

L'ANALYSE « REDEFINE » PAR GROUPE DE PRODUITS

Didier ROUCHAUD



Cette note de synthèse présente une analyse macro-économique de l'organisation du transport pour six groupes de produits (produits agricoles, produits agro-alimentaires, matériaux de construction : sable et gravier, autres matériaux bruts pour la construction et les travaux publics, matériel de transport, produits divers) en décrivant les ratios de la logistique des secteurs et leur évolution de 1985 à 1995. Une analyse synthétique de l'ensemble des six produits et des différents pays est esquissée à la fin de cette note.

Pour chaque produit, l'évolution 1985-1995 de sept paramètres ou ratios est indiquée pour chacun des cinq pays participant à la recherche.

Groupe 0 : Produits agricoles

Hausse des tonnes transportées, des distances de transport et des chargements moyens

Ces produits représentent, en France, 13 % des tonnes transportées par route, 15% des tonnes-kilomètres et 14 % des véhicules-kilomètres en 1995. La production agricole augmente globalement de 125 à 130 millions de tonnes entre 1985 et 1995 (+ 4 %), malgré une légère baisse entre 1985 et 1990. Le retour à la hausse entre 1990 et 1995 est à mettre en rapport avec la politique agricole commune et en particulier à une baisse des prix d'environ 20 % durant cette période. Les prix du transport routier diminuent fortement entre 1985 et 1990 suite à la déréglementation et dans un contexte de croissance de l'activité et d'importants gains de productivité. La hausse des distances moyennes est très importante en transport national ; elle peut s'expliquer notamment par la fermeture de certains silos pour les céréales, la croissance des grosses entreprises, le développement des entreprises d'alimentation du bétail. En outre, l'acheminement par route des exportations se développe, avec des distances six à sept fois plus grandes qu'en moyenne nationale.

En Allemagne aussi, les distances moyennes ont augmenté, en raison d'une centralisation des usines, tandis que les cultures (comme les céréales) restent réparties dans tout le pays. Mais c'est la répartition du partage modal (part en tonnage de chaque mode de transport) de plus en plus favorable à la route qui a été le principal moteur de la croissance.

Aux Pays-Bas, l'augmentation des distances moyennes est consécutive à la centralisation et la concentration des usines, le développement des exportations et la spécialisation régionale de la production. L'évolution du facteur de manutention (rapport des tonnes transportées aux tonnes produites) provient de la hausse des tonnes transportées par route ainsi que de l'augmentation du nombre de plates-formes de stockage.

Au Royaume-Uni, la hausse du facteur de manutention reflète une restructuration majeure du secteur. Ainsi, par exemple, une plus grande diversification des produits frais augmente le nombre de liaisons dans la chaîne d'approvisionnement entre les marchés de gros et les détaillants. Cette restructuration logistique a entraîné une hausse du chargement moyen.

Évolution des ratios pour les produits agricoles

0 - Produits agricoles	Evolution 1985-1995 en %				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède
Production en tonnage	33	4	-6	1	-14
<i>Partage modal</i>	37	6	10	-1	93
<i>Facteur de manutention</i>	-29	24	17	-2	-58
Tonnes transportées	30	37	22	6	-31
<i>Distance moyenne</i>	17	37	35	23	2
<i>Chargement moyen</i>	n.d.	32	20	15	24
Véhicules-kilomètres	n.d.	42	-9	10	-44

Note : les ratios figurent en caractère italique.

LOGISTIQUE

Groupe 1 : Produits agro-alimentaires

**Hausse
des distances
moyennes et
des chargements
moyens**

Les produits agro-alimentaires comptent, en France, pour 10 % des tonnes transportées par route, 17 % des tonnes-kilomètres et des véhicules-kilomètres en 1995. La route est le principal mode de transport avec une part de marché de 92 % en 1995. Les distances moyennes progressent de 35 % durant cette période, en partie à cause du transport national. Cette hausse s'explique surtout par la stratégie de recentrage des grandes firmes sur leur activité principale et la diminution du nombre de sites de production.

En Allemagne, la production de produits agro-alimentaires est en forte progression (+ 44 %). L'augmentation des tonnes-kilomètres provient essentiellement de la réduction du nombre d'usines et de l'éloignement entre les sources et les lieux de distribution. Au Royaume-Uni, c'est pour ces produits que la progression du transport de marchandises est la plus rapide. Les distances moyennes augmentent du fait d'une plus grande centralisation de la production et du stockage et de l'éloignement entre la source et les marchés pour les produits bruts ou transformés.

Évolution des ratios pour les produits agro-alimentaires

1 - Produits agro-alimentaires	Evolution 1985-1995 en %				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède
Production en tonnage	44	14	27	-9	44
<i>Partage modal</i>	12	2	-11	1	2
<i>Facteur de manutention</i>	-12	-8	0	23	-24
Tonnes transportées	43	7	13	23	12
<i>Distance moyenne</i>	9	35	27	31	17
<i>Chargement moyen</i>	n.d.	38	35	15	29
Véhicules-kilomètres	n.d.	5	24	36	-1

Groupe 4 : Matériaux de construction, sables et graviers

**Importante baisse
du facteur
de manutention**

20 % des tonnes transportées par route, 10 % des tonnes-kilomètres et des véhicules-kilomètres sont, en 1995, des matériaux de construction, des sables ou des graviers. Les tonnages transportés par route augmentent de 15 % durant la période d'étude mais ils baissent depuis 1990, date à partir de laquelle l'activité du bâtiment a fortement reculé, accompagnée par une baisse d'activité des travaux publics. La distance moyenne de transport est courte, 50 km en transport national : les chantiers restent proches des carrières.

Les distances moyennes augmentent de 14 % ; cette augmentation s'explique notamment par la fermeture de carrières, la spécialisation des cimenteries et le développement des centrales à béton.

En Allemagne, l'envolée de la construction après la réunification explique la hausse des différents ratios, excepté le facteur de manutention, en baisse dans tous les pays (sauf au Royaume-Uni), ce qui indique des livraisons plus directes.

Évolution des ratios pour les matériaux de construction

4 - Matériaux de construction	Evolution 1985-1995 en %				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède
Production en tonnage	116	-7	23	-13	34
<i>Partage modal</i>	16	39	9	0	12
<i>Facteur de manutention</i>	-41	-11	-15	23	-49
Tonnes transportées	4	15	13	7	-24
<i>Distance moyenne</i>	56	14	47	23	54
<i>Chargement moyen</i>	n.d.	17	14	8	15
Véhicules-kilomètres	n.d.	12	56	18	-2

LOGISTIQUE

Groupe 5 : Autres matériaux bruts pour la construction et les travaux publics, terre, déblais, autres pierres...

Des distances de transport de 20 à 30 kilomètres en hausse

Ces matériaux représentent, en France, 27 % des tonnes transportées par route, 7 % des tonnes-kilomètres et 4 % des véhicules-kilomètres en 1995. Les tonnages produits augmentent de 19 % entre 1985 et 1995, en phase avec l'activité du secteur du bâtiment. L'augmentation des distances moyennes est de plus de 60 % (de 19 à 30 km), du fait de l'éloignement progressif des chantiers de travaux publics vers des lieux de stockage temporaire.

Aux Pays-Bas et en Suède, l'accroissement des charges utiles a permis une hausse du chargement moyen.

Au Royaume-Uni, la production a crû de 25 % entre 1985 et 1995, mais cette croissance ne s'est pas entièrement reportée sur le transport routier, la voie d'eau et le chemin de fer possédant des parts importantes du marché.

Évolution des ratios pour les autres matériaux bruts pour la construction

5 - Autres matériaux bruts	Evolution 1985-1995 en %				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède
Production en tonnage	-32	19	-10	25	435
Partage modal	16	-2	-8	-5	12
Facteur de manutention	n.d.	-11	-2	-1	n.d.
Tonnes transportées	39	5	-19	17	0
Distance moyenne	-3	62	54	10	32
Chargement moyen	n.d.	96	28	9	21
Véhicules-kilomètres	n.d.	-13	6	15	6

Groupe 10 : Matériel de transport

Un secteur qui a beaucoup recours au juste à temps, avec des chargements moyens en hausse

Ce secteur représente, en France, 1 % des tonnes transportées par route, 3 % des tonnes-kilomètres et 4 % des véhicules-kilomètres en 1995. Ce secteur de la construction automobile et des fabricants d'équipements est assez important en France. Les distances moyennes progressent en transport national (de 130 à 205 km) et à l'exportation (de 560 à 770 km), hausse qui est la plus importante en France, ce qui témoigne de l'augmentation du recours à la sous-traitance et de la restructuration des fournisseurs et des chaînes d'approvisionnement pour des usines situées dans plusieurs pays.

Les changements majeurs dans l'industrie automobile allemande se traduisent par une réduction du nombre des fournisseurs, l'externalisation des services logistiques et la concentration de la production. La conséquence de cette évolution est une augmentation de la demande de transport : les tonnages transportés par route augmentent de 56 %, alors que la production stagne en tonnage entre 1985 et 1995. Les raisons de ce phénomène sont des produits de plus en plus chers mais plus légers. La baisse des distances moyennes est due à la multiplication du nombre d'équipementiers s'installant au voisinage des usines.

Au Royaume-Uni, le principal changement dans les ratios est l'accroissement de 61 % du facteur de manutention. La cause majeure de cette évolution est la désintégration verticale des opérations d'assemblage, les firmes externalisant cette activité à des équipementiers. De plus, un nombre croissant de fournisseurs livrent des entrepôts qui créent le lien entre l'équipementier et la chaîne de production.



LOGISTIQUE

Évolution des ratios pour le matériel de transport

10 - Matériel de transport	Evolution 1985-1995 en %				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède
Production en tonnage	0	28	2	-27	30
<i>Partage modal</i>	2	7	15	2	29
<i>Facteur de manutention</i>	53	-10	42	61	-43
Tonnes transportées	56	23	66	48	-5
<i>Distance moyenne</i>	-8	57	5	12	16
<i>Chargement moyen</i>	n.d.	13	23	10	27
Véhicules-kilomètres	n.d.	74	49	47	-16

Groupe 13 : Produits divers

La plus forte hausse des trafics

Ces produits représentent, en France, 7 % des tonnes transportées par route, 10 % des tonnes-kilomètres et 13 % des véhicules-kilomètres en 1995. La part de la route croit de 92 à 94 % entre 1985 et 1995.

En Allemagne, les tonnages transportés par route augmentent de 61 à 95 millions de tonnes (56 %) durant cette période tandis que le nombre de tonnes-kilomètres double. Les distances moyennes augmentent beaucoup en transport national. Les tonnes transportées, les tonnes-kilomètres et les véhicules-kilomètres réalisés augmentent sensiblement pour tous les pays.

Évolution des ratios pour les produits divers

13 - Produits divers	Evolution 1985-1995 en %				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Royaume-Uni	Suède
Production en tonnage	52	n.d.	30	n.d.	26
<i>Partage modal</i>	2	3	-1	n.d.	5
<i>Facteur de manutention</i>	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Tonnes transportées	85	56	93	62	25
<i>Distance moyenne</i>	-21	30	44	40	58
<i>Chargement moyen</i>	n.d.	22	10	21	-7
Véhicules-kilomètres	n.d.	66	163	82	106

Ensemble des pays et des produits

Exception faite des autres matériaux de construction, on peut observer une augmentation de la part de la route dans quasiment tous les pays pour les groupes de produits étudiés. Cela traduit une baisse de la compétitivité de la voie d'eau et du chemin de fer. Ces deux derniers modes ne restent compétitifs que pour les marchandises à faible densité de valeur, lourdes et transportées sur des distances suffisantes.

Mise à part la Suède, le nombre de tonnes transportées par route est en augmentation sensible dans les autres pays pour tous les produits. La hausse de l'activité économique s'est accompagnée d'une augmentation du tonnage du fret routier de 1985 à 1995.

Les distances moyennes sont en augmentation dans tous les pays, excepté l'Allemagne, pour tous les produits. Elles paraissent donc refléter un mouvement général des économies des pays étudiés, principalement dû à la concentration des lieux de production et/ou des sites de stockage.

Les chargements moyens sont en augmentation dans tous les pays et pour tous les produits. Cela traduit une hausse des charges utiles et de l'efficacité du transport.

Le nombre de véhicules-kilomètres est généralement en hausse dans les pays étudiés, quel que soit le groupe de produits considéré.