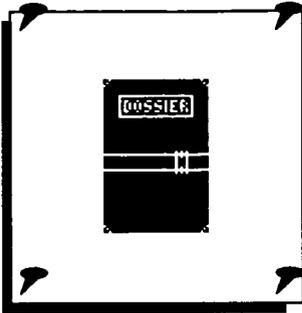


## LOGISTIQUE ET PRODUCTIVITÉ DU TRANSPORT ROUTIER

Maurice GIRAULT et Constantin LADAS



Le secteur des transports routiers a réalisé des gains de productivité importants depuis quelques années, avec la vive reprise des trafics; ces gains se sont poursuivis dans la période récente en termes physiques, malgré le ralentissement des trafics, mais pas en volume, c'est-à-dire en valeur ajoutée par personne en francs constants. (cf. ci-dessous et note de synthèse de mai 1992).

Parallèlement les chargeurs se préoccupent de leur organisation logistique, avec de plus en plus un process de production enclenché pour répondre à une demande précise, une tendance générale à la réduction des stocks et parfois une organisation des livraisons qui arrivent "juste à temps" en "flux tendus". Une analyse superficielle en déduit que cela se traduit par des envois en petite quantité dans des camions incomplètement chargés, et roulant très vite. Or, mis à part quelques cas particuliers, une meilleure organisation logistique apporte des gains de productivité, y compris sur le transport. Ce que confirme les indicateurs de productivité évoqués ci-dessus.

Ce sont ces points qui vont être abordés dans cette note.

### **Des camions un peu mieux chargés**

...

Il convient tout d'abord d'indiquer que le chargement moyen des véhicules croît globalement selon l'enquête TRM de l'OEST ( 5 % de 1984 à 1991, dont 3 % en 1990-91 à cause du passage de 38 à 40 tonnes).

De même pour les semi-remorques enquêtées par la DTT, le tonnage moyen rémunéré (*il s'agit d'un indicateur qui prend aussi en compte les chargements en volume*), augmente de 4 à 5% depuis 1985; mais leur coefficient de chargement diminue légèrement, car la charge utile des véhicules augmente davantage que le chargement.

### **... dont le kilométrage annuel moyen progresse fortement**

Le principal gain de productivité est réalisé sur les kilométrages annuels, ( 20 % en moyenne générale pour l'enquête TRM depuis 1985, dont 15% pour les savoyardes de l'enquête DTT; avec une augmentation toute particulière de 1989 à 1991, respectivement +9 % et + 6 % ). Ce résultat est obtenu grâce aux véhicules plus rapides, à l'amélioration des infrastructures, à l'organisation des transporteurs (le nombre de chauffeurs par véhicule augmente) et des chargeurs (par exemple les palettes et les rolltainers permettent de charger et décharger plus rapidement).

### **... avec un peu moins de parcours à vide**

Les parcours à vide diminuent en général, (ils passent de 23 % en 1985 à 20,6% en 1991 selon TRM ), mais ils augmentent légèrement en 1989-91 pour les véhicules de l'enquête DTT.

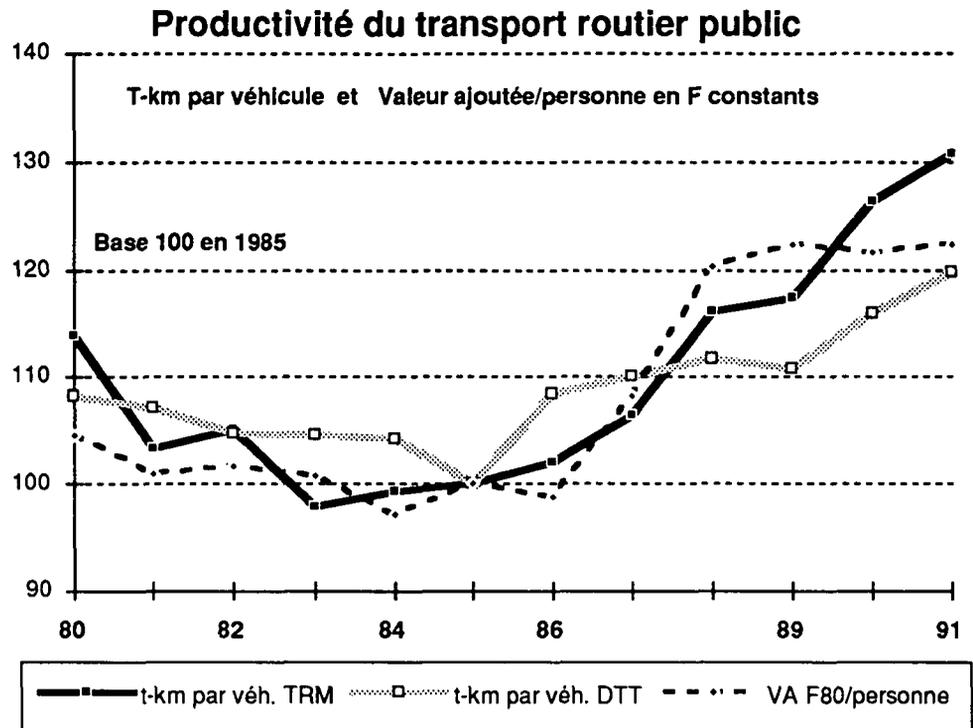
Les t-km produites par véhicule augmentent ainsi de 31% en moyenne de 1985 à 1991 pour les véhicules de plus de 6 tonnes, de 20% pour les semi-remorques savoyardes de 38-40 t.

### **Problèmes:**

Ces gains de productivité ont permis de diminuer les prix de transport, au profit des clients et au détriment de la rentabilité des transporteurs (leur valeur ajoutée par personne stagne en F constant depuis 1988 alors que la productivité physique des véhicules augmente, *cf. graphique*), et ceci dans un contexte de non-respect croissant des réglementations de sécurité (temps de conduite,

## ETUDES

vitesse autorisées, surcharges). Ce dernier point n'est pas nouveau, ni propre à la France, mais la situation est vraiment devenue insupportable.



**Une bonne organisation des logistiques d'approvisionnement distribution : source de gains de productivité considérables**

**Il existe des (quelques) contre-exemples**

**Conclusion:**

L'exemple le plus connu est celui de l'industrie automobile et des autres secteurs approvisionnés par des wagons ou des camions complets qui arrivent juste à temps pour diminuer le plus possible les stocks. Ceci suppose une organisation qui minimise les temps d'attente des transporteurs, parfois en ayant recours à des relais de chauffeurs, et pour laquelle un "non respect" trop flagrant des réglementations n'est pas concevable car introduisant trop de risques.

Les approvisionnements de nombreux secteurs industriels relèvent de ces techniques dites de "flux tendus". La distribution est également de mieux en mieux organisée, que ce soit vers les grandes surfaces, les grossistes ou les plate-formes des magasins à succursales multiples. Les gains de productivité profitent alors aux industriels, aux distributeurs et aux transporteurs.

Ainsi semble-t-il des pharmacies, où une gestion "serrée" des stocks permet de les diminuer d'autant plus qu'en cas de rupture, il est possible d'être approvisionné dans les heures qui suivent. L'industrie pharmaceutique et le détaillant bénéficient d'une telle organisation, qui génère alors des circulations supplémentaires de petits véhicules peu chargés.

Au delà de ces quelques exemples, l'analyse de l'influence de l'organisation logistique sur les transports donnera lieu à des publications ultérieures.

Le plus souvent une bonne organisation logistique des chargeurs contribue aux gains de productivité des transports. C'est en tout cas ce que nous observons globalement pour le transport routier depuis 1985. Le problème du non respect des réglementations est ancien, et davantage lié à l'exacerbation de la concurrence dans la période récente. ■