l'activité : il s'agit de groupages frigorifiques. Sur un large secteur rejoignant le Poitou, la Vendée, les Pays de Loire et le Berry, un ramassage est effectué pour les fromages, laitages et salaisons. Des lignes régulières desservent des foyers de consommation du Bordelais au Lyonnais à l'Alsace et au Nord. Au retour, des produits frais originaires de ces régions sont dégroupés. L'organisation est moderne (y compris le telex et l'informatique) et les résultats sont satisfaisants. L'intégration dans une entreprise également implantée en Normandie apporte le savoir-faire et une éventuelle balance en cas de coups durs.

Deux formes de grosse entreprise non basée sur la messagerie et l'auxiliarat : le parc très localisé d'un transporteur travaillant au

départ de toute la France essentiellement vers l'étranger, sa spécialité ; la dispersion en trois points, à proximité des sources de fret, d'une société de transport frigorifique, donc très spécialisée. Des potentiels que la Touraine ne peut satisfaire à elle-seule.

Les groupeurs-messagers jouent souvent un double rôle : la messagerie pure ; les services offerts à la clientèle (essentiellement le "transport à la demande", soit la mise à disposition d'un camion pour charger un lot complet). Un article de la Chambre de Commerce (7) en dénombreait 13 différents. Il y en a d'autres et toujours de nouveaux. Il y a différentes échelles dans l'importance accordée à l'une ou l'autre des grandes activités. Il y a aussi des spécialisations. Telle entreprise aura un important service international ; telle autre a un bureau d'affrètement qui dépasse la simple capacité de répondre à une demande d'un client ; une autre encore offre des délais exceptionnels pour son "super-express" ; une dernière enfin annonce qu'elle s'est associée à d'autres localement ou ailleurs pour couvrir toute la France plus vite. Sans doute y-a-t-il un véritable marché là où le tertiaire domine, où les petites et moyennes entreprises sont nombreuses, où le fret est souvent destiné à la consommation.

L'entreprise N°3 est ainsi l'agence à Tours d'un messenger bien implanté dans l'Ouest et qui vient de racheter une entreprise possédant plusieurs agences dans l'Est et le Sud-Est. La Touraine sert de plaque tournante entre l'Est et l'Ouest. Une "étoile" de nuit réunit diverses provenances pour assurer des correspondances. La structure des emplois est typique : 31 chauffeurs, 31 sédentaires (15 au secrétariat, 14 manutentionnaires, 2 mécaniciens). L'activité est principalement orientée sur la messagerie et l'express et la politique commerciale est agressive. Sur ce point, on ne se fait pas de cadeau et une bataille des prix existe. L'affrètement est possible mais limité aux demandes des clients.

L'entreprise N°4 est aussi un messenger. Né en Touraine après la guerre, les 5 salariés de 1958 sont devenus 345, répartis entre 8 agences (Tours, Nantes, Angers, Rennes, Rungis, Thilay-Ardenne, Niort et Poitiers). Stratégiquement installée sur l'Ouest français, la société a visé Paris et le Nord-Est. Elle s'est associée à des confrères régionaux bien implantés pour couvrir toute la France. Une étoile routière est aussi en place qui ramène vers Tours chaque nuit des colis transbordés d'un camion vers un autre retournant d'où il est venu. Sur les 345 emplois, très classiquement, on dénombre 173 chauffeurs et 172 sédentaires. Le telex et l'informatique ont leur place. Les activités d'auxiliaire sont également développées.

Il faut savoir que d'autres entreprises jouent à la fois la carte du transport et celle des services annexes. Elles ont l'envergure nécessaire pour prendre en charge totalement les demandes du client.

Restent trois autres types d'entreprises liées au transport routier : l'affrèteur, le transitaire et le loueur. Leur représentation est très faible en Touraine. L'affrèteur et le transitaire ont du mal à trouver leur clientèle là où les messagers se sont aussi adjugés leur métier. Nous avons vu le cas de la SCETA avec la S.N.C.F.

Un jeune homme, presque frais émoulu de l'Ecole Supérieure des Transports, a fondé sa propre maison d'affrètement. Avec une secrétaire, toujours accroché à son téléphone, il pratique l'appairage entre chargeurs et transporteurs régionaux ou non depuis 500 kg jusqu'au camion complet. Il peut, réglementairement, disposer de 40 % du fret qui lui est offert à travers des "conventions de rechargement". Pour cela, il travaille avec 7 ou 8 petits transporteurs tourangeaux et des extra-régionaux venant régulièrement en Touraine. Ces entreprises ne possèdent pas de service commercial pour chercher leur fret (elles n'ont donc pas les moyens de trouver du fret ni de "récupérer" le client confié). 60 % sont "passés au bureau de fret". Le métier est périlleux quand tous les messagers sont à Tours. Il faut faire ses preuves. C'est ce que doit réussir tous les jours notre jeune affrèteur qui cherche de nouveaux clients pour compenser la baisse des remises constatée chez les autres.

Une agence, à l'intérieur des terres, d'un grand armateur et transitaire maritime international joue un rôle secondaire dans ce domaine. Elle représente surtout le seul intermédiaire local possible pour les petits transporteurs travaillant en international. En effet, il est difficile pour ceux-ci de faire appel à leurs grands aînés, les messagers. Ils doivent alors envisager de régler les opérations de transit aux frontières ou aux ports.

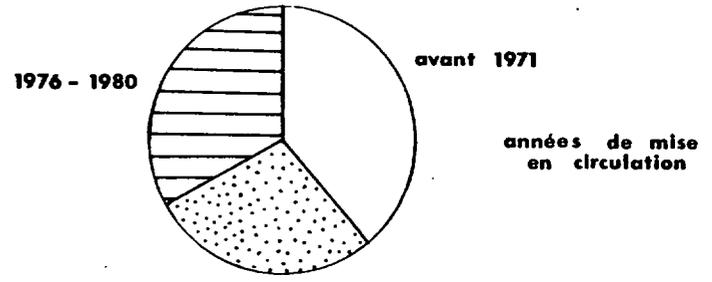
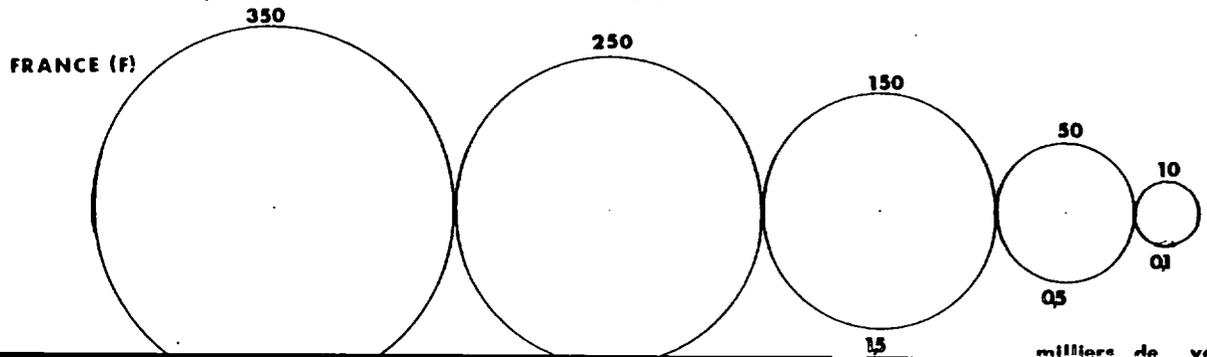
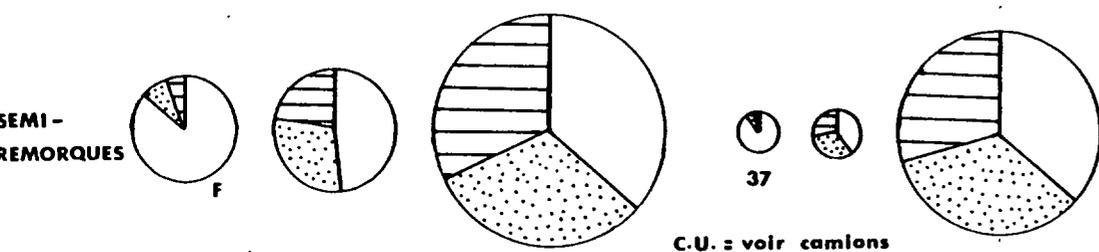
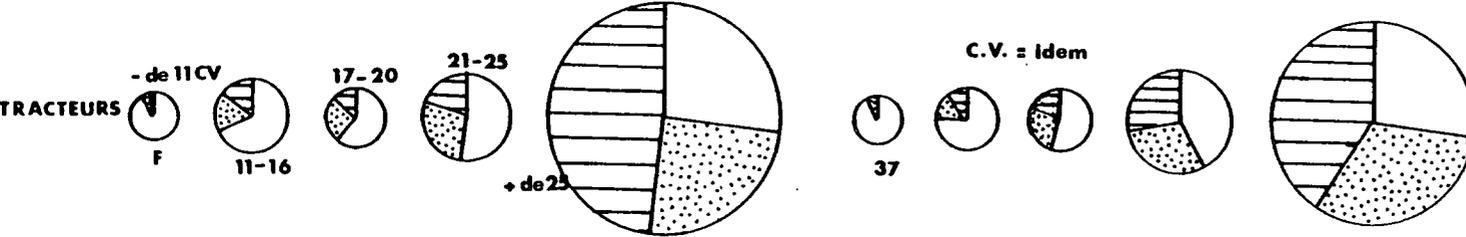
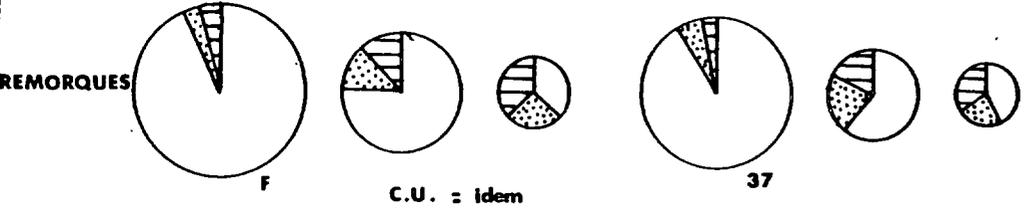
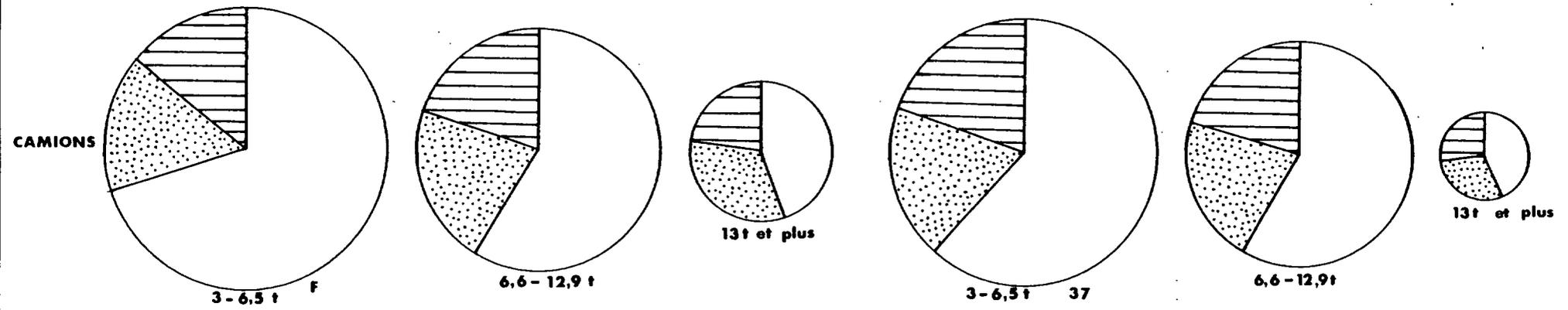
Plusieurs loueurs de véhicules industriels sont présents à Tours. Ils représentent des spécialistes implantés dans toute la France. Le marché n'est pas encore très ouvert et a tendance à stagner. L'importance du transport pour compte propre et de la distribution ne seraient pourtant pas de mauvaise augure. Des clients existent (photo N° 1), la location longue durée se pratique. Les arguments des loueurs se multiplient : personnel géré, maîtrise du transport, pas d'investissement, simplification budgétaire, sécurité en cas de panne ou accident...

C - L'organisation originale de la profession et son évolution

Nous voyons mieux maintenant ce qui rapproche et ce qui sépare les grosses entreprises routières des moyennes et des petites. Mais certains éléments communs méritent encore notre attention. Les évolutions récentes ont marqué, peut-être sélectivement, la grande majorité des transporteurs. L'organisation professionnelle est aussi assez particulière.

La question du parc des véhicules est, pour l'essentiel, une question technique. Toutefois, la structure de ce parc n'est absolument pas hermétique et exempte de toute indication pouvant nous intéresser. Les graphiques de la figure 7 distinguent camions, remorques, tracteurs et semi-remorques selon leur âge et leur charge utile ou puissance fiscale. Ils permettent la comparaison entre la situation en Touraine et celle dans l'ensemble de la France. L'Indre-et-Loire représente 0,90 % du parc des camions français, 0,83 % des tracteurs, 0,82 % des semi-remorques et 0,69 % des remorques. Ce qui donne une légère faveur au camion et un désintérêt pour les remorques. Faut-il y voir l'importance des travaux publics, de la distribution et des tournées enlèvements-livraisons des groupeurs ? Ce parc de camions, un peu plus âgé pour les petits tonnages, ne connaît que très peu le plus de 13 t. Les remorques sont un peu plus âgées et de même répartition. Les tracteurs routiers marquent une légère inflexion vers les 21 à 25 CV qui sont un peu plus anciens. Le fait de cantonner la semi-remorque dans les charges utiles de plus de 13 t est peut-être l'originalité la plus sensible. Il semble donc que, proportionnellement, le parc est plus écartelé entre le camion de petit tonnage et l'ensemble routier gros porteur sans solution intermédiaire.

La profession est organisée, réglementairement et syndicalement. Syndicalement, chaque catégorie a son syndicat patronal : la F.N.T.R. (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers) et l'U.N.O.S.T.R.A. (plus tournée vers les petits) pour les transporteurs ; le Conseil National des Commissionnaires de Transport (C.N.C.T.) ; la Fédération des Groupeurs ; le Groupement des Affrèteurs Routiers ; la Chambre Syndicale des Loueurs de Véhicules Industriels (C.S.L.V.I.). Il existe bien sûr des secteurs "transport routier" dans les grandes fédérations syndicales de salariés. Réglementairement, en précisant que d'importantes modifications pourraient intervenir par la loi d'orientation et ses décrets d'application en 1982-83, il faut savoir qu'il existe un Conseil Supérieur des Transports (C.S.T.) et un Comité National Routier (C.N.R.) représenté dans les régions par



PARC DES VEHICULES UTILITAIRES

AGE , CHARGE UTILE

les Groupements Professionnels Routiers (G.P.R.). Pour la Touraine, le G.P.R. couvre la Région Centre ; il est basé à Orléans. De même existe un Comité National des Loueurs (C.N.L.) et six Groupements Professionnels des Loueurs (G.P.L.). Le C.N.C.T. a été habilité à tenir cette place réglementaire avec, régionalement, ses Associations Professionnelles des Commissionnaires de Transport (A.P.C.T.). Le G.P.R., comme ses équivalents, est chargé de la surveillance des tarifs réglementaires, de faire des études économiques et peut offrir des services à ses adhérents (comme des groupements d'achats, conseils de technique professionnelle, aides pour contentieux...).

Afin de servir les frets qui ne trouvent pas de transporteurs et les transporteurs qui ne trouvent pas de frets, des Bureaux Régionaux de Fret (B.R.F.) ont été installés. Ils concernent, pour les apports, les commissionnaires de transport, les courtiers de fret (simple mise en relation chargeur/transporteur sans responsabilité sur le mouvement lui-même) ainsi que les transporteurs disposant d'un fret qu'ils ne peuvent acheminer eux-mêmes. Commissionnaire et transporteur peuvent signer une "convention de rechargement". Le commissionnaire peut alors, sans passer par le bureau de fret, confier jusqu'à 40 % de ses frets du mois à des transporteurs avec qui il a signé. Cette réglementation a fait l'objet de nombreuses fraudes de la part des commissionnaires (non-passage par les bureaux), des personnels des bureaux ("passe-droit" ?), des transporteurs en surplus de fret (appel direct à des collègues...). L'organisation est vivement critiquée : lenteur, inefficacité, injustice... Elle est consécutive à la structure artisanale du métier et les grosses entreprises comme les petites n'en sont pas satisfaites (même si ce n'est pas sur les mêmes plans). Pourtant, un grand nombre de transporteurs utilisent le bureau de fret pour trouver un retour, ou en cas de sous-utilisation du parc au départ. Certains choisissent de ramener quelques petits lots pour en retirer plus de bénéfices. Les frets proposés sont souvent peu attrayants car les commissionnaires et les transporteurs gardent les meilleurs. Le bureau d'Orléans était même, jusqu'à il y a quelques mois, en plein centre-ville, inaccessible aux poids lourds. De plus, la situation orléannaise n'est pas très satisfaisante, d'abord quand on est tourangeau, ensuite par la proximité de Paris. Il semble pourtant que des petits transporteurs, devenus spécialistes, vivent avec les seuls B.R.F.

M. Villeneuve, chargé d'études économiques à la Direction Régionale de l'Équipement du Centre propose certaines appréciations de la "société routière". Il parle de ses bêtes noires : les fonctionnaires, les salariés,

la S.N.C.F. (un lien de plus par les allergies communes). Les tracasseries réglementaires de l'administration, les 39 heures du salarié dépendant de son patron et la vieille bataille du rail et de la route sont effectivement présentes dans les entretiens que nous avons eus. Parallèlement, le transport routier est paré de toutes les vertus : liberté, ascension sociale, infaillibilité du succès. Nous ajouterons : souplesse. Mais les trois premières qualités sont les drogues du jeune qui se lance dans le métier.

Les récentes évolutions dans ce métier ne sont pourtant pas, de l'avis de tous, satisfaisantes. Ce sont essentiellement les tarifs qui n'ont pas suivi la hausse des coûts. Mais, à la base, y-a-t-il eu baisse de la masse des frets proposés ? Il semble que les matériaux de construction se soient, les premiers, effondrés. Toujours est-il que, faute de travail, certains ont cassé les prix, les maintenant par la concurrence à un niveau trop faible. Pendant ce temps, les coûts augmentaient. Responsabilité des chargeurs ? Sans doute aussi. Le commissionnaire retire sa caution quand il demande à son tractionnaire de jouer à la marge de la réglementation, sur les heures de travail, les temps de conduite. Pourtant, il a placé un prix et prend son pourcentage. Des jeunes qui se lancent, pour échapper au patron, au chômage, par esprit d'entreprise (l'accès à la profession est encore très facile) rejoignent leurs aînés, happés par la disparition de leur spécialité, de l'usine pour laquelle ils travaillaient. Pour payer les traites, on défie la concurrence, au risque de s'enfoncer un peu plus, ou on devient tractionnaire, nouveau mercenaire à la solde d'un gros transporteur. En Touraine, nous avons rencontré tous les cas et toutes les inquiétudes ; et on ne nous a pourtant pas tout dit.

Pourtant, des entreprises tiennent le coup ou même, dans une grande prudence, trouvent de nouveaux débouchés. Il faut dire qu'un respect implicite de la clientèle du collègue limite grandement, quand les conditions sont saines, l'agressivité commerciale. Certaines tentatives portent des fruits : regroupements discrets associant les capacités de 2 entreprises dans un même secteur, ainsi que leurs clientèles, leurs achats ; orientations vers l'international, marché difficile mais un peu moins morose que le trafic intérieur (surtout sur les retours = importations) ; démarches commerciales plus systématiques ; gestion plus rigoureuse (pas de surcapacité, économies d'énergie, compression de frais fixes...). Il y aurait encore de multiples exemples en Touraine.

Contrastes et revendications ressortent donc d'un transport routier à la fois unitaire et profondément hiérarchisé.

La S.N.C.F., grande société d'économie mixte, ne s'est jamais hautement prononcée pour ou contre les politiques de l'Etat. Toutefois devant les intentions du nouveau gouvernement, elle avait fait parvenir dès le mois de juillet 1981 une note donnant son point de vue (8). Les transporteurs routiers élevaient leurs voix avant le changement politique et ne manquent pas, ces mois derniers, de hausser le ton pour obtenir satisfaction sur certains points. Ils ont maintenant en face d'eux des projets de loi d'orientation. La réglementation et la législation du transport ont déjà transparu dans l'étude des transporteurs. Ce quatrième partenaire doit être étudié plus précisément. Le troisième, ce sont les usagers. Le chargeur n'est pas exempt de critiques aux yeux des transporteurs. Il est surtout celui qui fait le choix, directement ou indirectement. Le milieu économique tourangeau n'est absolument pas neutre. Il apporte beaucoup de nouvelles explications. En plus de celles trouvées à l'intérieur même des secteurs routiers et ferroviaires.

CHAPITRE 2

LES PARTENAIRES ECONOMIQUES ET ADMINISTRATIFS DES TRANSPORTEURS

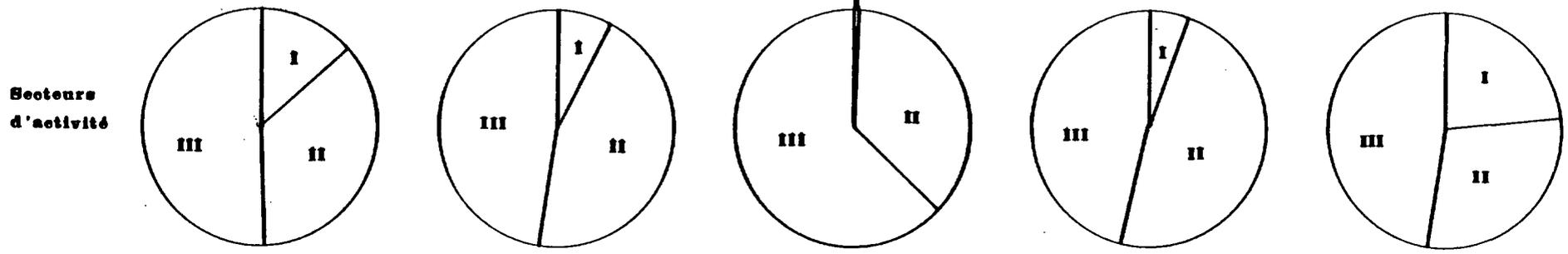
L'objet de ce mémoire n'est évidemment pas la connaissance approfondie du milieu économique tourangeau ni de l'administration départementale. La meilleure façon d'aborder ces deux autres partenaires de l'acte de transport est de les voir au travers des intérêts du transporteur.

Le chargeur est multiforme mais multiples aussi sont les aspects qui n'auront qu'une lointaine influence sur sa politique-transport. De plus, les études économique-géographiques sur les entreprises tourangelles n'existent pas. Certaines études partielles consultées ces dernières années seront considérées comme acquises pour l'essentiel. L'analyse trouvera appui essentiellement sur les enquêtes menées, lesquelles ont, dans la mesure du possible, fait l'objet d'une sélection. Nous reconnaissons ne pouvoir, dès lors, écarter une marge de subjectivité.

Quant à la présentation du rôle de l'administration, il nous semble qu'il faut l'élargir à des débats nationaux, de nature politique, qui ont eu des échos en Touraine. Mais aussi, vue l'importance primordiale qu'elles ont dans l'articulation chargeurs-transporteurs, les réglementations doivent être précisées et replacées dans les faits, localement. Le réseau routier est encore le fait du pouvoir politique et de son administration. Il est aussi agent économique du transport.

Tout est imbriqué. En étudiant tous les véritables acteurs du transport de marchandises en Touraine, dans leurs passé, présent et avenir, nous voulons n'oublier aucune facette du phénomène.

STRUCTURES COMPAREES DE L'EMPLOI DANS DIVERSES REGIONS (1975)



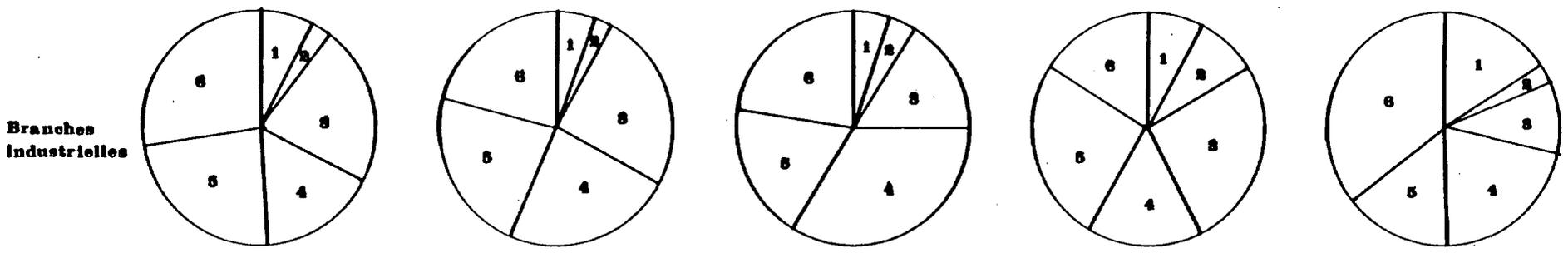
TOURAINÉ

RHÔNE-ALPES

ÎLE DE FRANCE

NORD / PAS-DE-CALAIS

BRETAGNE



- 1 agricoles et alimentaires
- 2 énergie
- 3 biens intermédiaires
- 4 biens d'équipement
- 5 biens de consommation
- 6 bâtiment

FIG. 8

I - LES ENTREPRISES TOURANGELLES : VARIETE DES TAILLES ET DES PRODUCTIONS

Il est quasiment impossible de caractériser d'une seule expression le milieu économique tourangeau. Bien sûr, quelques lignes de force se dégagent mais elles sont nombreuses. De ce fait, tous les transports y ont un peu leur place mais jamais de véritable monopole ou terre de prédilection. Rares sont d'ailleurs aujourd'hui les régions faites d'un seul bloc.

Le recensement de 1975, à travers les tableaux concernant l'emploi, nous fournit un élément de comparaison (fig. 8). Assez proche de la moyenne française, la répartition par secteurs d'activité donne la primauté aux services, un rôle moyen à l'industrie et une place encore relativement importante à l'agriculture. Rhône-Alpes et Nord/Pas-de-Calais équilibrent tertiaire et secondaire aux dépens du primaire. La Région Parisienne est marquée par l'hypertrophie tertiaire pendant que la Bretagne garde une agriculture active face à une industrie restée modeste.

La décomposition industrielle mérite un éclaircissement. Il faut entendre par industrie des biens intermédiaires : les mines et carrières, la sidérurgie et la métallurgie, les matériaux de construction et le verre, la chimie de base, le papier-carton, le caoutchouc et les plastiques. Les industries des biens d'équipement recouvrent la construction mécanique, électrique et électronique ainsi que les matériels de transport (terre, air, mer). Les biens de consommation sont issus de la parachimie-pharmacie, du textile-cuir-confection, des bois et meubles et de l'impression-édition. Aucune des structures ne se ressemblent.

Rhône-Alpes équilibre bien les 4 grands secteurs industriels depuis les biens intermédiaires jusqu'au bâtiment (21 à 25 % pour chaque). La chimie de base et la fonderie aluminium pour le premier, la mécanique, l'électricité-électronique et les matériels de transport pour les biens d'équipement, et le textile pour la consommation donnent cette image de la région. L'Ile-de-France est marquée par le secteur des biens d'équipement. La construction électrique et électronique, l'automobile et la mécanique sont les principales industries devant la métallurgie et l'édition. Le Nord met en valeur les industries des biens intermédiaires (sidérurgie) et de biens de consommation (le textile avant tout). La Bretagne marque surtout sa faiblesse industrielle par le rôle du bâtiment-génie civil. Elle présente un secteur plus important pour les industries

agricoles et alimentaires. Les biens d'équipement ne sont pas négligeables avec la construction navale, l'armement, et l'électronique/électricité.

En face de cela, la Touraine révèle une certaine faiblesse industrielle (France de l'Ouest ?) par le rôle du secteur du bâtiment et du génie civil (27,7 %). Les biens intermédiaires (22 %) représentent essentiellement le travail des métaux et le caoutchouc. Les biens de consommation viennent devant avec 23,3 % dans le bois et les meubles, le textile et la parachimie-pharmacie. Le secteur des biens d'équipement est nettement dominé par la construction mécanique. Il s'agit bien d'industries de transformation et de main d'oeuvre, avec un secteur métaux et un secteur différencié (bois, textile, chimie). Il y a une majorité d'entrées de produits non ou peu transformés. Il faut encore savoir qu'un important secteur de la distribution existe également et comparer ainsi l'échantillon retenu (tableau des "établissements chargeurs enquêtés", fig. 18, livret annexe).

A - L'agro-alimentaire

L'agriculture reste en Touraine un secteur essentiel de l'activité. Si nous y ajoutons l'emploi des industries agro-alimentaires, nous trouvons 30 056 actifs (16 % du total). Mais les produits correspondants représentent 38,66 % des sorties en tonnage.

L'agriculture a été marquée par une nette progression des productions céréalières au cours des dernières années. Le blé et le maïs couvrent les surfaces les plus importantes. A l'origine, la ferme moyenne était basée sur une polyculture-élevage sur des surfaces petites et moyennes. Aujourd'hui, certains secteurs vivent beaucoup plus à l'heure de la grande culture (même si les conditions ne sont pas aussi favorables que dans la Beauce) pendant que d'autres conservent l'élevage comme base de leur système agricole. Dans ce deuxième cas, les terres labourables sont réservées pour la production de nourriture pour le bétail et la part d'auto-consommation est importante. Les deux orientations lait et viande existent.

Uniquement au plan des productions des plateaux (céréaliculture, élevage), il y a une assez grande dispersion. Aucun produit n'est vraiment tout puissant. Une importante coopérative céréalière existe, mais elle n'a même pas l'assise de ses deux voisins du Loir-et-Cher (250 000 tonnes en 1980-1981 contre 375 000 et 600 000 tonnes). Des négociants existent également. L'élevage pour la viande est assez dispersé, plus présent tout-de-même dans les gâtines du Nord-Ouest et du Sud de la Touraine.

Une jeune coopérative atteint une moyenne de 140 bêtes de passage par semaine. La forme essentielle est l'engraissement et il y a donc mouvements de jeunes aux entrées et de veaux et taurillons aux sorties. L'élevage laitier est encore lui aussi très éclaté dans de multiples petites fermes. La collecte est assurée aussi bien par des coopératives que par des laiteries privées dans des rayons de un à trois cantons. Certaines laiteries ont des spécialités : lait frais, lait en poudre et beurre ou crèmes fraîches et fromages. Elles sont indépendantes et ont du mal à trouver des marchés. Leurs secteurs de vente peuvent être très éloignés de la région avec des envois relativement modestes.

L'appel de produits pour l'agriculture n'est absolument pas négligeable. Il s'agit d'engrais et d'aliments du bétail pour l'essentiel. Ce travail est assuré par les coopératives et des négociants. Comme la collecte, il pose un gros problème de distribution fine jusque dans les assez nombreuses petites fermes. Il y a quelques fabrications locales dont une importante usine d'aliments.

L'intervention du transport privé s'est développé dans ces cadres. Au simple plan des enquêtes, chaque entreprise intéressée par la question possède son propre parc. Il agit aussi bien pour livrer en ferme que pour collecter les productions. Ce travail ingrat, et qui demande une gestion rigoureuse, est plus facile à contrôler à partir d'un parc propre. Il suppose, pour les forts tonnages de la céréaliculture, un support logistique fait de dépôts hiérarchisés. Il faut organiser des tournées (distribution d'engrais, collecte du lait, vente d'aliments). Pour autant, l'évolution va vers la réduction draconienne des sur-capacités du parc et de ses problèmes d'entretien. Les solutions utilisées sont alors la location longue durée et l'accord tacite de fourniture immédiate de matériel pour les pointes d'activité.

D'autres productions agricoles sont aussi très importantes dans la panoplie tourangelle. Il s'agit des productions fruitières, du maraîchage et de la viticulture. Ces activités sont surtout présentes dans les vallées et sont marquées par une pulvérisation des entreprises. De plus, leurs valeurs plus élevées aboutissent à l'élimination du transport de masse. Encore faut-il faire des distinctions.

L'arboriculture fruitière des pommes et des poires écoule ses productions sur le marché intérieur comme à l'exportation. La structure coopérative est la plus efficace ; pourtant certains producteurs utilisent la vente directe ou le marché de gros. Les principales destinations

sont Rungis ou la Grande-Bretagne. Pour la première, il faut proposer une ligne régulière. La seconde destination fait le bonheur des transporteurs britanniques en mal de fret de retour. On ne peut s'implanter sur ce marché qu'à condition d'avoir l'envergure commerciale nécessaire, de travailler en international et de garantir les meilleurs délais.

Le maraîchage repose, pour une part, sur les marchés de consommation locaux et, pour une autre part, sur les marchés un peu plus éloignés. Malgré toutes leurs valeurs, les productions tourangelles ne pourraient rivaliser avec les productions de masse d'autres régions (ou les primeurs). Elles jouent partiellement sur les courtes distances et partiellement sur des spécialisations. Il faudrait mettre ainsi à part l'asperge et le champignon de couche par exemple. Le rôle du marché de gros est primordial vues les petites tailles des exploitations maraîchères. L'essentiel repart dans les directions couvertes par les grands grossistes acheteurs sur le marché (Orléans, Limoges, La Rochelle, Le Mans pour les extrêmes). Quelques transporteurs spécialistes assurent aussi des groupages, essentiellement sur Rungis.

La viticulture est, traditionnellement, marquée par le règne des petites surfaces. Il y a aussi dualité entre les structures coopératives de vinification et de commercialisation et la vente par le viticulteur. L'un et l'autre se pratiquent en Touraine. Du moins est-ce le cas pour les vins d'appellation contrôlée. Les autres vins sont presque entièrement vendus par des coopératives. Mais il y a encore de nombreuses situations possibles au sortir des chais : le retour au vigneron pour sa consommation personnelle ; la vente retardée sur commande individuelle (qui partira en messagerie) ; la vente en bouteilles mais en grande quantité (lot ou camion complet) ; la vente en vrac liquide pour des négociants ou des façonniers (champagnisation en France ou à l'étranger). Là encore, il y a diversité des potentiels et des solutions.

La variété des tailles et des productions est parfaitement confirmée dans l'agro-alimentaire. Nous trouvons à la fois : un secteur coopératif vivant et un rôle persistant de l'individu et du négociant ; du travail pour un parc en propre, des groupeurs spécialisés, de l'international, du lot complet et de la messagerie ; des trains complets d'engrais et de céréales.

B - L'industrie

L'industrie représente 67 209 emplois (35,7 % de la population active). Tous les auteurs s'accordent pour reconnaître qu'elle n'est pas traditionnelle en Touraine, sauf pour quelques secteurs. Tours est une ville de commerce et des groupes de pression puissants refusaient son industrialisation. Avant la seconde guerre mondiale, quelques réussites locales avaient déjà lancé l'industrie dans des domaines comme les matériaux de construction, la mécanique, le bois, le cuir. Quelques grosses implantations vers la fin des années 1950 ont lancé le mouvement qui, par les décentralisations, a donné son visage à l'industrie tourangelle. Industrie diversifiée, royaume de la petite et moyenne entreprise.

Le bâtiment et les travaux publics reste un secteur-clé. On sait combien, au plan national, sa situation est plutôt mauvaise. Localement, il a connu, pour plusieurs raisons, des phases euphoriques. La croissance de l'agglomération tourangelle a été un premier marché. Par les grands travaux de la ville de Tours pour endiguer puis construire la vallée du Cher ou encore la construction d'un énorme quartier sur les plateaux au Nord de la Loire, génie civil et bâtiment ont connu une belle époque. Il y a eu aussi le chantier autoroutier avec la première étape depuis Paris et la seconde vers Poitiers (et Bordeaux). Enfin, les tranches successives de la centrale nucléaire de Chinon donnent jusqu'à 1 300 emplois en génie civil.

Ces dernières années, le ralentissement est très net. Une dernière grande opération immobilière de la ville de Tours n'a pas trouvé d'acheteurs. Il faut compter sur de plus petites réalisations : quelques maisons individuelles, quelques équipements collectifs... Les grands flux, internes au département, de matériaux de construction (sables, graviers, ciment, parpaings...) se sont considérablement ralentis et cette chute a frappé de plein fouet les transporteurs spécialisés. Par contrecoup, et à l'échelle nationale, les fabricants de matériaux ou exploitants de carrières ont réduit leur activité. Une usine de produits réfractaires est sur le point de fermer. Les dragages de Loire se contentent de leur vieux parc propre..

Le travail des métaux et la construction mécanique ont à la fois leur place dans la vieille industrie de Touraine et dans la mouvance des décentralisations. Nos enquêtes nous ont permis de rencontrer un fûtier, un fabricant de constructions métalliques, un gros établissement d'origine étrangère travaillant des roulements à billes et des boîtes d'essieux, une petite entreprise de chaudronnerie à façon et de matériel ferroviaire

et une moyenne industrie décentralisée d'équipements ferroviaires. L'ensemble nous apparaît très significatif à plusieurs points de vue. Premièrement, il révèle la parfaite variété dans les tailles des entreprises. Deuxièmement, il permet de voir les strates successives d'ancrage de ces industries ainsi que les domaines explorés : le fût vinicole est devenu métallique, le hangar agricole a pu s'étendre à l'usine clé en main en Arabie, la réparation ferroviaire a trouvé sa relève. Une greffe de construction électrique a souffert d'une grave fermeture (600 emplois) quand les avantages de la décentralisation se furent estompés face à la concurrence étrangère. La construction métallique est en pleine restructuration. La grosse entreprise de réparation ferroviaire devra être reprise par la S.N.C.F. vu l'abandon des gestionnaires privés. Tout ne va pas pour le mieux dans ce domaine. A travers cette faiblesse, nous pouvons relire les problèmes de la sidérurgie. Cette sidérurgie qui envoie les matières premières de ces industries presque exclusivement par le rail (produits éminemment pondéreux). Les produits de ces usines sont particulièrement variés pour les transports : pièces lourdes et de grandes dimensions, petits produits denses, produits volumineux, produits sophistiqués...

Les industries du bois sont assez nombreuses. La plus importante atteint 800 emplois. Elle a deux branches : la boîte à fromage et le cageot, le panneau de particules. Les besoins se situent donc dans les bois régionaux (type peuplier). Aux sorties, le transport volumineux est un problème important. Il est encore actuellement résolu par le compte propre. Les industries du meuble sont également très développées et il y a une grande gamme de tailles des entreprises. Les petites maisons sont nombreuses et soumises à des transporteurs spécialisés pendant que les plus grosses tentent de contrôler leur réseau. Aux entrées, les bois d'oeuvre proviennent surtout de revendeurs régionaux.

Le textile et la confection sont encore importants dans les chiffres de main d'oeuvre. Il s'agit surtout de bonneterie et de prêt-à-porter en entreprises moyennes employant des femmes. L'origine est assez ancienne et des liens organiques existent souvent avec la forte implantation de la confection dans l'Indre. Les rouleaux de tissus proviennent essentiellement des filatures du Nord pendant que les vêtements fabriqués rejoignent les entrepôts des grands distributeurs (dont les spécialistes de la vente par correspondance implantés eux-aussi dans le Nord). Ces industries ne créent pas de grands courants de trafic en tonnage. Quant au cuir, il a bel et bien enregistré la fermeture de la majorité de ses entreprises.

Le caoutchouc est marqué par la concentration industrielle. Une grande marque de pneumatiques a installé une usine en Touraine (environ 3 200 emplois). Nombreux sont les transporteurs qui travaillent avec elle pour des trafics très variés (importations au port, conteneurs sur wagons, circuits de distribution...). Le transport privé reste important dans les relations inter-usines. Un autre spécialiste du caoutchouc, converti aussi aux matières plastiques, emploie 300 personnes. Quelques entreprises moyennes travaillent également le plastique.

La parachimie et la pharmacie se sont développées en quelques années à partir d'une base locale mais surtout par décentralisations. Au point que la région est devenue essentielle dans ce domaine (à preuve la création d'un institut du médicament par exemple). En Touraine, les emplois n'étaient tout-de-même qu'au nombre de 3 520 en 1975. Les entreprises, assez peu nombreuses, emploient de 200 à 500 personnes. Elles fabriquent des produits d'hygiène et de droguerie (pour l'une d'elle) ou des produits pharmaceutiques. Les mouvements engendrés ne sont pas importants en tonnage mais le sont plus en valeur (pharmacie). Les produits aux sorties sont, pour l'essentiel, destinés directement au commerce et les stratégies-transports sont élaborées en conséquence.

D'autres secteurs industriels existent également. Mais les entreprises présentées, qui emploient le plus de main d'oeuvre, suffisent à souligner la grande variété des tailles et des productions.

C - La distribution

Une large définition de la distribution nous conduit à l'envisager sur le plan des résultantes pour le transport. C'est d'ailleurs le secteur le plus largement équipé d'un parc en compte propre ou en location. Dans la liste des entreprises enquêtées, les N° XXV à XXVIII relèvent purement de ce domaine. Nous pourrions presque tenir le quotidien régional comme largement dépendant de sa diffusion. Dans le domaine de l'énergie, les entreprises locales ne sont autres que des "grossistes" assurant quelquefois un conditionnement : ainsi en va-t-il des numéros VIII (gaz en bouteille) et IX (charbons-fuels).

Nous avons aussi interrogé par téléphone quelques dépôts régionaux de sociétés industrielles. Il en existe un assez grand nombre et le succès de l'entreposage correspond à la satisfaction de la même demande de la

part des entreprises. Beaucoup de zones dites "industrielles" sont en fait envahies de grossistes locaux ou de succursales commerciales pour des fabrications extra-régionales. Ainsi en va-t-il des dépôts régionaux des peintures X., des câbles Y., et des pièces détachées automobiles Z... Le principe est généralement : entrées par camions complets de transport public depuis les usines de la société, sorties par parc en propre ou en messageries.

Les grossistes locaux jouent la carte d'une gamme de produits commandés auprès des diverses marques (voir par l'entremise de leurs dépôts régionaux). Cette formule est répandue pour tout ce qui concerne le bâtiment (matériaux de toute nature - ciment, briques, bois... -, fourniture pour tous les corps de métier - électricité, plomberie, peinture-tapisserie et outillage). L'enquête N° XXVII concerne un grossiste au départ spécialiste du bois. Il s'est élargi à tout le bâtiment et joue deux cartes : la livraison pour les professionnels (constructeurs ou commerçants) et la vente directe sous hangar. Le problème posé devient alors la réception de produits de multiples provenances. Le plus simple est d'acheter port payé et de laisser la société organiser ses transports.

D'autres secteurs ont un autre comportement. Dans l'alimentation, nous pouvons distinguer le problème des produits frais de celui des denrées de plus longue conservation. La Touraine, région productrice pour les produits lactés, maraîchers et fruitiers, est aussi croisement des routes. L'implantation d'un Marché d'Intérêt Régional a beaucoup fait pour la distribution. Plusieurs grossistes-primeuristes à service complet s'y sont implantés. Aujourd'hui, la structure éclate de plus en plus, les grossistes installent à proximité des bâtiments plus spacieux. Les tailles sont très variables selon les atouts joués : la qualité, le volume, le rayon d'action, la succursale d'un réseau national, les seuls fruits ou les seuls légumes. Gravitent également autour de ce marché des groupeurs/dégroupeurs spécialisés des transitaires de produits exotiques, quelques grossistes en produits de la mer.

Avant tout présents dans l'alimentation, les succursalistes d'envergure nationale doivent aussi s'occuper de produits à rotation plus longue pour leurs supers et hypermarchés. Tours est le siège social d'une grande chaîne nationale. Derrière le nom d'une filiale se cache un dépôt assez important d'une autre chaîne. Les produits à rotation rapide mais non périssables (type boissons, détergents...) viennent par le rail. Les autres arrivent essentiellement par route. La redistribution est assurée.

par la location longue durée : une société a choisi des artisans-transporteurs, l'autre des entreprises de location de véhicules industriels.

Des problèmes de distribution se posent également pour des entreprises tourangelles productrices. Cette usine pharmaceutique (N° XIII) comme ce fabricant de produits d'hygiène (N° XIV) rejoignent les réseaux de leur maison-mère pour grouper leurs fabrications avec celles d'autres usines. L'entreprise N° XXII produit des sacs en papier et des boîtes-carton pour les pâtisseries. Elle a dû créer un parc adapté à la taille et au lieu des livraisons en plus des tournées à calculer. La diffusion du quotidien régional est assurée à la fois par la route (parc en propre ou sous contrat) et le rail. Le secteur du meuble, en plus des déplacements délicats qu'il suppose, est typique des transports avec circuits au déchargement.

La Touraine est donc largement touchée par la question de la distribution. Le problème, classique dans la satisfaction des besoins des consommateurs, est encore plus présent du fait du noeud de communication (idéal pour couvrir le Centre-Ouest) et du fait des nombreuses industries tournées directement vers la consommation.

La région apparaît donc ni trop pauvre ni vraiment riche en fret. Il n'y a pas de grands courants, de chargeurs très importants. Il y a beaucoup de transports au coup par coup, irréguliers. Si le fret proposé est diversifié et en moyenne d'assez haute valeur pour assurer une rémunération correcte, il est imprévisible dans le temps et dans l'espace : on va partout ; certains jours sont creux ; d'autres, il faut se précipiter. La messagerie a aussi un milieu privilégié.

II - LA REGLEMENTATION, L'ADMINISTRATION ET LES CHOIX POLITIQUES

Nous nous posons maintenant la question du quatrième partenaire. Il n'est pas présent directement quand le contrat de transport est signé. Mais, par la réglementation, l'administration est intrinsèquement partie prenante. Dans le mouvement, l'état et les conditions d'accès au réseau routier et autoroutier sont du ressort des pouvoirs publics. Quant aux grandes orientations de la politique des transports, elles portent sur l'équilibre entre les modes, le sain usage des infrastructures, le respect de la réglementation sociale, l'attention aux problèmes d'aménagement du territoire et d'économies d'énergie, la politique économique du secteur...

Dans ce domaine, il y a bien peu d'éléments régionaux, pourrait-on penser. Ce n'est pas entièrement vrai, certains plans de la réglementation peuvent être appréciés localement. Le réseau routier mérite une approche régionale. D'autre part, les enquêtes auprès des personnes concernées montrent combien elles attendent beaucoup plus de décisions au niveau national qu'au niveau régional. Cela est peut-être inquiétant au moment où l'on parle de décentralisation mais il en va ainsi.

A - Rappel de la réglementation et application au cas tourangeau

Nous trouvons dans un ouvrage (9) une classification des domaines organisés. Il y a d'abord le droit avec le contrat de transport, les transports internationaux, les opérations connexes et l'assurance-transport. Ces questions sont très générales. Elles sont partiellement visées par les projets gouvernementaux mais finalement pas au premier plan des controverses. Nous n'avons aucune raison de les aborder directement. Viennent ensuite les réglementations : coordination des transports, tarifs routiers, code de la route, réglementation sociale, fiscalité des transports et marché commun. Toutes ces questions sont prises dans la valse des revendications. Les deux premières ont une réelle originalité locale.

Il existe une Tarification Routière Obligatoire (T.R.O.). Instituée par les décrets de 1949 relatifs à la coordination des transports, elle établit un prix plancher et un prix plafond. Son champ d'application est assez vaste mais il y a beaucoup d'exceptions, accumulées au fil d'une politique de libéralisation dont la révision aujourd'hui se prépare, plus

avec l'hostilité des chargeurs que celle des transporteurs. Certains domaines exclus seraient en effet réintégrés. La T.R.O. s'applique aux envois de plus de 3 tonnes sur une distance supérieure à 200 km. En sont exclus : les fruits et légumes frais, beurre, oeufs, fromages et autres produits laitiers, la poissonnerie, la viande et la charcuterie, les pommes de terre et la betterave à sucre, les véhicules ; les engrais, amendements, roches et matériaux de construction ; les transports spécialisés (déménagement, groupages, transports en citernes ou sous température dirigée, et les conteneurs venant ou allant de ou vers un transport maritime). Connaissant les courants de trafic de ou vers la Touraine, on comprend facilement l'importance du secteur non tarifé. La masse des transports internes au département plus les transports limitrophes ou sur distances faibles n'est pas concernée. Les groupages, transports frigorifiques ou en citernes, très importants, sont également exclus. Les entrées d'engrais sont libres de prix comme tous les mouvements de sables, pierres... Tous ces secteurs peuvent être victimes d'un "avilissement" des prix et les opinions émises nous portent à croire que ce problème a largement été posé.

L'aptitude professionnelle doit être justifiée pour "la personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport ou de location de l'entreprise". Elle peut l'être : par la possession d'un des diplômes d'une liste dressée par le ministère ; par une attestation de réussite à un examen spécifique de capacité ; par une attestation de capacité vu l'exercice, pendant plus de trois ans, de fonctions de direction dans une entreprise du secteur.

Ce justificatif permet l'inscription au registre des transporteurs routiers. Un simple certificat d'inscription donne droit à tous transports en zone courte (zone définie par décret, une par département) et aux transports en zone longue (reste de la France) de moins de 6 tonnes. Le transporteur peut travailler à l'intérieur de n'importe quelle zone courte pourvu que le lieu de chargement et le lieu de déchargement se situent à l'intérieur d'une même zone. Ainsi, pour un chargement effectué à Tours, compris aussi bien dans les zones courtes du Loiret que celle de la Creuse ou de la Mayenne que dans celle de l'Indre-et-Loire, le transporteur peut rejoindre l'autre extrémité de ces zones courtes. Nous avons pu ainsi dresser la carte de la zone accessible à un transporteur possesseur du seul certificat d'inscription. (fig. 9)

Cette zone, extrêmement large, comprend les grandes orientations

ETENDUE DE LA ZONE ACCESSIBLE AVEC UN CERTIFICAT D'INSCRIPTION

POUR UN CHARGEMENT PRIS A TOURS

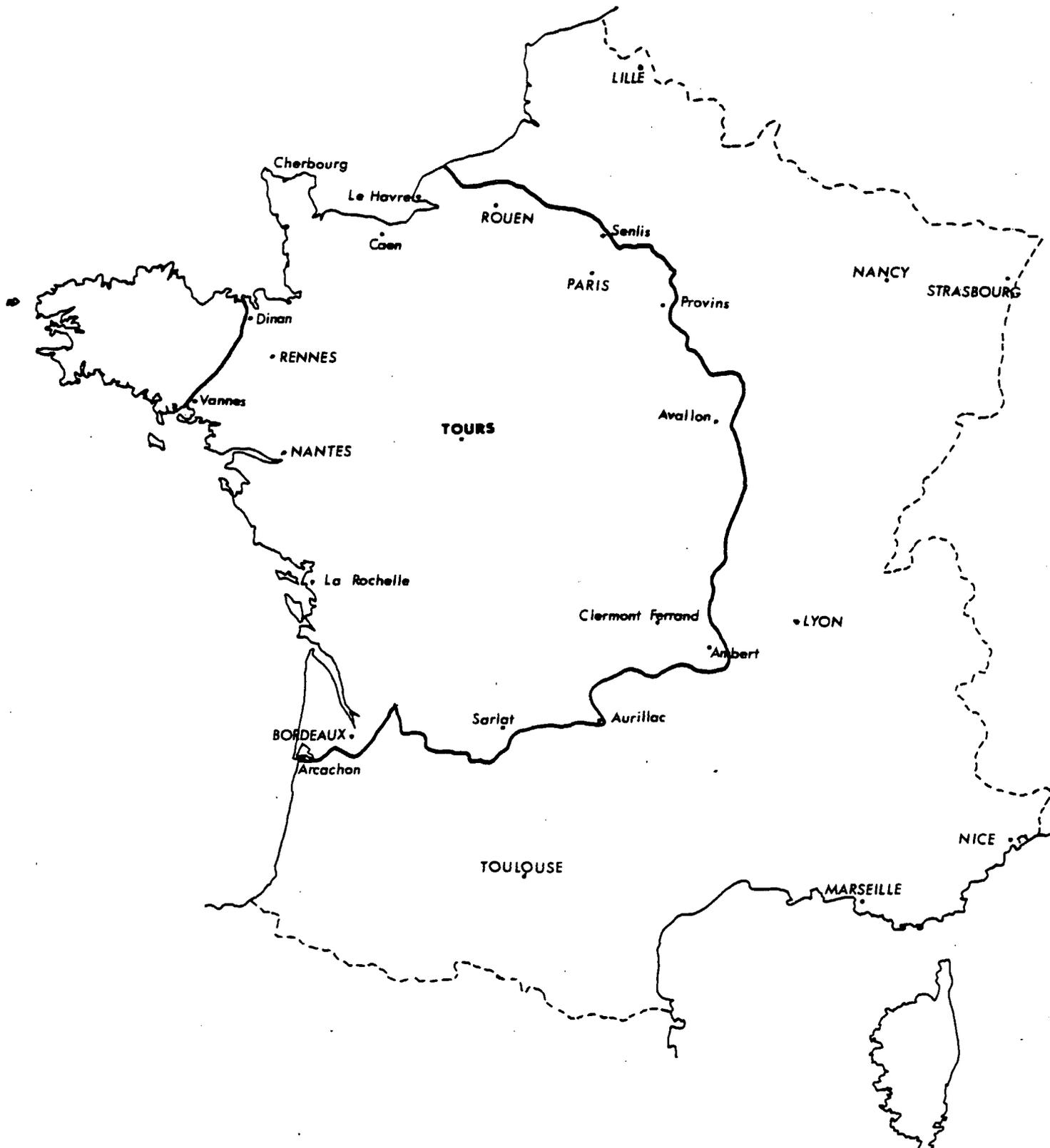


FIG. 9

des principaux flux concernant la Touraine : Basse-Seine, Normandie, Basse-Bretagne et Nantes, Bordeaux, Clermont-Ferrand. Sans compter toutes les zones plus rapprochées. Bien sûr, restent accessibles aux seuls transporteurs en possession de la licence de zone longue (attribuée par camion) les envois sur Lille, la Lorraine, l'Alsace, la Franche-Comté, et la Bourgogne, Lyon et les Alpes, Marseille et le pourtour méditerranéen, Toulouse, les Pyrénées, le Sud du Massif Central et la majeure partie du Bassin Aquitain. Une "aristocratie de transporteurs au long cours" peut se constituer.

Les titres de licence de zone longue sont de deux types : transport et location. La licence remise au transporteur est issue de l'ouverture d'un nouveau contingent. Le choix des transporteurs bénéficiaires se fait sur dossier. La licence est valable 7 ans qui peuvent faire l'objet d'un renouvellement. Il en existe trois variantes : A pour tous les véhicules ou ensembles routiers, B pour les Poids Maximaux Autorisés inférieurs ou égaux à 21 t (tracteurs et semi-remorques) ou 19 t (camions + remorques), C pour les moins de 11 tonnes. Des règles mathématiques simples permettent à la licence A d'être remplacée par 2 licences B ou 4 licences C. Les mêmes licences A, B ou C existent pour la location. Les licences de location sont attribuées pour 2 ans pour les contrats de longue durée, sur présentation du contrat signé, et pour 2 ans aussi en locations successives.

Le fichier du Comité Technique Départemental des Transports (C.T.D.T.) comprend 363 inscriptions d'entreprise et 503 licences se répartissant comme indiqué dans le tableau N° 10, entre 102 inscrits seulement :

FIG. 10

		A	B	C	TOT.
Licences de Z.L.	unités	52	173	54	279
	= C	208	346	54	608
Licences loc. Z.L. succés.	unités	22	19	68	109
	= C	88	38	68	194
Licences loc. Z.L. long. durée	U	86	22	7	115
	= C	344	44	7	395

Les licences de transport sont les plus nombreuses dans la catégorie B. Cela résulte sans doute de leur ancienneté, la licence A étant nécessaire pour les ensembles routiers 38 t utilisés aujourd'hui. Ramenées à des licences C, leur nombre est de 608. En locations successives, les plus nombreuses sont de type C en fonction des matériels utilisés dans ce domaine (location classique de petits véhicules industriels). La masse

atteint 194 licences de type C. La location longue durée met nettement en avant les types A. L'attribution n'est que pour 2 ans et suit précisément le contrat signé. C'est dire la place des gros porteurs dans ce domaine. Au total, le travail en zone longue se répartit entre 608 "équivalents C" pour les transporteurs et 589 C pour les loueurs. Précisons que les loueurs, enregistrés comme tels au fichier C.T.D.T., peuvent être des maisons spécialisés comme des entreprises routières sous contrat. La majorité des inscrits ont d'ailleurs les deux inscriptions (registre des transporteurs et registre des loueurs).

Telles sont les formes d'encadrement réglementaire que l'on peut étudier sur un département. Les hommes de l'administration sont assez peu nombreux au niveau purement transport. De plus, ils sont polyvalents marchandises/voyageurs. A Tours, un inspecteur, son assistant et un contrôleur sont aidés d'une secrétaire. Les services régionaux de l'équipement, à Orléans, abritent un inspecteur régional assisté d'un chargé des études économiques. Ils ont tous une assez bonne connaissance de la situation du marché mais s'ils rencontrent régulièrement des transporteurs (étiquetés ou non comme contrôleurs du respect de la réglementation), ils ne connaissent pas les chargeurs (sauf par le biais d'enquêtes réalisées par des cabinets d'étude).

D'autres responsables administratifs jouent un rôle dans le transport. La réglementation des routes est la raison d'être de la "cellule exploitation - sécurité" : limitations de vitesse, interdictions de passage, comptages routiers... Le Groupe d'Etude et de Programmation est chargé des travaux d'entretien et de création des infrastructures.

B - Le réseau routier

Le réseau routier, partenaire dans les choix du transport ? Il suffit pour s'en convaincre de relever qu'aucun transporteur ne souhaite emprunter une route difficile pour grignoter des kilomètres. Le routier choisit la voie la plus sûre, la plus facile... la plus agréable peut-être si un restaurant amical doit permettre un arrêt pour le repas. Et nombreux sont les grands itinéraires qui traversent le département.

Les axes se croisent à Tours, point de franchissement de la Loire : axe Nord-Sud avec l'itinéraire Paris-Bordeaux-Espagne ; axe Nord-Ouest/Sud-Est de la Bretagne Nord au Massif Central ou Lyon et au-delà ;

axe Est-Ouest de la Bourgogne, la Lorraine, l'Alsace vers la Basse-Loire. Paris-Tours connaît 4 itinéraires jusqu'à Orléans et 3 au-delà ; Tours-Bordeaux est possible par deux voies y-compris l'autoroute Paris-Bordeaux ; Tours-Angers offre actuellement 3 solutions, l'une d'elle sera aménagée à quatre voies de circulation. La liaison avec Vierzon s'améliore progressivement au fil des travaux de déviation dans la vallée du Cher (itinéraires sur les deux rives). Une route se dirige vers Châteauroux et Clermont-Ferrand, une autre rejoint la Vendée. Les voies vers Le Mans et Laval complètent l'étoile.

Quelques liaisons sont assez difficiles pour le transport routier. La D 959 entre Tours et Château-la-Vallière se dégrade progressivement avec une charge importante en trafic national. Elle est visée par le projet Tours-Angers. Les routes situées sur les levées de la Loire sont sinueuses et assez étroites donc dangereuses. Par ailleurs, le réseau est dans un état acceptable, des renforcements et réfections de la couverture sont en cours.

Certaines déviations se font attendre aux dires des élus locaux concernés. Le "point noir" de Montbazou a été purement et simplement interdit aux plus de 19 t de P.T.A.C. et l'autoroute à péage est ainsi obligatoire. Ce qui aboutit à une note de 600 F par mois et par véhicule pour venir à Tours dans le cas de cette entreprise basée à Ste Maure de Touraine. Il en va de même pour l'itinéraire des bords de Loire la nuit entre Tours et Orléans.

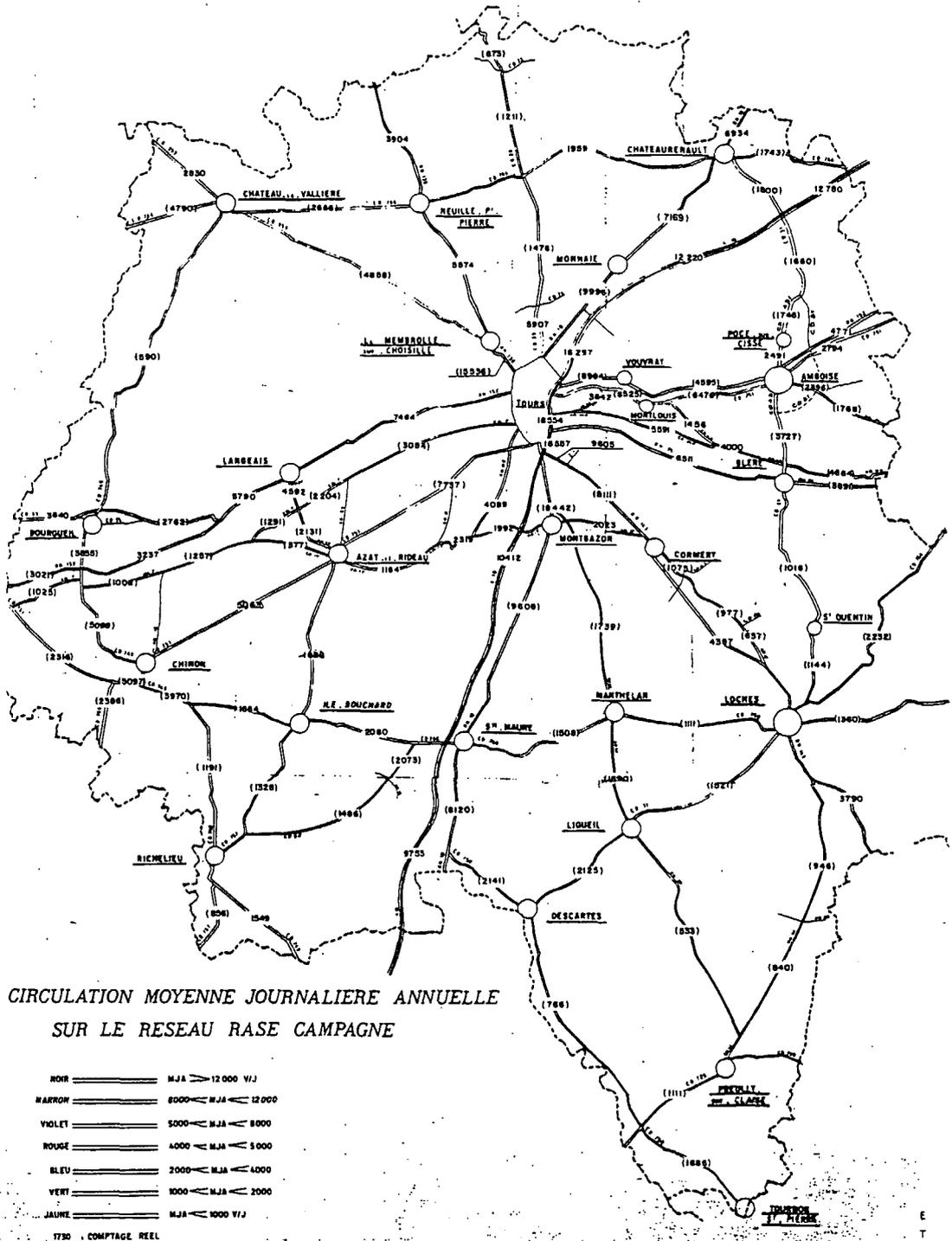
Les transporteurs sont souvent, en effet, réticents pour emprunter des autoroutes à un prix trop élevé à leur goût. Le "profil" des poids lourds que l'on rencontre effectivement sur l'autoroute est bien défini : des étrangers, en transit ou non vers l'Espagne, et qui ne peuvent perdre ni leur route ni leur temps ; des transports "riches" type frigorifiques. La plupart reconnaissent pourtant les avantages de l'autoroute : sécurité, rapidité, économie (freins, amortisseurs, carburant...), moindre tension nerveuse. Un transporteur nous a pourtant parlé des prix exorbitants en cas de panne, de la monotonie de la conduite, des parkings trop espacés. Mais le principal défaut qui fait fuir le routier, c'est le coût des péages. Ils acceptent beaucoup mieux un péage du type de celui pratiqué sur l'autoroute du Nord.

Les comptages routiers (FIG 11) soulignent la place des axes radiaux au départ de Tours même si l'on fait remarquer le rôle des trafics d'approche vers l'agglomération, à courte distance. L'autoroute a conquis sa place

INDRE ET LOIRE

RECENSEMENT DE LA CIRCULATION

ANNEE 1980



(la moitié du trafic vers Paris et Bordeaux). Le rôle des axes doubles ou triples se lit parfaitement bien. Nous retrouvons aussi le rôle de carrefour à travers les chiffres plus qu'honorables des trafics journaliers sur les transversales. Nous pouvons lire encore le relatif isolement de certaines parties du département et le petit rôle des mouvements sur des routes à trafic purement interne.

Nous pouvons rapprocher des problèmes d'infrastructures routières les interdictions de circuler en fin de semaine. Elles peuvent être modulées selon les départements. Ainsi le département de l'Ain, sur la route du Mont-Blanc et de l'Italie est-il vivement critiqué sur ce point par un routier tourangeau ! L'Indre-et-Loire n'est pas connu pour ses excès dans ce domaine. Des transporteurs recommencent à rouler le dimanche soir.

Précisons enfin quelles sont les structures présentes ou non en Touraine qui peuvent être support, lieu d'échanges. Il n'y a ni Bureau Régional de Fret, ni Centre Routier. Par contre, existent un Centre de Dédouanement, un Marché d'Intérêt Régional, une halle commune à plusieurs groupements en gare de St Pierre-des-Corps et un chantier conteneurs rail/route. En tant que telles, ces structures ont un rôle très moyen dans les mouvements du fret.

C - Les critiques et la nouvelle politique gouvernementale

Sur des plans plus généraux, les politiques mises en place et futures sont l'objet de nombreuses critiques. Certaines ressortent purement du transport routier. D'autres rejoignent des revendications des petites et moyennes entreprises. Les principaux échos de ces mouvements, ainsi que les premières informations dont on peut disposer sur les futures orientations alors que ce mémoire est rédigé, sont réunis dans un "dossier de presse", P 125 . Mais retenons les principaux points en question tels qu'ils ont été soulevés par nos interlocuteurs transporteurs.

Quelques critiques très globales ont été portées. Le patron d'une entreprise importante prétend que l'Etat va intervenir de plus en plus alors qu'il aimerait le voir de moins en moins. Le transport routier est encore un secteur privé, il refuse des entraves qui seraient pesées aux choix de la profession, à son évolution propre.

A l'autre bout de l'échelle, de petits transporteurs se plaignent des problèmes financiers. Le matériel spécialisé est coûteux. Les pétroliers

ne consentent plus aucun crédit sur le gasole alors que les transports sont payés à 60 ou 90 jours. Les banques refusent des crédits, n'acceptent pas le moindre découvert, mettent du temps à encaisser les chèques étrangers. Les organismes recevant les cotisations sociales sont également trop stricts. Autant dire qu'il n'est pas possible d'avoir des difficultés financières et beaucoup de petits transporteurs, des jeunes, en ont. Sur le même registre ce jeune, à son compte depuis 3 ans, nous dit : "le gouvernement ne rend pas service au petit artisan. Un camion, ce sont des traites, le gasole, des crédits, pas de vacances. On vous donne une licence, on pousse à créer une entreprise et puis, impossible de faire face."

La question du temps de travail est peut-être la plus épineuse. Sans vouloir envenimer le débat, nous pouvons rappeler (ce n'est un secret pour personne) que les horaires hebdomadaires de travail sont très élevés dans le transport routier : fréquemment 60 heures. Une lecture sans concession d'un rapport officiel fait écrire à un journaliste (10) : "Chargeurs, ministres, économistes distingués, tous s'extasiaient régulièrement sur la souplesse, la régularité, la fiabilité du transport routier. (...) Derrière ces belles performances se profilent des pratiques que l'on voudrait d'un autre âge ; car sans l'artisan fraudeur, soi-disant à son compte, la route au long cours ne perdrait-elle pas une belle proportion de sa compétitivité et de sa rentabilité ?" C'est assez pour mesurer la virulence du débat. Les problèmes horaires sont posés au plan de l'horaire hebdomadaire et du temps de travail journalier. Le second est sérieusement réglementé pour des considérations de sécurité. Et la fraude existe, les routiers eux-mêmes la reconnaissent pour en rejeter la responsabilité aussitôt : il est difficile de tout programmer heure par heure, il y a des impondérables ; des tournées sont impossibles en une semaine si... ; comment retenir un chauffeur à 50 km de chez lui. Le respect des délais est devenu, avec la réduction des stocks, la première exigence du chargeur.

Dans le même temps, l'attachement des transporteurs à la tarification routière comme un rempart à l'avilissement des tarifs n'est pas du tout partagé par les chargeurs. A preuve cette déclaration d'un représentant des usagers (11) : "Nous constatons que la T.R.O. reprend une certaine vigueur et nous le regrettons". Ce à quoi répond, en quelque sorte, un transporteur tourangeau : "La contrainte sociale et la concurrence tarifaire s'opposent. Les tarifs n'ont pas suivi les règlements sociaux. Auparavant, un véhicule faisait une moyenne mensuelle de 11 à 12 000 km. Maintenant, il faut compter 8 000 km/mois soit - 33 % avec presque le même

prix au kilomètre. Il faudrait une réévaluation de + 30 %. Le prix du transport est compressé artificiellement bas."

Ce sujet des horaires avait rejoint des revendications catégorielles plus précises lors de la journée d'action nationale réussie (?) du 29 mars 1982, y-compris à Tours (voir dossier de presse). Il y était question de récupération de la T.V.A. sur le gasole, de suppression de la taxe professionnelle, de limitation du prix des péages autoroutiers. Des réponses ministérielles partielles leur ont été données par la suite.

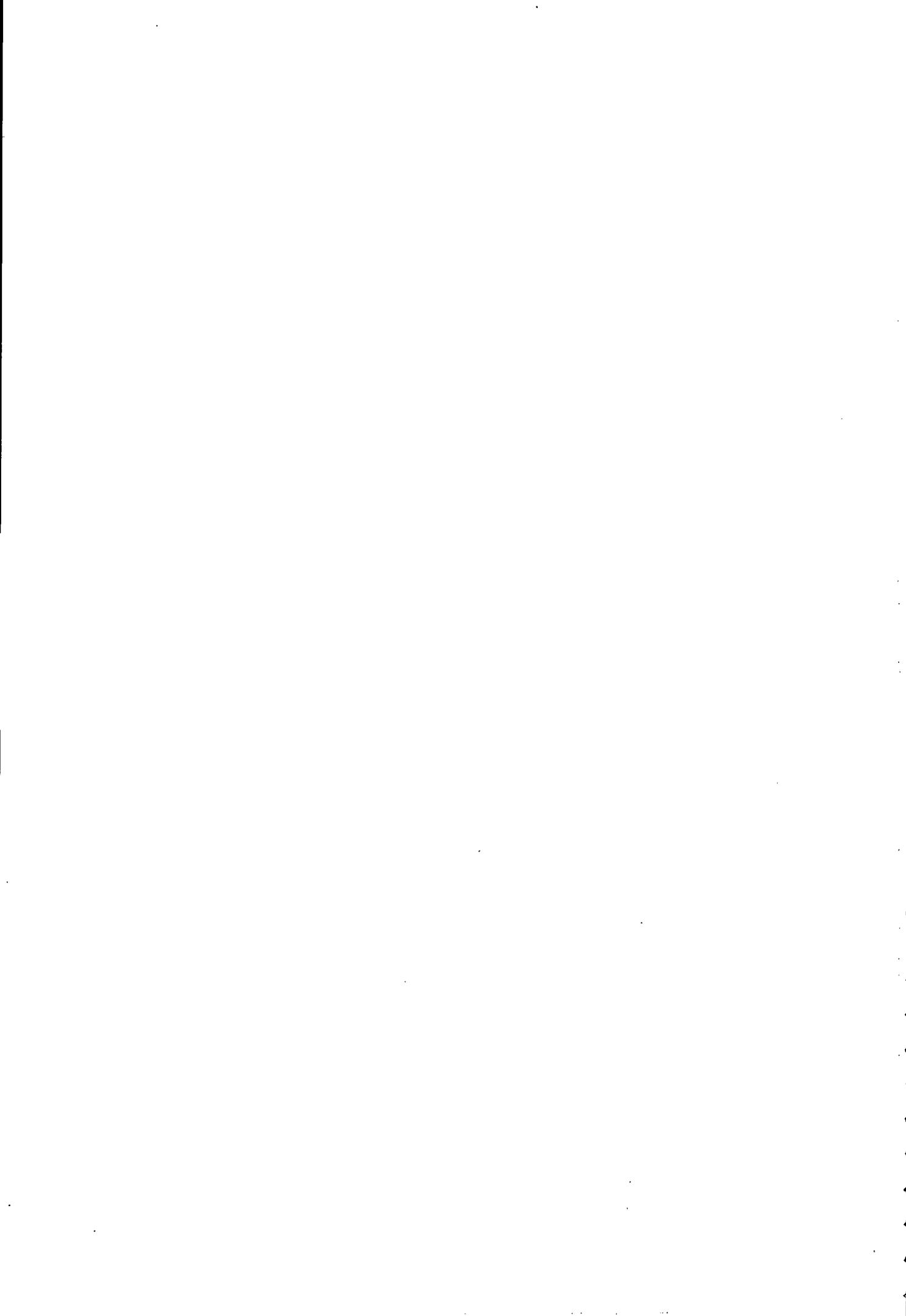
Mais le grand sujet d'inquiétudes ou d'espoir (car mesures négatives et positives se retrouvent, selon les transporteurs, dans le même texte), est le projet de loi d'orientation des transports. Il nous permet de cerner la nouvelle politique des transports. M. Fiterman, ministre, au cours d'une allocution devant le Conseil Supérieur des Transports et dans un document remis aux participants, a donné les axes de ce projet pour concertation (12). Le bilan est résumé dans ces quelques lignes : "Le système de transport n'a répondu globalement aux principaux besoins économiques et sociaux qu'au prix de distorsions économiques et d'injustices sociales inacceptables." Les propositions d'avenir sont assez bien résumés dans les lignes suivantes : planification générale, harmonisation des charges d'infrastructures entre les modes ; politique tarifaire de la juste rémunération du transporteur ; réglementation des conditions sociales, des professions et de leurs relations incitations pour des techniques nouvelles. Les réactions soulignent surtout la crainte d'une perte de liberté du transport et de faveurs trop importantes données au rail.

Nous limitons à cette vue extrêmement succincte l'éclairage sur les grandes évolutions en gestation. Il nous faut en effet rester au plan régional.

Nous voyons combien, en face des transporteurs, les entreprises tourangelles, par leur grande variété, et l'administration, règlements et politique, sont parties prenantes dans les choix du transport. Il est impossible de dire jusqu'à quel point ces deux partenaires ont influencé les deux premiers. Mais l'entreprise de transport, prestataire de services s'il en est, s'adapte à la demande de son client. Peut-être même trop bien si l'on considère que le règlement a dû fixer des limites aux avantages qu'un transporteur peut réellement proposer à son chargeur (principes de saine concurrence et de sécurité routière).

Les partenaires mis en présence, la juxtaposition ne peut durer plus longtemps. Mais il y avait tant de choses à analyser : N'y-a-t-il pas de larges débats internes chez les transporteurs ou entre les modes ? Le milieu économique n'évolue-t-il pas ? Chacun essaye de jouer son propre jeu. Au milieu, se situe une administration forte de ses règlements mais faible dans leur application. Une présence que veulent ignorer les chargeurs.

Comment va se faire, dans ces conditions, l'articulation entre chargeurs et transporteurs ? Qui va réellement prendre le pas sur l'autre. Nous devinons déjà un peu la tendance. A petit transporteur et gros chargeur, satisfaction des exigences du chargeur. A gros transporteur et petit chargeur, assise du transporteur. C'est ce qu'il nous faut voir concrètement par une analyse fine des enquêtes et leur classement.



2^{EME} PARTIE

CONDITIONS DE L'ARTICULATION CHARGEURS / TRANSPORTEURS



Nous connaissons les intervenants sur le marché des transports. Il est difficile, en Touraine, de souligner des grands traits pour les uns comme pour les autres. Cette diversité se retrouve dans les relations qui existent entre chargeurs et transporteurs. De multiples cas de figure sont possibles et les analyses précédentes ne voudraient rien dire si nous n'abordions pas ces relations.

Nous ne savons pas vraiment où est la part d'originalité de la Touraine. Pour cela, les enquêtes auprès des partenaires nous donnent une appréciation, espérons-le, des plus objectives. Les types d'articulation chargeurs-transporteurs qui ressortiront le plus nous éclairerons plus avant. Bon nombre d'éléments se retrouveraient dans d'autres régions mais ce sont leurs fréquences mêmes qui préciseront le cas tourangeau. Le type de chargeur et le type de transporteur qui interviennent beaucoup dans un type de relation, voilà ce que nous cherchons à cerner.

L'articulation peut être directe ou indirecte entre les deux principales parties. Peuvent faire écran à la relation directe un service de l'entreprise-chargeur ou un affrèteur du transporteur. Le choix peut aussi être calculé ou totalement empirique. Toutefois, il faut rester assez prudent sur ce genre de critiques.

Nous sommes plutôt dans une situation de force pour les chargeurs. S'ils ne sont pas contents d'un transporteur, ils peuvent, sans problème, en trouver un autre. Il n'en va pas de même de l'autre côté : le transporteur est souvent obligé de supporter les caprices du client. Quelques remarques acerbes laissent à penser qu'il lui faut quelquefois beaucoup de "retenue commerciale". Le chargeur est source d'impondérables horaires : douanes mal préparées, papiers à attendre, retards de production, fermeture précoce. Les délais de paiement sont parfois longs. Les plans de charge sont mal répartis : on envoie la production d'un mois en une semaine, tant pis si les transporteurs n'ont pas de fret aller ou retour, on paye le prix fort. Une bataille s'est développée autour des hypermarchés, il faut y attendre son tour pour livrer puis aider pour la manutention ! Bien des griefs mais les cahiers de doléance des transporteurs ne donnent pas les noms des chargeurs-clients.

CHAPITRE 1

ARTICULATION DIRECTE ENTRE LE CHARGEUR ET LE TRANSPORTEUR

La vision la plus fréquente de l'articulation chargeur-transporteur dans l'esprit du public est celle d'un contact direct. On conçoit aussi aisément qu'une entreprise ait ses propres camions. Par contre, la notion de contrat n'est pas soupçonnée.

En Touraine, il y a une part d'adaptation de petites entreprises de transport à petites entreprises industrielles. Il y a aussi certains gros chargeurs qui aiment bien dominer de petits routiers. Il y a encore la confiance dans la grande entreprise mais elle aboutit le plus souvent à l'affrètement d'un petit transporteur ! (indirect) Le parc en propre et la location longue durée forment à eux deux un très important secteur du transport de maîtrise privée.

I - LA DECISION LOCALE

Pour qu'il y ait entente commune directe entre transporteur et chargeur, il faut que la décision soit prise localement. Ceci est possible dans le cas de petites entreprises à un seul établissement. Le choix est alors souvent empirique. Un choix élaboré, après étude de plusieurs solutions, ne peut s'envisager qu'avec l'existence d'un responsable-transport au sein de l'entreprise, ce qui n'est pas fréquent.

A - Absence de réel calcul économique

Les exemples les plus nets parmi les enquêtes d'absence de réel calcul économique se trouvent parmi les petites coopératives agricoles.

Cette cave coopérative (N° II) vinifie et met du A.O.C. en bouteilles.

Il a suffi d'une rencontre occasionnelle (via un commissionnaire et le B.R.F. sans doute) pour qu'un transporteur de Nord venant souvent dans la région y trouve fréquemment son fret retour. Le prix proposé était concurrentiel (pour cause) et le service rendu de qualité. La responsable des ventes a son numéro de téléphone sur son bureau et compte sur lui. pour ses acheminements vers quelques gros clients du Nord. Bien d'autres propositions se sont cassées les dents sur cette fidélité.

L'autre cave coopérative (N° II), de la vallée du Cher, s'adresse directement à un transporteur spécialisé de la commune voisine (citerne) pour ramener son vin de coupage du midi. Quand la vinification est terminée, le même transporteur emporte du vin chez un négociant. Ce sont les seuls transports à régler dans l'année, pourquoi faire des études comparatives ?

Le transport frigorifique en Touraine ne laisse pas beaucoup de choix. Il y a peu de spécialistes et la concurrence se joue surtout sur les frets retour. La petite taille des entreprises concernées (voir N° V et VI) ajoutée à l'éclatement de leur marché à destination les poussent au groupage, chasse gardée d'un transporteur. Conclusion : on prend celui qui est libre ou celui qui sait faire. La seule ressource est encore de connaître un spécialiste de la région-destination pour lui proposer un fret retour.

Les transporteurs eux-mêmes reconnaissent qu'ils tentent de se "fidéliser" des clients. Il est extrêmement intéressant de se bâtir un réseau de petites entreprises qui font appel à vous prioritairement (même si cela ne se produit qu'une fois par mois par exemple). Cela va être possible au niveau de certains petits producteurs agricoles (lots de fruits, de bouteilles...) ou de petites entreprises industrielles. Un transporteur spécialisé (N° 10) travaille avec les multiples petits fabricants de meubles, assure la gestion de leurs stocks et fait des groupages pour circuits de distribution sur les revendeurs. Il les libère ainsi de nombreux soucis.

Le cas existe également d'un choix délibéré du chargeur (souvent une personne responsable) en faveur d'un transporteur. Tant qu'il donne satisfaction, on fait systématiquement appel à lui. Ainsi, l'entreprise N° XV (charpentes métalliques) travaille à 65% pour l'exportation. Les 35 % restants, destinés au marché français, sont toujours remis à un transporteur spécialisé qui peut faire les transports exceptionnels.

L'envergure de l'entreprise de transport peut attirer les clients. La N° 8, à travers sa spécialité en transport international, touche aussi de petites entreprises : conserves de champignons pour la R.F.A. et l'Italie et pommes pour la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

Ce sont encore les volontés du destinataire du chargeur qui peuvent largement orienter le choix. Une commande adressée à l'avance peut permettre un envoi par le rail. A l'inverse, une commande urgente orientera le chargeur vers un transporteur en qui il a confiance. Il lui demandera de respecter de stricts délais, de faire l'impossible. Si le transporteur réussit, il peut être sûr d'avoir un client fidèle. Le chargeur pressé pourra encore avoir recours à la messagerie.

De même, si le destinataire est possesseur d'un embranchement particulier, comme l'envoyeur, le rail peut devenir une des meilleures solutions. Elle devient quasiment la seule quand un marché avec la S.N.C.F. est en cause. Celle-ci comprendrait mal qu'on ne s'intéresse pas alors à elle. L'entreprise N° XIX vend des boîtes d'essieux à la S.N.C.F. ; elle doit les livrer en gare. La N° XVII envoie aux carrossiers des portes automatiques pour des matériels ferroviaires, par le rail.

La petite taille des entreprises, l'organisation oligopolistique d'un transport spécialisé, la confiance pour bons services rendus ou les exigences du client final : autant d'explications aux décisions locales sans réel calcul économique (au niveau seulement des relations directes chargeurs-transporteurs).

B - Choix élaboré

Certains choix, fait localement et en relation directe avec le transporteur, sont plus élaborés ou répondent à des arguments plus économiques. Le chemin de fer est assez largement concerné. Les commerciaux S.N.C.F. savent bien qu'il faut se battre avec des arguments pour obtenir des trafics au rail. Les meilleures "affaires" sont d'ailleurs celles qui sont négociées. Le débat entre les avantages comparés du parc en propre, de la location ou du transport public est le sujet de nombreuses réflexions également.

Ces deux éléments se retrouvent largement dans les décisions prises par la coopérative céréalière. Le parc en propre existe toujours mais il doit être limité à celui nécessaire toute l'année. On essaye de briser les surcapacités. Il faut alors se constituer un réseau de transporteurs de zone courte prêts, lors des moissons, à répondre avec un maximum de bennes. D'autre part, la logistique est en évolution rapide. Plusieurs réseaux concentriques de dépôts primaires vers un dépôt principal permettent l'envoi

de trains complets (56 % des céréales sont parties par le rail pour la coopérative N° I au cours de la saison 1979-1980). De même, le schéma de l'approvisionnement en engrais a été étudié (60 % entrés par le rail). Différents transporteurs spécialisés dans le vrac pulvérulent ont été contactés pour les livraisons de cette catégorie d'engrais. Les engrais en sacs sont enlevés par des camions de la coopérative sur tournées fixes. Pour plus d'économie et de débit, la coopérative a été amenée à louer un wagon pendant quelques mois (engrais en sac sur palettes). Certaines combinaisons avec un fret aller céréales et fret retour engrais ont été testées.

Dans les mêmes domaines, la coopérative d'éleveurs (N° IV) et le fabricant d'aliments du bétail (N° VII) ont signé avec le rail pour des acheminements bien particuliers. Le reste des transports sont, pour ces deux chargeurs, assurés par parc en propre ou sous contrat. La coopérative s'est intéressée aux acheminements de veaux sur l'Italie. La société de nutrition animale a fait ses comptes et reçoit par rail les tourteaux arrivés aux ports tandis qu'elle envoie par wagons des pré-mélanges vers son usine et celle d'un autre petit fabricant, toutes deux situées en Bretagne.

Pour pallier la vétusté de son parc et les coûts non concurrentiels de chauffeurs travaillant 8 heures par jour, l'entreprise X (poutres béton) a éliminé ses camions. Les trafics sont repris par des transporteurs spécialisés (vrac solide -ciment- et transports exceptionnels -poutres-).

Le rail est encore à l'honneur auprès de la cimenterie (N° XI) et du fûtier (N° XVI) à cause de transports de pondéreux, plus avantageux par le rail. La cimenterie reçoit des rames légères de wagons remplis de charbon importé via Nantes. Elle étudie la compétitivité de ce choix pour un acheminement, toujours de houille, depuis l'Auvergne. Vu la plus faible valeur calorifique (et donc les volumes prévisibles), le rail sera sans doute retenu. D'une autre façon, les entrées de tôles pour le fabricant de fûts, d'embranchement à embranchement, amènent la S.N.C.F. à proposer une ristourne si un certain quota de sorties vient compléter ce trafic. Ce que fait l'entreprise sur les envois bénéficiant des plus larges délais de transport.

Un secteur original du transport routier est livré à une nette concurrence au niveau de gros transporteurs travaillant sur toute la France : le transport volumineux (photo n° 6). Très spécialisé, ce secteur est couvert par quelques grosses maisons absentes de la Touraine. Il donne lieu à des études de prix dans les entreprises concernées. Notre

échantillon nous en donne deux : la N° XIII avec une liaison régulière Voiron-Tours (hygiène féminine) et la N° XVI pour des voyages entre Tours et les raffineries (fûts métalliques vides).

La mise à l'épreuve est une méthode adoptée par cette grosse manufacture de pneumatiques qui vient de s'adresser au transporteur N° 13. Au milieu de bien d'autres transporteurs, du rail, des conteneurs et de son propre parc, la société a demandé, la veille pour le lendemain, la mise à disposition d'un camion, tous les jours. Maintenant, c'est un second qui, quotidiennement, est affrété pour livrer des pneus un peu partout en France.

Il semble donc que l'option ferroviaire se prend assez souvent après une réflexion. Les grosses entreprises où les responsabilités restent locales sont celles qui ont les choix les plus réfléchis. Les sujets de réflexion pour l'entreprise sont : le parc propre, la logistique, éviter la routine et les rentes de situation des transporteurs (entretenir l'émulation)...

II - LE PARC EN PROPRE OU LA LOCATION

Le parc en propre et la location longue durée sont considérés tous deux comme constituant le transport privé. Il s'agit là bien sûr du meilleur rapprochement possible entre le chargeur et le transporteur. Ces solutions sont encore souvent adoptées. Le reflux de ces deux options s'était stabilisé pendant quelques années. Quelle est l'évolution aujourd'hui ? En tout cas, ces "modes" sont particulièrement développés en Touraine.

A - Le parc en propre

Le parc en propre répond à deux besoins : la distribution et l'utilisation de matériel spécialisé qu'un transporteur fait payer plus cher. Les deux se retrouvent souvent en même temps.

La coopérative céréalière (I) possède ainsi 40 véhicules. Pour l'essentiel, il s'agit de camions multi-bennes. Ils peuvent laisser des bennes dans un champ, au silo... et en transporter d'autres. Pour limiter le "sur-parc", il a fallu convaincre des transporteurs de s'équiper de ce

genre de matériel. L'activité d'approvisionnement est, en dehors des engrais en vrac, entièrement confiée au parc en propre. Il s'agit bien de circuits de distribution sur toute l'Indre-et-Loire.

De la même façon, l'essentiel des rotations assurées par le parc de la coopérative d'élevage (IV) correspond aux livraisons et enlèvements en ferme des bêtes. 6 véhicules sont ainsi à disposition. La région n'est pas assez tournée vers l'élevage pour que des transporteurs spécialisés y soient implantés. Pour cette raison, on doit demander au client de venir chercher ses bêtes. Il n'y a quasiment pas d'autre solution que le transport privé.

Les deux laiteries (V et VI) sont à la fois un problème de collecte et de distribution. La collecte demande aussi un matériel très spécialisé et s'effectue sur un rayon de 5 à 20 km. Le travail doit aussi être très rigoureux et contrôlé. Après passage et transformation à la laiterie, les produits ont deux destinations très tranchées (dans les deux cas et dans d'autres) : le marché local basé sur le renom de la laiterie, le marché extra-régional (Paris, Lyon...). Le marché local, vu la situation des laiteries et la simplification obtenue par la maîtrise complète de cette chaîne, est l'apanage de quelques camions en propre isothermes (sans groupe frigorifique).

Le travail purement de distribution des primeuristes installés au marché de gros est entièrement confié au parc en propre. Ces entreprises ont besoin d'un maximum de souplesse, de liberté. Leurs tournées sont quotidiennes et les frets sont fragiles. La relation avec le client est essentielle. Il en va ainsi pour les 5 véhicules du grossiste XXV. Les 22 véhicules du N° XXVI livrent 65 à 70 % des 30 000 t vendues par an. Ils desservent des lignes régulières sur un large Centre-Ouest : Laval, Alençon, Chartres, Orléans, Limoges, La Rochelle sont servis tous les jours ou tous les 2 jours (plus toutes les villes plus proches). Ce grossiste a même pris la licence de transporteur public pour trouver ses frets de retour.

De même, les autres sociétés dont le travail est uniquement d'être intermédiaire gardent pour eux la distribution. L'entreprise N° XXVII, grossiste du bâtiment, possède 19 véhicules. Des tournées sont élaborées quotidiennement pour livrer les clients qui ont commandé. Un distributeur de boissons sur l'agglomération tourangelle gère 4 camions spécialement aménagés après avoir déchargé des wagons complets.

Nous pourrions encore voir ce distributeur de fuel et de charbon et constater qu'il dispose d'un parc de 20 véhicules (pour sacs de charbon

ou citernes à fuel). Ses clients sont des entreprises ou des particuliers pour leur chauffage : marché très éclaté qu'il est plus simple de servir soi-même.

Des entreprises posent plus particulièrement la question du parc spécialisé. La N° XXI achète sur pied des arbres pour en faire des boîtes ou des cageots. Le grumier (camion transporteur de troncs abattus) n'est pas très répandu. Les gros forestiers ont les leurs mais aucun transporteur public n'en propose. Les sorties ne sont pas plus simples. Pour 300 m³ de bois au départ, on obtient un volume de 1 000 m³ de boîtes tous les jours. C'est un exemple typique de transport volumineux. Depuis quelques années, de grosses entreprises nationales se sont organisées autour de ce problème. Mais l'entreprise préfère encore faire confiance à elle-même et a fait construire une trentaine de véhicules de fort volume disponible.

L'entreprise N° XXII doit livrer, même dans les rues étroites des centres-villes, des emballages papier ou carton pour la boulangerie et la pâtisserie. Elle a dû pour cela adapter son parc. Par exemple, elle dispose de tracteurs attelés à deux petites semi-remorques. La livraison dans les rues étroites avec l'une ou l'autre seulement est ainsi possible. Des tournées ont été fixées. Chaque client est visité tous les 15 jours et achète directement au livreur de l'entreprise. La tournée rejoignant les Vosges permet, au fil de l'année, de rapporter 3000 t/an de papier (sur des entrées de 12 000 t).

B - La location

Le contrat de location longue durée concerne tous les secteurs, tous les transports : approvisionnement, inter-usines, distribution. Il suppose une régularité des transports à effectuer, donc une certaine taille de l'entreprise. Bien souvent, il s'agit d'un glissement depuis le parc en propre pour une solution plus rationnelle : pas d'entretien, d'amortissement des véhicules ; plus longue journée de travail des transporteurs, absence de conflits sociaux...

L'usine de fabrication d'aliments du bétail (N° VII) élimine progressivement son parc en propre (plus que 7 véhicules). 8 camions en location font aujourd'hui des livraisons en ferme ou pour des négociants. 3 ensembles routiers sont chargés de l'approvisionnement en matières premières (céréales, farines, luzernes, sons). 4 ensembles sont encore loués. Ils sont expérimentalement à l'usage de tout le groupe (5 usines) et gérés par le respon-

sable de Touraine. Ils font purement l'inter-usines avec la constitution d'un assortiment complet dans chaque lieu et reprennent des approvisionnements plus légers précédemment cédés à des transporteurs publics (phosphates, oligo-éléments...). Ces choix ont créé un groupe de petits transporteurs sous contrat autour de l'usine (sans doute d'anciens chauffeurs !).

L'approvisionnement en ajouts au calcaire pour la cimenterie (N° XI) est confié à des transporteurs extérieurs au département. Ils sont sous contrat depuis plus de dix ans.

L'usine de roulements à billes (N° XIX) est tenue par sa direction nationale pour la signature des contrats. Un "train routier" d'ensembles gros porteurs lie l'usine au centre de commercialisation d'Orsay. Un transporteur tourangeau et un parisien font ce travail.

De la même façon, mais pour des frets plus riches, l'usine de produits pharmaceutiques (N° XIII) a signé un contrat pour des liaisons quotidiennes ou tri-hebdomadaires vers les deux points de centralisation du groupe. Un transporteur-messager a signé ces contrats.

Un transporteur (N° 13) travaille sous contrat pour une société de vente de véhicules industriels. Il a ainsi régularisé un trafic quotidien engageant deux semi-remorques spécialisées, dites "porte-chars". Il a aussi obtenu la signature d'un contrat pour la partie régulière des transports qu'il effectue pour une grosse cave du Saumurois. Il s'agit de livrer des bouteilles dans les grandes surfaces des principales agglomérations.

Les deux solutions du contrat avec un artisan ou avec une société spécialisée de location sont très débattues. En Touraine, le rôle des petits artisans est primordial. Les sociétés de location travaillent beaucoup avec les établissements régionaux des grands clients nationaux. Elles ont du mal, mais elles cherchent à se créer un réseau de clientèle auprès des plus petites entreprises locales.

La société N° VIII (gaz vrac ou bouteilles) joue sur deux loueurs professionnels pour un parc très spécialisé : citernes à gaz et tracteurs sur remorques en propre pour les bouteilles. Les rotations ont lieu sur tout un secteur Centre-Ouest : le vrac est directement servi aux clients, les bouteilles sont livrées aux grossistes départementaux ou aux revendeurs.

Les deux grosses sociétés de petite ou grande distribution ont deux politiques opposées entre l'artisan et le loueur. La première (N° XXVIII) a signé des contrats avec 4 petits transporteurs tourangeaux (dont les N° 2 et 5). Au départ des dépôts produits frais et autres produits (photos 8, 9)

ils desservent une large zone limitée par les aires de distribution des autres dépôts. Il y a aussi bien le service des petites succursales que celui des supermarchés et hypermarchés. Certains travaillent avec des plus petits porteurs, des frigorifiques, des gros ensembles. L'autre loue chez deux spécialistes. Il s'agit d'un dépôt régional embranché fer. La distribution concerne des grands magasins de centres-villes et des hypermarchés.

Quand il s'agit de distribution, la location est utilisée pour des destinataires plus concentrés, eux-mêmes revendeurs, et souvent succursales de la société. Il paraît assez difficile de confier la multitude des clients touchés directement à des chauffeurs qui ne soient pas de l'entreprise. La location semble aussi adaptée aux liaisons usines-centres de concentration/distribution du groupe.

La relation directe chargeur/transporteur n'est pas obligatoirement celle de la confiance, du plus juste accord humain ou tarifaire. Elle a simplement le mérite de se faire en connaissance de cause pour les deux partenaires. En Touraine, le transport privé est vivace. Son originalité se situe dans la distribution où il tient une grande place (aussi bien parc propre que location). Des habitudes, pas toujours rationnelles économiquement, lient quelques petites entreprises à de petits transporteurs. Le rail est, aux entrées, d'un recours plus réfléchi, propre aux moyennes et grosses entreprises.

CHAPITRE 2

ARTICULATION INDIRECTE ENTRE LE CHARGEUR ET LE TRANSPORTEUR

Des intermédiaires, propres à l'entreprise ou à l'organisation du transport routier, peuvent créer un écran opaque entre l'usine locale et le transporteur réel du lot. La question transport est jugée suffisamment importante, ou négligeable, pour être traitée à un échelon centralisé de l'entreprise. Nous connaissons, par ailleurs l'organisation hiérarchisée (malgré le statut d'entreprises indépendantes) du transport routier. Est-ce profitable à l'acte de transport, plus intéressant au plan économique, même si cela l'est moins du point de vue du contact humain direct ?

I - DECISION EXTERIEURE POUR LE CHARGEUR

La décision n'est plus locale dans trois situations : les entrées en franco ou les sorties en départ-usine ; la programmation inter-usines ; les accords par le haut ou la tutelle d'un service non régional. Dans ce cas, le transporteur n'est pas affrété directement par l'établissement où il va venir décharger ou charger. Il n'y a même pas de responsable-transport mais un chef achat ou vente, magasinier...

A - Les nombreuses entrées et sorties sans maîtrise du transport

Beaucoup d'achats sont signés "franco de port", obligeant ainsi le fournisseur à prendre à sa charge le transport. Il est évident qu'un grand nombre de reprises du produit pour transport aboutissent à la perte de la maîtrise sur les entrées ou les sorties.

Les achats franco ont diverses explications. Tout d'abord, de gros fournisseurs peuvent obtenir des conditions plus avantageuses des entreprises de transport. Si le prix franco se révèle mieux placé que le prix départ + le prix d'un transport, l'entreprise tourangelle saura choisir. Il en va ainsi dans les produits alimentaires. Les fabricants de boissons ou les grandes sources d'eau minérale ont des accords nationaux avec la S.N.C.F. De la même manière, les grands forges qui remettent des trains complets ou des lots pondéreux sont des clients très anciens et privilégiés du rail. D'ailleurs, leurs propres clients sont presque tous embranchés. Les industries du travail des métaux et de mécanique (N° XV à XIX) reçoivent sur E.P. Seul parmi nos enquêtes se trouve le cas des fers à béton pour le génie civil de la centrale nucléaire d'Avoine-Chinon: le FERCAM intervient ici et les forges envoient donc tout-de-même par le rail.

Les réceptions franco sont aussi retenues dans le cas d'une multitude de produits commandés. Les distributeurs alimentaires (voir N° XXVIII) ou en produits du bâtiment (N° XXVII) par exemple sont obligés d'y faire appel pour ne pas être submergés de transports à effectuer. Les fournisseurs peuvent, eux, offrir le franco en organisant des tournées de distribution.

Il semble que le transport de pondéreux ne donne pas lieu, par ailleurs, à contestation sur son prix. De ce fait, sa maîtrise est indifféremment assurée par le fournisseur ou l'acheteur. Il se trouve qu'une cimenterie hors Touraine pratique le franco. De la même façon, le papier est envoyé par les papeteries.

En commerce international, les entreprises tourangelles reçoivent également en franco ou, au minimum, à la descente du bateau. Elles n'ont pas la surface nécessaire pour organiser ces échanges. D'autant plus s'il s'agit de petites quantités de plusieurs produits. L'usine pharmaceutique (N° XIII) reçoit ainsi des extraits de plantes, des produits de chimie fine... Le quotidien régional (N° XXIII) a besoin de films et de plaques polymères... fabriqués aux Etats-Unis.

Les ventes "départ-usine" sont un peu moins fréquentes mais sont assez répandus dans quelques cas. Les petites entreprises laissent la possibilité à leurs clients de négocier le transport. Elles publient les prix de vente réels. Elles ne pratiquent donc pas, comme certaines, la compensation entre les différentes régions des frais de transport. Cela est donc également justifié par un petit nombre de clients. La cave coopérative N° III doit même accorder ces prix à la demande de quelques gros clients. La petite entreprise de chaudronnerie-mécanique N° XVIII

donne ses prix à la sortie de ses ateliers. Certains gros acheteurs parcourant, par leur parc ou celui mis à leur disposition, beaucoup de kilomètres, apprécient de trouver ainsi des frets retour.

Le travail pour l'étranger provoque également des ventes départ-usine. Il est plus simple de s'en remettre au transitaire du client. Encore faut-il souligner la place du commerce international en Touraine et une tendance à la prise en charge de cette évolution par les milieux économiques locaux. Les petites entreprises ne sont toutefois pas toutes aussi téméraires. Les matériels ferroviaires fabriqués par la N° XVIII sont confiés aux transitaires des clients. L'entreprise N° XV participe à l'installation d'usines clés en main en Arabie essentiellement. Elle rejoint donc l'organisation internationale du maître d'ouvrage français, à qui elle vend ses fabrications.

Ce secteur de non-responsabilité totale dans le transport est donc assez important en Touraine et correspond à des entreprises de petite taille, à l'international et à la distribution.

B - Programmation inter-usines

La Touraine est une région accueillante pour les nouvelles implantations de sociétés déjà installées ailleurs. Cela a fonctionné pour les décentralisations. Quelques sociétés locales ont pu aussi s'étendre ailleurs en France ou prendre le contrôle d'usines en difficulté. Quand un réseau existe, des connexions s'établissent nécessairement. Régler ces échanges-transports, tel est le but d'une programmation inter-usines. La décision échappe alors à chaque unité de production. Vient en général se greffer le problème de la commercialisation. Deux solutions existent : un ou plusieurs dépôts communs spécialisés ; la disposition d'un assortiment complet des produits de la société dans chaque usine.

Cette deuxième solution est retenue par la société de matériels en fibro-ciments (XII). Son usine tourangelle dispose, par des mouvements depuis les 6 autres unités de production par le rail (délais moyens acceptables dans cette situation), de l'assortiment complet des produits. Elle est chargée ensuite, par des transporteurs qui lui sont assignés depuis le siège parisien, de commercialiser les produits sur toute une zone du Grand Ouest.

Le fabricant de tuyaux en caoutchouc ou P.V.C. (N° XXIV) est organisé

selon le même système par un partage des clients entre les unités de production de Montargis et Ingrandes-sur-Vienne.

L'usine tourangelle (N° XXI) de ce spécialiste des produits en bois envoie des boîtes et du NOVOPAN sur les autres usines et reçoit des contreplaqués qu'elle ne fabrique pas pour commercialisation dans sa région.

Les dépôts du distributeur (N° XXVIII) donnent lieu à des échanges fréquents. En effet, un dépôt à assortiment restreint situé à Angoulême est ravitaillé régulièrement par celui de St Pierre-des-Corps (37). En échange, la chaîne de mise en bouteilles du vin située à Angoulême alimente St Pierre-des-Corps.

Le fabricant de roulements à billes est bien obligé de régler d'assez nombreux échanges vue la spécialisation extrême (par taille des roulements) de chaque unité. Un dépôt commercial centralise les fabrications.

De la même façon, l'usine tourangelle de produits pharmaceutiques (N° XIII) prépare des bases organiques pour d'autres usines du groupe et confie ses produits finis aux dépôts centralisateurs de Montargis et Morangis.

Les relations sont donc extrêmement complexes et rarement à sens unique, la recherche d'échanges "à plein", aller comme retour, étant une raison d'être de ce type de programmation.

C - Accord par le haut et tutelle

La situation de correspondant ou succursale, local ou régional, d'une grosse société nationale est favorable aux accords par le haut ou à la tutelle.

L'accord par le haut consiste à traiter globalement les transports de toute l'entreprise, avec tout son poids, auprès de gros transporteurs ou auxiliaires nationaux. Il est couramment pratiqué par la S.N.C.F. et ses partenaires, nous l'avons vu.

En Touraine, et parmi nos enquêtes, signalons l'entreprise de distribution de gaz en vrac ou en bouteilles (N° VIII). Elle fait appel à la location auprès de deux grandes chaînes nationales de loueurs. Un accord a été signé au niveau de la direction parisienne.

L'entreprise N° XII fait appel, quant à elle, à des affrèteurs implantés nationalement pour que leurs réseaux régionaux se mettent en relation avec chacune des 6 usines. Un protocole établi à Paris lie la société à la SCETA et à deux affrèteurs routiers privés.

Troisième et dernier exemple : l'entreprise n° XIV. Elle appartient à un grand groupe national de produits de beauté et d'hygiène. Une partie de ses envois se fait en messagerie, directement au départ de l'usine (groupeurs locaux sur une moitié de la France où ils sont les plus compétitifs). L'autre moitié des envois est "remontée" sur Paris pour compléter les charges des camions réguliers du groupe vers quelques grandes destinations du Nord, de l'Est et du Sud-Est. Le choix des transporteurs parisiens concernés se fait donc à la tête du groupe.

Nous appellerons "tutelle" une forme encore plus contraignante : la définition centralisée de la politique de transport. Un simple correspondant local de l'usine s'occupe alors de vérifier que le système fonctionne bien. Il accomplit également d'autres tâches.

Les deux spécialistes pétroliers de St Pierre-des-Corps (N° IX et groupement des raffineurs), branchés sur le "TRAPIL" sont dépendants de leur siège parisien. Le premier, distributeur de fuel domestique, se contentant sur place de réceptionner au pipe-line et d'utiliser 3 semis-citernes aux couleurs de la société nationale. Paris gère les approvisionnements et répercute les commandes sur la société du TRAPIL. Chaque compagnie pétrolière a, pour sa part, un gérant local qui demande des passages sur le TRAPIL, dirige les chauffeurs et assure les payes.

La société N° XIX (roulements à billes) a son "centre nerveux transport" en Région Parisienne. C'est lui qui a signé deux gros contrats de location longue durée avec un transporteur parisien et un tourangeau (sur 12 gros porteurs). Paris établit les circuits du type inter-usines : vers l'entrepôt commercial, les autres usines, les filiales, les gros fournisseurs...

L'usine tourangelles de tubes N° XXIV propose des groupeurs, pour ses envois, au siège parisien. Celui-ci donne son agrément. Les mouvements internes (entre les 3 usines, toutes régionales, du groupe) sont mis au point (rythme et transporteur) par le siège parisien.

Le succursaliste N° XXVIII a son siège social à Tours. Le groupe financier qu'il constitue le fait contrôler des spécialistes sur toute la France. Au sein d'une société filiale de services, une cellule logistique réfléchit et définit une politique d'ensemble et un maximum de détails. Dans les contrats conclus à Tours, par exemple, ces responsables jouent un grand rôle.

Dans l'ensemble, ces formes d'éloignement du pouvoir de décision transports ne jouent pas en faveur des transporteurs tourangeaux. Elles favorisent la constitution de grosses entreprises organisées au plan national pour répondre à la demande des chargeurs. Ou alors, le transporteur doit faire ses preuves, éventuellement financières. La Touraine est également assez touchée par l'accord par le haut et la tutelle du fait même des décentralisations et du rôle de point d'éclatement pour la distribution.

II - INTERVENTION D'UN AUXILIAIRE DE TRANSPORT

Une autre forme d'écran entre le chargeur réel et le transporteur réel du lot est l'intervention d'un auxiliaire de transport. Dans quelques cas, l'écran de la décision extérieure pour le chargeur se superpose à celui du recours à un commissionnaire de transport.

Une fois de plus, la Touraine connaît ce type de relations. La présence de nombreux messagers qui s'efforcent de répondre à toutes les demandes du client et l'existence de courants internationaux non négligeables expliquent cette situation.

A - L'attachement au messager à service complet et les bureaux d'affrètement

Du point de vue du transporteur, il y a 4 choses différentes :

- les groupages et les lignes régulières qui les emportent : possible tractionnariat ;
- les "transports à la demande" au départ de la Touraine ou affrètements par commissionnaires de transport ;
- les frets de retour à trouver au point de chute extra-régional ;
- les frets remis purement par les affrêteurs ou par des "courtiers de fret" (soit avec responsabilité entière du transport, comme à son compte mise à part la recherche du fret).

Le recours le plus fréquent à l'auxiliaire par le transporteur est pour trouver un fret retour. Le tractionnariat et le courtage de fret ne sont pourtant pas rares. Quant à l'appel, pour un départ de Touraine, à un

commissionnaire, il se résoud souvent par l'enlèvement par un extra-régional en quête d'un fret de retour.

Du point de vue du chargeur, le recours le plus fréquent correspond aux envois en messagerie de petites quantités, expéditions urgentes, les marges ne rentrant pas dans les directions principales... Eventuellement, on fera appel à un affrèteur ou au service complet du messenger habituel.

L'auxiliaire, s'il est messenger, peut bien sûr assurer tout le transport aussi bien qu'une partie seulement. Bien souvent, l'enlèvement et la remise à domicile sont assurés par des chauffeurs-livreurs du groupeur. Certains pratiquent la "sous-traitance" du parcours central pendant que d'autres le traitent également avec leurs propres poids lourds ou ceux des collègues en correspondance (étoiles routières). Nous entendons ainsi préciser les cas où il n'y a pas véritablement intermédiaire. De toute façon, par nature, le groupage signifie ruptures de charge.

Quelques entreprises remettent l'essentiel de leur production à des messagers. Il faudrait citer la cave coopérative N° II (les viticulteurs représentent un marché convoité), le fabricant de produits hygiéniques N° XIV (au départ de Tours ou Paris selon les performances, le rapport qualité/prix), la manufacture de tubes caoutchouc ou plastiques N° XXIV (140 t/mois pour 4 messagers). La majorité des autres voit passer un messenger régulièrement pour les réceptions ou envois complémentaires.

Le recours à un commissionnaire ou un courtier de fret est occasionnel pour la plupart des entreprises enquêtées. Cela correspond à des "dépannages" ou à des envois non repris par le transporteur habituel. Ou alors, le chargeur prend contact et confie le lot à un gros transporteur. Celui-ci, en cas de chargement complet de son parc, envoie le camion d'un petit transporteur qu'il a affrété. Ce qui laisse bien croire que les lots traités dans ce circuit sont de médiocre qualité. Ce sont également ceux des bureaux de fret. Aucun chargeur tourangeau ne déclare avoir recours au B.R.F. Ce sont donc les commissionnaires et courtiers les plus importants dans les annonces de fret.

B - Le transport international

Ce marché est le moins régulier dans les mouvements conjoncturels et certaines fortunes peuvent s'y faire si on ne tombe pas trop rapidement dans un piège de droit. D'ailleurs, de petits transporteurs

tentent d'en profiter. Malheureusement, ils sont très exposés aux exploits que leur demandent les auxiliaires et le trafic devient une caricature du non respect des règlements.

Pour le transporteur, être agréé en douanes est une carte essentielle pour se lancer sur le marché international. En Touraine, ils sont 10 soit 7 groupeurs, 1 spécialiste de l'international, le magasin général et un transitaire maritime. Ce dernier est le seul à pouvoir travailler sans arrière-pensée avec les petits transporteurs. Ceci est vrai sur place. Mais le petit va souvent tenter sa chance auprès des transitaires frontaliers.

Les transporteurs tourangeaux travaillent à l'exportation alors que les importations paraissent plus importantes : soja, charbon, amiante, papier/carton, produits très spécialisés (pharmacie, plastiques, caoutchoucs et colorants...). Ce secteur international est très disputé entre : les groupeurs, les affrêteurs, les entreposeurs, les transitaires, les petits et moyens transporteurs, les étrangers en recherche d'un fret retour. Il est plus ardu car : l'absence de fret de retour est catastrophique, certains pays ne sont pas toujours sûrs en acheminement et retour dans les délais (rigueur des contrôles, tracasseries douanières...). L'Italie et l'Espagne ne sont pas faciles (il y a de gros risques à prendre) ; l'Allemagne reste possible ; vers la Grande-Bretagne, les prix sont bradés par les routiers britanniques (d'où un fret aller très difficile).

La question des débouchés portuaires a été étudiée par une enquête(13). Les chiffres datent de 1976 mais il est intéressant de relever les grands traits grâce au tableau N° 12. Le principal trafic est celui du caoutchouc importé (Le Havre surtout + Rotterdam et Bordeaux). Le papier et le carton (Rouen) aux importations viennent ensuite. Les exportations de fruits frais pour la Grande-Bretagne sont le principal courant (Le Havre). Des articles d'assez haute valeur sont exportés sur l'Algérie et le Moyen-Orient via Marseille. Il est facile de lire ses statistiques à la lumière des entreprises enquêtées. Il nous manque la statistique de décomposition des trafics qui nous donnerait les modes concernés.

Mais nous en sommes déjà à vouloir connaître les trafics engendrés par ces partenaires et leur confrontation. L'articulation est loin d'être un fait banal. Toutes les façons de l'envisager existent : en fonction du produit, de la taille de l'entreprise-chargeur ou transporteur, de la fréquence et du volume des lots, du réseau d'auxiliaires... En Touraine, il n'y a pas de solution majoritaire. La variété serait-elle son originalité ?

Principaux trafics en poids ou valeur avec l'étranger
via des ports maritimes

IMPORT/ EXPORT	Pays origine/ destination	Produit	Tonnage	Port
I	Royaume-Uni	Engrais manufacturés	800	Le Havre
I	Finlande	Papier/Carton brut	3 800	Rouen
I	Norvège	Papier/Carton brut	1 600	Rouen
I	U.R.S.S.	Minéraux bruts	2 400	Bordeaux
I	Maroc	Engrais phosphatés	1 000	St Malo
I	Cameroun	Caoutchouc	760	Le Havre
I	Zaïre	Caoutchouc	800	Marseille
I	Côte d'Ivoire	Caoutchouc	1 200	Bordeaux
I	Malaisie	Caoutchouc	16 100	Le Havre
I	Malaisie	Caoutchouc	4 600	Rotterdam
I	U.S.A.	Caoutchouc	700	Le Havre
I	U.S.A.	Matières Plastiques Brut.	1 100	Le Havre
I	U.S.A.	Matériel T.P. usagé	90	Anvers
I	U.S.A.	Produits chim. de base	50	Anvers
I	U.S.A.	Tourteaux et résidus	700	Lorient
I	U.S.A.	Tourteaux et résidus	600	Bordeaux
I	U.S.A.	Pâte à papier	500	La Pallice
E	Royaume-Uni	Fruits frais	700	Anvers
E	Royaume-Uni	Fruits frais	1 600	Calais
E	Royaume-Uni	Fruits frais	1 600	Cherbourg
E	Royaume-Uni	Fruits frais	5 000	Le Havre
E	Royaume-Uni	Fruits frais	1 000	Dieppe
E	Royaume-Uni	Articles caoutchouc	600	Le Havre
E	Algérie	Produits pharmacie	200	Marseille
E	Syrie	Machines électriques	80	Dunkerque
E	Iran	Machines agricoles	240	Marseille
E	Turquie	Construc. Métalliques	280	Marseille
E	Irak	Articles Manufacturés	270	Marseille
E	Syrie	Machines électriques	150	Marseille
E	Syrie	Pièces pour machines	360	Marseille

