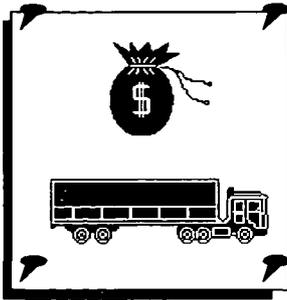


LA PRODUCTIVITÉ DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Michel AMAR



Il a semblé intéressant, au moment où le contrat de progrès se met en place dans le transport routier de marchandises, de se pencher sur l'analyse des gains de productivité du secteur. En effet, le débat sur la réduction du temps de travail est intimement lié à celui de l'organisation du travail, à la durée d'utilisation du capital et aux gains de productivité. Aussi peut-on penser que l'entrée en vigueur de l'accord du 22 novembre 1994 a entraîné des modifications profondes dans l'organisation des entreprises¹. De ces modifications organisationnelles, qui ont accompagné ou préparé le contrat de progrès, a résulté une hausse de la productivité globale des facteurs (combinaison de la productivité du travail et de celle du capital).

L'analyse de la productivité est donc essentielle pour apprécier l'impact du contrat de progrès sur l'emploi et la situation financière des entreprises. Mais l'appréciation de ces gains de productivité ne peut se faire correctement que sur le moyen terme, pour éliminer l'effet des fluctuations conjoncturelles de l'activité.

C'est pourquoi, après avoir tracé le cadre général de notre analyse de la productivité dans le TRM, nous présenterons ici les évolutions de cette variable sur les dix dernières années, avant d'en proposer une analyse sur l'année 1995.

Le cadre général

L'analyse des gains de productivité vise à mesurer l'amélioration de l'efficacité productive en rapportant croissance en volume de la production et croissance des facteurs de production. On distingue traditionnellement deux grands types de facteurs de production : le capital et le travail. Soit on rapporte la croissance de la production à celle de l'ensemble des facteurs de production et on parle de productivité globale, soit on ne la rapporte qu'à un seul de ces facteurs. On parlera alors de productivité apparente du travail ou du capital. Ce sont ces derniers concepts qu'on utilise ici.

Dans le TRM, le capital est constitué pour une bonne part de poids-lourds². Et, pour le facteur travail, le personnel roulant représente plus de 70% des effectifs. Il est donc intéressant d'analyser les sources des gains de productivité en rapportant des indicateurs de production aux effectifs de personnels roulants ou au parc de véhicules.

Le TRM se caractérise par une faible substituabilité entre capital et travail. Le ratio "un chauffeur pour un camion" reste globalement vérifié sur la période, même s'il évolue lentement : 1 en 1994 contre 0,9 en 1986³. Dans une telle situation, quand la demande s'accroît, l'entreprise doit théoriquement augmenter, approximativement dans la même proportion, le nombre de poids lourds et celui de conducteurs. Productivité du travail et productivité du capital sont donc intimement liées.

¹ En Avril 1995, soit 6 mois avant la date d'entrée en vigueur de l'accord, 40% des entreprises concernées déclaraient, dans l'enquête de conjoncture du SES, s'être déjà penchées sur ces problèmes et autant déclaraient vouloir faire de même dans les mois suivants.

² Le matériel de transport représente 80% des investissements des entreprises du TRM. Ce ratio serait même supérieur en intégrant le crédit bail et la location.

³ On fait, ici, l'hypothèse forte que la valeur, en francs constants, d'un poids lourd est invariante.

PRODUCTIVITÉ

On peut donc, dans un premier temps, analyser la productivité du capital à partir de données sur l'utilisation des poids lourds, pour ensuite s'intéresser aux facteurs liés à la gestion du personnel qui influent spécifiquement sur la productivité du travail.

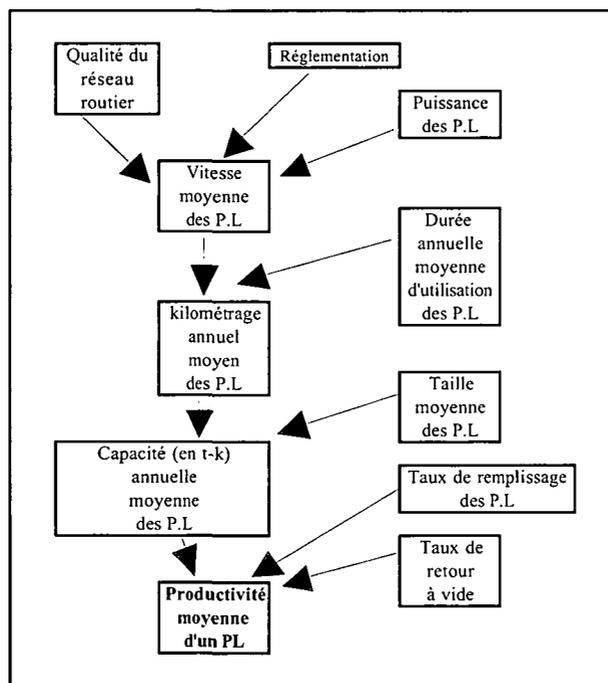
Le schéma ci-dessous décrit les principaux déterminants de la productivité du capital que, en première analyse, on réduira au nombre de tonnes-kilomètres annuelles par poids lourd.

Le premier facteur de productivité est la vitesse moyenne du véhicule. Elle résulte de la qualité du réseau (longueur du réseau autoroutier, fluidité du trafic), de la réglementation (modification au 1^{er} décembre 1992 des vitesses autorisées) et de l'augmentation des performances du parc de véhicules (progrès technique et taux de renouvellement du parc).

Le deuxième facteur est la durée d'utilisation des véhicules. C'est l'équivalent du taux d'utilisation du capital, concept souvent utilisé en économie industrielle. Les outils qui permettent d'influer sur cette variable relèvent de la politique de gestion du personnel (cf infra) et aussi de la réglementation sociale.

De ces deux facteurs résulte un kilométrage annuel moyen par véhicule.

Schéma : Les facteurs explicatifs de la productivité du capital



Un troisième facteur est la taille moyenne des véhicules du parc. Cette variable dépend du progrès technique, de l'effort d'investissement des entreprises et de la réglementation. Elle détermine, combinée au kilométrage annuel moyen d'un véhicule, la capacité du parc, c'est-à-dire ce qu'aurait transporté (exprimé en tonne-kilomètre) en un an le véhicule si tous les kilomètres parcourus avaient été effectués en charge maximum.

En final, la production annuelle moyenne d'un P.L., mesurée en tonne-kilomètre, résulte de cette capacité moyenne et du quatrième facteur qui réside dans l'aptitude des entreprises à limiter au maximum les retours à vide et à augmenter le taux de chargement du véhicule.

**Analyse
de la période
1986-1994**

© SES
Synthèse. Octobre 1996

Sur la période 1986-1994, l'indicateur de productivité du capital s'est accru de 4,6% par an (cf Tableau).

On peut imputer 60% des gains de productivité du capital à trois facteurs d'égale importance : la vitesse, l'augmentation de la taille des véhicules et l'amélioration de la gestion du véhicule (moins de retours à vide et taux de remplissage meilleurs).

PRODUCTIVITÉ

L'augmentation de la durée d'utilisation du véhicule (liée à la gestion du personnel roulant et donc à la productivité du travail) explique les 40% restant de ces gains de productivité.

Parmi les paramètres qui jouent principalement sur la productivité du travail, l'élément essentiel est le temps que les conducteurs consacrent à la conduite. Ce temps est fonction d'une part du taux de conduite (la part du temps de travail consacré à la conduite) et d'autre part de la durée totale de travail. L'augmentation constatée des temps de conduite s'explique par la hausse du taux de conduite de chacune des catégories de conducteurs (réduction des temps d'attente, des temps consacrés au dédouanement des marchandises, notamment), et de la hausse relative du nombre des " grands routiers ", ceux qui s'absentent de leur domicile au moins 4 nuits par semaine.

Il y a enfin le ratio conducteur/poids lourds, qui, en augmentant, traduit une modification de la combinaison productive visant à mieux utiliser le capital. Pour la période 1986-1994, on peut estimer à environ 16% la croissance de la durée d'utilisation du véhicule. Cette hausse résulte, d'une part, de l'augmentation de 5% des temps de conduite et, d'autre part, de la croissance du ratio conducteur/poids lourds, de 10%.

Tableau : Les sources de la productivité dans le TRM

	En 1994	Evolution 94/86
Kilométrage annuel moyen d'un P.L	55100 Km	+27%
Kilométrage mensuel moyen d'un conducteur		+15%
Durée hebdomadaire moyenne de conduite d'un conducteur	34 heures	+5%
Ratio conducteur/Poids lourds	1	+10%
Durée moyenne d'utilisation d'un P.L		+16%
Vitesse moyenne d'un P.L (3 essieux) sur autoroute	87km/h	+10% (de 91 à 94)
Vitesse moyenne d'un P.L		+9%
Charge utile moyenne		+9%
Capacité annuelle moyenne d'un P.L (en t-k)		+38%
Taux de remplissage d'un P.L		+5% (de 90 à 94)
Taux de parcours à vide		-5%
Productivité moyenne d'un P.L (t-k/P.L)		+44%

Les indications chiffrées présentées dans ce tableau doivent être considérées comme des estimations fournies à titre indicatif.

Sources : Vitesse sur autoroute 1991 à 1995 : ONISR, Bilan 1995 - Vitesse moyenne des P.L : estimation SES - Durée annuelle moyenne d'utilisation des P.L : estimation SES - Kilométrage annuel moyen : enquête TRM - Taille moyenne des P.L : enquête TR - Capacité annuelle moyenne : estimation SES - Taux de remplissage et taux de retour à vide : suivi des prix du TRM

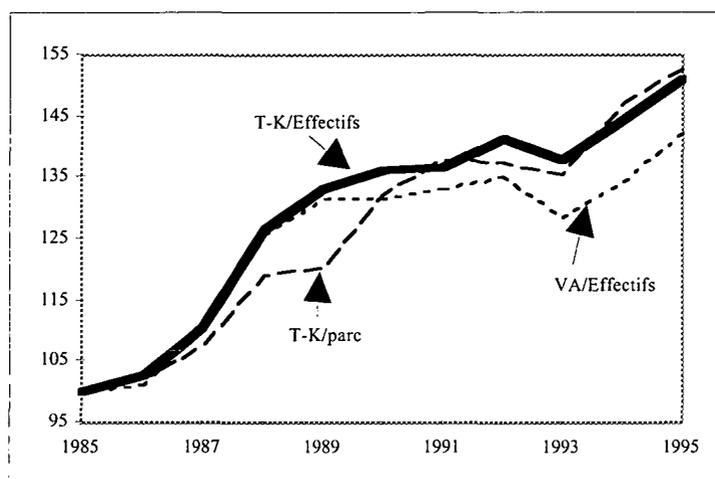
A ces gains de productivité liés à une meilleure gestion par les entreprises du temps de travail des conducteurs, s'ajoutent ceux qui ont été réalisés avec les sédentaires, notamment grâce à l'informatisation des tâches administratives. Alors qu'en 1986 il y avait près de 5 salariés sédentaires pour 10 roulants, il n'y en avait plus que 4 en 1994.

Au total, de 1986 à 1994, le ratio physique de productivité du travail, exprimé en tonnes-kilomètres par salarié, a augmenté de 4,3% par an et la productivité au sens de la comptabilité nationale⁴ (valeur ajoutée de la branche en prix constants rapportée aux effectifs) s'est accrue de 3,6% par an.

⁴ La différence s'explique par la croissance plus forte de l'activité de la zone longue. En effet le prix d'une tonne-kilomètre de zone longue est égal à la moitié de celui d'une tonne-kilomètre de zone courte. Aussi la croissance de la valeur ajoutée à prix constants est-elle inférieure à celle des tonnes-kilomètres.

PRODUCTIVITÉ

Graphique : La productivité du travail (VA aux prix de 80/Effectifs et T-K/Effectifs) et du capital (T-K/parc) de 1985 à 1995



Et en 1995

Une fois examinée la productivité sur la période 1986-1994, il est intéressant de se pencher sur l'évolution de cet indicateur en 1995, l'année d'entrée en vigueur du contrat de progrès. Mais analyser l'évolution de ce ratio pour une seule année est délicat. Le capital et le travail ne s'adaptent pas instantanément à la production. Il existe des délais d'ajustement qui, pour l'emploi, sont estimés à trois trimestres dans le TRM. En 1993, par exemple, l'évolution de la productivité du travail a été négative (cf graphique) parce que les entreprises n'ont pas ajusté immédiatement leurs effectifs au retournement conjoncturel. En 1994, c'est le phénomène inverse qui s'est produit. Aussi, on distingue habituellement la productivité instantanée, qui peut fluctuer, en raison de ces délais d'ajustement, de la productivité tendancielle qui mesure une relation de long terme entre les facteurs de productions et la valeur ajoutée de l'entreprise. C'est ce dernier indicateur qui est le plus pertinent.

Néanmoins, on dispose déjà de quelques éléments intéressants sur 1995. Si la taille des véhicules (en terme de charge utile) continue de croître (+0,8%), le kilométrage annuel moyen par véhicule stagne (-0,4%). Aussi, la capacité moyenne d'un poids lourd n'augmente-t-elle que très légèrement (+0,4%).

Par contre, les entreprises ont fait, en 1995, de gros efforts pour améliorer le taux d'utilisation de leur parc de véhicules. Le taux de chargement s'est sensiblement amélioré (+4%) et les retours à vide se sont réduits (-0,5%). Et cette tendance est particulièrement marquée dans la zone longue (avec respectivement +5,9% et -0,5% pour ces ratios), secteur directement concerné par le contrat de progrès. Au total, les gains de productivité du capital ont donc, semble-t-il, été conséquents cette année.

Dans les comptes nationaux, la productivité du travail de la branche du TRM a aussi fait un saut en 1995 (+5,9%). Cette hausse pourrait s'expliquer, outre les facteurs évoqués précédemment, par une réduction des temps d'attente ou par une augmentation du ratio conducteur/véhicule. En effet, selon l'enquête du SES sur l'utilisation des véhicules, le parc s'est accru de 3,9% alors que la population des chauffeurs aurait augmenté, selon les premiers résultats de l'EAE, de 4,6% (et d'environ 6% en zone longue). A cela s'ajoute la poursuite des gains de productivité du travail des sédentaires dont l'effectif n'aurait augmenté que de 1% cette année. ■