

**PROGRAMME DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT TECHNOLOGIQUE
DANS LES TRANSPORTS TERRESTRES**

&

PROGRAMME MOBILISATEUR TECHNOLOGIE, EMPLOI, TRAVAIL

Comité: Technologie, Emploi, Travail dans les Transports

**LES AUXILIAIRES DE TRANSPORT :
APPROCHE BIBLIOGRAPHIQUE**

**Françoise COULOMB
Michel SAVY**

**Ministère de l'Équipement, du Logement,
de l'Aménagement du Territoire et des Transports**

Service des Etudes, de la Recherche et de la Technologie

Décision d'aide n°86-21

**Observatoire Economique
et Statistique des Transports**

**DOCL CDAT
Réf. n 4917**

Juillet 1987

SOMMAIRE

Présentation.

Introduction: recherche et bibliographie.

1. Développer la recherche sur les auxiliaires de transport.
2. Terminologie et délimitation du champ de recherche.
3. La bibliographie, une approche dynamique.

Synthèse bibliographique.

Première Partie: l'information disponible.

1. Objet.
2. Sources.
3. Statut des références relevées.
4. Remarque sur les sources étrangères.

Deuxième Partie: synthèse de contenu.

1. Les professions.
2. Les métiers.
 - 2.1. Liste.
 - 2.2. Spécificités et classifications.
 - 2.3. Evolutions.
3. Les entreprises.
 - 3.1. Présentation.
 - 3.2. Problèmes internes.
 - 3.3. Enjeux et conflits dans les rapports entre auxiliaires.
 - 3.4. Enjeux et conflits dans les rapports entre auxiliaires et transporteurs.
 - 3.5. Les stratégies "gagnantes".

Conclusion: évaluation et orientations.

1. La question du champ de l'étude.
2. Méthodes d'analyse.
3. Nos orientations de recherche.

Notes.

Fiches de lecture.

PRESENTATION

Le domaine des transports de marchandises a été, pendant les dernières années en France, un bon exemple du mouvement simultané des réalités socio-économiques et du regard que leur portent les chercheurs.

Au fur et à mesure qu'évoluaient les conditions économiques de leur exercice, avec la passage d'une situation globale de croissance de la demande de transport et de pleine utilisation de l'offre à une situation de stagnation de la demande et de sur-capacité de l'offre, l'émergence de préoccupations qualitatives dites de qualité de service prenant le pas sur les problèmes d'ajustement quantitatif, la recherche sur les transports de marchandises a, en effet, changé de point de vue. A une appréhension sectorielle, où importaient surtout la production du transport et la mise à disposition des infrastructures éclairée par le calcul économique, a succédé une approche plus attentive à l'utilisation productive du transport, à son incorporation dans un processus plus vaste de production et de circulation. L'étude de la marchandise est venue compléter celle du transport.

Sur cette base, l'étude des transports s'est aussi faite plus attentive aux conditions concrètes de leur production, sous l'angle technique, économique, social, de son adéquation et de ses spécificités par rapport à d'autres activités productives, selon une socio-économie originale. La place et le rôle des divers acteurs parties prenantes aux chaînes de transport ont été plus systématiquement identifiés: chargeurs et transporteurs principalement, dans leurs rapports directs et indirects.

Dans cette perspective, les auxiliaires de transport ont pourtant été relativement négligés. Que leur dénomination elle-même ait fait croire qu'ils ne jouaient qu'un rôle mineur, ou que la compréhension de leurs fonctions passât d'abord par celle des intervenants de premier rang que sont les chargeurs et les transporteurs directs. Quoi qu'il en soit, le temps est venu de leur consacrer une recherche propre, quand leur rôle se renforce avec la complexification des chaînes et qu'ils sont le plus activement concernés par les développements en cours, en particulier l'échéance de 1992 de création d'un marché européen intégré.

INTRODUCTION

RECHERCHE ET BIBLIOGRAPHIE

N.B.: Les numéros entre parenthèses renvoient aux notes faisant suite à ce texte.

1. Développer la recherche sur les auxiliaires de transport.

Le texte d'appel d'offres du Comité Technologie, Emploi, Travail dans les Transports auquel répond la présente recherche esquissait déjà, sous la catégorie de l'"intermédiation" dans les transports, une problématique originale et féconde. Nous en avons retenu que plutôt que de renvoyer à une conception strictement économique du marché des transports faisant peu de place aux auxiliaires de transport (perçus alternativement comme des émanations des chargeurs ou des transporteurs, de l'offre ou de la demande), les orientations proposées mettaient en valeur les aspects socio-économiques, l'importance des rapports de force, des contraintes techniques et organisationnelles, du positionnement sur les circuits de circulation et de traitement de l'information.

- Une activité mal connue.

Le développement de cette approche paraît d'autant plus nécessaire que le domaine d'activité des auxiliaires de transport est mal connu, conformément à la conception restrictive de leur activité qui prévaut couramment: le bilan bibliographique ci-après témoigne, malgré de précieuses exceptions, de la pauvreté globale de la documentation existante sur ces agents, et de l'ampleur des lacunes à combler.

Dans l'esprit du public, les activités d'auxiliaires de transport sont non seulement mal connues, mais encore mal perçues: ils font partie du monde du transport, et en cela partagent une réputation qui n'est pas toujours enviable (fraudes, débrouilles), avec le défaut supplémentaire de ne pas toujours participer aux activités d'exécution physique

du transport, ce qui leur vaut une image de parasites... Image négative que fait sienne une part non négligeable de leurs partenaires économiques.

De plus, les modalités d'intervention des auxiliaires de transport dans la circulation des biens sont peu claires, aussi bien pour les particuliers (qui perçoivent mal, par exemple, le degré de responsabilité d'un déménageur) que pour les entreprises, qui sont loin d'être toujours au courant d'une distinction fondamentale comme celle entre mandataires et commissionnaires de transport.

Les publications et les recherches en économie font également peu de cas des auxiliaires, qui sont totalement absents, ou quantité négligeable, face aux acteurs qui détiennent apparemment l'initiative stratégique: transporteurs, peut-être, et surtout chargeurs à l'heure actuelle.

Enfin, les statistiques de toutes origines, outre l'incertitude qui pèse sur la qualité de leurs données de base, sont rarement conçues en vue de cerner les activités d'auxiliaires dans leur spécificité, indépendamment du transport, à l'exception de certaines opérations de courtage strictement règlementées. On observe la définition d'indicateurs divers, qui cherchent à approcher l'activité concrète des auxiliaires, mais dont la signification mériterait d'être étudiée avec rigueur (1).

Les statistiques et prévisions professionnelles, fondées le plus souvent sur des enquêtes d'opinion, sont quant à elles d'excellents témoignages de l'image que les auxiliaires cherchent à donner d'eux-mêmes, image par ailleurs variable, selon qu'elle est destinée aux pouvoirs publics ou à leurs clients (2).

- Une activité importante.

Bien que mal connu, le domaine des auxiliaires est important: ils jouent un rôle essentiel dans la collecte du fret, dans la maîtrise de l'organisation du transport, et donc dans la circulation des flux de marchandises au niveau national et international; cette fonction de commercialisation du transport se double d'une fonction de production de services, par exemple quand le transitaire joue un rôle de groupeur.

Du reste, au plan macro-économique, la part de PIB que représentent ces professions n'est pas complètement négligeable, et une étude régionale systématique prouverait certainement que les auxiliaires de transport génèrent directement et indirectement une part élevée du PIB de

certaines régions, notamment les zones portualres (3).

L'enjeu que constituent les activités d'auxiliaires se situe également à un niveau plus microéconomique: les grands groupes couramment désignés comme des groupes de transport, comme Calberson, Mory ou Danzas, ne tirent pas tant leur croissance et leur chiffre d'affaires de leurs activités de transport pures que de leurs fonctions d'organisation, de gestion, et de traitement de l'information, qui leur permettent effectivement de tirer parti des économies d'échelle liées à leur taille: ces fonctions, qui s'apparentent bien à celles des auxiliaires (dont le contenu exact reste certes à définir), semblent donc conditionner la croissance, la compétitivité et l'autonomie d'une entreprise de transport face aux chargeurs.

Enfin, les activités d'auxiliaires jouent un rôle essentiel en matière de commerce extérieur: la possibilité de vendre CAF est un excellent argument commercial, à plus forte raison depuis les années 1970 à partir desquelles la plupart des marchés internationaux ont eu tendance à devenir des marchés d'acheteurs, qui n'ont pas forcément vocation à organiser l'acheminement des marchandises (4). Au même titre qu'une entreprise privée ne peut se permettre de négliger l'organisation de ses circuits de distribution sans risquer de tomber dans la dépendance (sous-traitance) de ses clients, un pays ne peut totalement négliger des activités d'auxiliaires qui lui garantissent la possibilité d'organiser ses relations commerciales extérieures; ceci ne signifie pas nécessairement qu'il faille y chercher un pôle de compétitivité nationale.

- Une activité en évolution intense.

Une recherche approfondie sur les auxiliaires de transport apparaît donc d'autant plus opportune que le secteur évolue, sous différentes pressions:

- l'activité des auxiliaires de transport est quadrillée par des règlementations, et des décisions administratives ou politiques. Or, des évolutions se dessinent à l'heure actuelle dans ce domaine: ainsi, la suppression des barrières douanières au sein de la CEE risque de provoquer une chute drastique des revenus issus de la commission en douane, part importante des revenus des transitaires français. Certaines de ces évolutions sont partiellement provoquées par les auxiliaires eux-mêmes: le développement des services privés de messagerie est une remise en cause implicite du monopole des Postes sur les lettres et petits colis.

- l'innovation technologique est également à l'origine

de transformations de l'activité des auxiliaires: le développement des moyens informatiques et télématiques tend à faire évoluer certains métiers d'auxiliaires vers le traitement et la production d'informations (SOFI pour le dédouanement, la connexion des services informatiques des auxiliaires avec ceux de leurs clients, et peut-être à terme le connaissance) dans la mesure où l'exécution du transport sera totalement ou partiellement sous-traitée, et la circulation de l'information assurée automatiquement. Autre innovation d'importance: la conteneurisation maritime qui, liée aux stratégies mises en oeuvre par les armateurs, a contribué à réduire le champ d'activité du transitaire maritime traditionnel.

En effet, c'est bien en relation avec les stratégies des acteurs que certaines évolutions sont à interpréter: à cet égard, on peut en particulier distinguer le rôle:

- des pressions des chargeurs, sensibilisés au problème des coûts et de l'organisation logistiques, qui rationalisent leurs circuits de distribution et la circulation globale des flux, au sein de leur propre entreprise et dans leurs relations avec leurs fournisseurs et clients.

- des grandes entreprises de transport et services auxiliaires qui bénéficient des économies d'échelle liées à la taille, et des capacités de traitement de l'information suffisantes pour repousser les petites entreprises sur des créneaux interstitiels. On connaît la position dominante des conférences maritimes et donc des armateurs sur certaines relations et certains frets.

Toutes ces évolutions potentielles, et ces sources de déstabilisation, sont régulièrement évoquées dans la presse professionnelle, dans des rapports d'étude ou des travaux d'étudiants. Mais elles sont souvent saisies selon des points de vue réducteurs, et parfois partisans, qui interdisent une vision globale de l'ampleur potentielle des restructurations du secteur, et notamment des conséquences qu'elles peuvent avoir sur les conditions de travail et l'emploi.

2. Terminologie et délimitation du champ de recherche.

Les termes de "secteur des auxiliaires de transport" et, à plus forte raison, de "métiers d'auxiliaires de transport", sont extrêmement imprécis. Les ambiguïtés que de telles appellations soulèvent apparaissent clairement dans plusieurs documents de la bibliographie qui, par souci de

cohérence et faute de mieux, décrivent les auxiliaires de transport comme des entités-modèles juridiquement autonomes, mono-fonctionnelles, et au service soit du transporteur, soit du chargeur. En effet, les réalités qui sont désignées sous ces termes sont à la fois de l'ordre des métiers en tant qu'ensembles de compétences (que celles-ci procèdent d'une formation, ou de l'expérience), et de fonctions économiques (par exemple, réaliser l'appairage sur le marché des transports). Quelques clarifications terminologiques s'imposent donc avant même que de chercher à délimiter le champ de l'étude.

Les professions du transport désigneront, par la suite, des activités liées au transport telles qu'elles sont définies par les textes juridiques et reprises par exemple dans le LAMY-Transports: pour l'essentiel, on distinguera à ce titre la commission de transport, le transit, le courtage de fret maritime, fluvial ou routier, et l'exploitation d'un dépôt de colis. C'est au niveau des professions que se rattachent les droits, obligations, privilèges définis par les textes juridiques. Il est à noter que la manutention, qui apparaît souvent dans la littérature comme une activité "auxiliaire du transport", ne trouve guère sa place parmi les professions du transport ainsi définies.

Les métiers du transport renverront désormais à l'exercice de compétences acquises grâce à un certain type de formation, ou à l'expérience. Les métiers du transport sont constitués de l'ensemble des qualifications nécessaires pour assurer la bonne circulation des marchandises: ainsi, on considèrera que les personnes qui travaillent dans le cadre d'un service Transports, au sein d'une entreprise industrielle ou commerciale, exercent ces métiers; ils exercent plus particulièrement des métiers d'auxiliaires à partir du moment où le transport proprement dit est sous-traité, mais pas son organisation. Par ailleurs, l'exercice d'une profession du transport suppose généralement la connaissance de plusieurs métiers.

Contrairement au document de l'Institut Portuaire de Recherche et d'Enseignement qui assimile les fonctions du transport aux tâches élémentaires nécessaires pour en assurer la réalisation (dans une tentative qui ne reste pas moins très intéressante de clarification des concepts), le mot de fonction sera réservé ici pour désigner les aspects économiques au sens strict du rôle des auxiliaires de transport; de par sa connotation abstraite et économique, ce terme sera employé de façon relativement indépendante des modes de transport: on dira ainsi que les divers types de courtiers ont en commun une fonction qui est celle d'appairage entre offre et demande de transport.

Les tâches des auxiliaires de transport sont constituées de l'ensemble des activités élémentaires nécessaires pour la réalisation d'une prestation de transport, hormis précisément le transport pur. Ces tâches sont aisément énumérables en suivant le cheminement de la marchandise.

Enfin, seront distinguées de toutes les dénominations précédentes, celles qui visent à décrire les entreprises en tant qu'entités juridiques, personnalités morales, ou sièges de décisions: sociétés, entreprises individuelles, sous-traitants, groupes ... Cette dernière distinction, qui peut paraître évidente, est en fait très importante, car il existe de nombreuses entreprises qui exercent des métiers, voire des fonctions d'auxiliaires (sans parler des tâches) d'auxiliaires, et qui n'ont rien à voir avec les entreprises d'auxiliaires dont les statuts juridiques précisent que l'objet est précisément d'exercer ces professions: ce peut être le cas de certains transporteurs, et surtout de nombreux chargeurs.

3. La bibliographie, une approche dynamique.

On mesure dès lors l'ampleur et la complexité d'une recherche sur les auxiliaires, qui met en jeu à la fois les aspects techniques et économiques des activités de transport, les dimensions juridiques, organisationnelles, les qualifications et classifications, etc.; qui devra, pour dépasser les limites des statistiques disponibles, recourir au détour d'une enquête concrète, de la monographie.

Avant de lancer un tel projet, une sage précaution est d'opérer un bilan bibliographique préalable. Pour dresser un état de l'art, sans doute, identifier les connaissances disponibles sur lesquelles s'appuyer et orienter des investigations vraiment originales.

Mais un bilan bibliographique ne se fait pas "innocemment", sans une problématique au moins implicite, sans un certain nombre de questions posées en préalable. L'introduction ci-avant a déjà présenté les grands traits de nos options: elles privilégient l'identification des fonctions "tertiaires" du transport (qu'elles soient liées à la production, au traitement des informations, à la conception, à la mise en oeuvre ou au réglage des chaînes et des réseaux), et se définissent donc aussi par différence et en relation avec des fonctions de traitement physique des produits transportés.

Réciproquement, ce tour d'horizon de la littérature permettra de mettre à l'épreuve, valider, préciser cette problématique, comme il apparaîtra en conclusion. En quoi l'exercice du bilan bibliographique est, pour nous, une approche dynamique de la connaissance du domaine, complexe et changeant, des auxiliaires de transport.

SYNTHESE BIBLIOGRAPHIQUE

PREMIERE PARTIE: L'INFORMATION D'ISONIBLE

1. Objet.

Le bilan bibliographique qui suit a deux composantes: l'une est simplement la réunion des fiches de lecture rédigées à partir de tous les documents rencontrés au cours de cette phase de l'étude et qui semblaient présenter un intérêt; si elle a évidemment été établie la première, cette partie est ici repoussée en fin de volume. L'autre est l'analyse de ces documents qui permet de déboucher sur un certain nombre de directions de recherche.

Son objet est avant tout de donner une idée de l'état de l'art sur la question des auxiliaires de transport: on y décelera sans mal une pauvreté bibliographique qui laisse largement ouvert le champ des recherches. Sans pour autant prétendre à une exhaustivité inaccessible, le bilan qui suit résume certainement la majeure partie de la littérature disponible en France sur ce thème: elle est loin d'être surabondante, quantitativement et qualitativement.

Ce bilan s'imposait d'abord à des fins d'information sur un secteur mal connu. Il permet également de mettre en valeur les méthodes d'investigation et les modes de raisonnement utilisés à l'égard des auxiliaires, parfois d'en souligner les insuffisances. Enfin, si l'on peut considérer que le volume d'information produite est à la mesure de l'intérêt suscité par le secteur, on pourra s'interroger sur sa relative disgrâce aux yeux des pouvoirs publics depuis la fin des années 1970, et la négligence des chercheurs à cet égard.

Il est à noter que les fiches de lecture ont été rédigées au fur et à mesure de la lecture des différents documents: certaines informations largement détaillées dans les premières fiches rédigées ont été de moins en moins reprises au fur et à mesure qu'elles revenaient sous une forme voisine dans les documents étudiés ultérieurement. Les fiches doivent donc être considérées non pas comme de simples résumés, mais comme une masse globale d'outils de travail.

2. Sources.

La part la plus importante des documents de la bibliographie est issue de la bibliothèque de l'OEST (Observatoire Economique et Statistique des Transports) du Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports. Y sont accessibles notamment l'ensemble des études réalisées au sein du Ministère, dont quelques-unes du milieu des années 1970 sont particulièrement intéressantes, et les études et recherches commanditées par le Ministère à divers organismes extérieurs (TER, ADRHEN, CERLIC...) sur des thèmes généralement plus ponctuels. Outre d'autres documents de sources diverses (BIPE, CFCE...), dont quelques-uns de source professionnelle, cette bibliothèque dispose d'une rubrique "auxiliaires" dans le fichier des articles de presse qui permet d'obtenir aisément des échos de la presse professionnelle sur des problèmes d'actualité.

Un sondage a été réalisé dans le fichier informatisé CIDET, avec l'aide du centre de documentation de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports), mais n'a pas donné beaucoup d'indications nouvelles: ce fichier comporte moins de références françaises que celui du Ministère; les autres références sont dans une proportion écrasante des documents de langue allemande, dont la plupart sont issus de la Deutsche Verkehrs-Zeitung, et concernent en fait la vie de la profession au jour le jour, en Allemagne.

La bibliothèque du CFCE (Centre Français du Commerce Extérieur), qui vise essentiellement à conseiller les exportateurs dans le choix de leurs pays d'exportation, est conçue suivant une logique qui semble éliminer, dans un premier temps au moins, la question des transitaires du nombre des questions pertinentes pour les exportateurs.

Si la consultation du fichier général des thèses a donné peu de résultats autres que les thèses qui figuraient à l'OEST, la bibliothèque du CTD (Centre Transport et Distribution du CNRS, dirigé le Professeur Bauchet) a fourni un nombre important de mémoires d'étudiants (DESS Transports

et Distribution de l'Université de Paris-I), dont plusieurs concernent, chaque année, les auxiliaires et particulièrement les auxiliaires maritimes, ainsi qu'une thèse récente sur la comparaison entre les commissionnaires de transport français, et les Spediteure allemands.

3. Statut des références relevées.

Comme en témoignent les fiches qui suivent, la plus grande part de la littérature produite sur les auxiliaires de transport, et sans doute la part la plus intéressante, est issue des rapports administratifs, ou des rapports de recherche commandités par l'administration. On peut noter, d'ailleurs, que cette production fut particulièrement abondante au début et au milieu des années 1970: quand un groupe interministériel de travail a été réuni sur ce thème, et a produit un certain nombre de rapports (5) préparatifs d'une entreprise plus vaste de synthèse comparative internationale, qui n'a pas abouti. Depuis, il semble que le Ministère ait renoncé à mener des études globales sur ce thème; depuis 1980, les études disponibles à l'OEST portent sur des aspects beaucoup plus ponctuels, et elles ont été sous-traitées dans leur quasi-totalité à des sociétés de conseil. L'ensemble de ces documents est clairement destiné à fournir aux pouvoirs publics les informations propres à fonder leur action, mais on peut remarquer qu'ils ne posent pas toujours avec acuité le problème préalable des concepts les plus pertinents, pas plus d'ailleurs qu'ils ne s'interrogent avec autant d'insistance sur les méthodes d'analyse les plus efficaces: ces aspects sont d'autant moins abordés que le thème est plus ponctuel. Parmi ces références, certains rapports élaborés par des organismes de recherche ont toutefois un statut intermédiaire entre le rapport administratif et le rapport de recherche.

Pour ce qui est de la recherche au sens strict, on ne peut qu'être frappé par l'extrême rareté de la littérature: si le thème des auxiliaires peut sembler un bon sujet de mémoire (pour un DEA ou DESS), qui se centre généralement sur des aspects descriptifs et opérationnels de l'activité des auxiliaires, il est rarement choisi comme sujet de thèse; d'ailleurs, les trois thèses répertoriées dans la bibliographie (dont une n'a pas fait l'objet de fiche de lecture, car plus ancienne que les autres et partiellement redondante) portent sur des sujets semblables: ce sont des comparaisons internationales entre auxiliaires du transport routier, comparaisons à très forte connotation juridique, qui font peu de place aux variables économiques.

En ce qui concerne la presse, les articles de fond sont extrêmement rares: la presse non spécialisée ouvre rarement ses colonnes à ce thème, sauf une fois par an, au moment du congrès annuel de la PFCAT; sinon, le thème apparaît essentiellement dans la presse spécialisée du secteur des transports, parfois dans la presse qui traite du commerce international. Le clivage par modes reste très net entre les revues, et par conséquent les problèmes des auxiliaires plurimodaux sont rarement abordés. Enfin, les articles concernant les auxiliaires sont souvent publiés par vagues, quand un problème ou un débat important agite les milieux professionnels: ne disposant pas de journal professionnel spécialisé, les auxiliaires restent tributaires de la presse des transporteurs. Il faut un événement particulier, notamment une querelle entre transporteurs et auxiliaires, pour que ces derniers y soient mentionnés. La polémique est alors entretenue pendant quelque temps dans les colonnes de la même revue, ce qui ouvre en général des perspectives intéressantes sur les enjeux actuels de la profession.

Rares sont les documents d'enseignement qui traitent du problème des auxiliaires; les cours de Transports les mentionnent parfois, mais de façon incidente. S'ils sont rares, certains d'entre eux ont néanmoins le mérite d'expliquer les choses fort clairement, et de poser des problèmes importants. Ces publications sont évidemment occasionnelles.

Les quelques références qui ne font pas partie, à strictement parler, des ensembles précédemment évoqués, sont constituées de publications d'organismes de recherche comme l'INSEE, le BIPE ou la DAFSA, qui ont l'occasion d'aborder de façon épisodique le secteur des auxiliaires de transport, et de l'inclure au sein de publications dont le champ est, en fait, plus large: l'ensemble des transports y est saisi de façon globale. Sauf en ce qui concerne l'INSEE qui publie des statistiques régulières, ces études s'inscrivent dans des perspectives non spécifiques au secteur.

4. Remarque sur les sources étrangères.

Il est incontestable que l'ignorance de la littérature étrangère, sur un thème par excellence international, est une lacune qu'il faudra combler. Mais la nature même de la littérature française disponible explique, par continuité, la rareté de la littérature étrangère disponible à Paris.

Les éléments les plus intéressants que nous ayons rencontrés relèvent en effet de la "littérature grise": textes de communication, rapports, mémoires d'étudiants ne faisant pas l'objet d'une publication effective dans une revue ou un ouvrage.

C'est le type de littérature qui se diffuse le plus difficilement et qu'il faudra aller consulter sur place dans les centres étrangers de documentation et de recherche sur les transports.

DEUXIEME PARTIE: SYNTHESE DE CONTENU

Conformément aux distinctions que nous esquissons ci-avant, nous analyserons le contenu des documents répertoriés en envisageant successivement les éléments relatifs aux professions, aux métiers, aux entreprises.

1. Les professions.

Les multiples professions de transport se distinguent selon une définition juridique explicite (6), ou consacrée comme telle par la jurisprudence. La liste en est la suivante:

- commission de transport,
- transit,
- courtage de fret fluvial,
- courtage de fret routier,
- courtage de fret aérien,
- courtage maritime,
- courtage d'affrètement maritime,
- consignation et agence maritime.

Outre le critère du mode, important ici comme ailleurs, les professions se différencient par selon le critère essentiel de la responsabilité juridique: seul, le commissionnaire de transport (7) est organisateur de transport titulaire d'une obligation de résultat, les courtiers et transitaires étant par définition des mandataires (de l'une, de l'autre, ou des deux parties que sont le chargeur et le transporteur). Le commissionnaire de transport est, selon le décret du 30 Juin 1961, "toute personne, physique ou morale, qui fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom un transport de marchandises pour le compte d'un commettant dans les conditions définies par le Code de Commerce"; Il s'engage donc à faire parvenir une marchandise à destination. Le transitaire, par contre, s'engage à expédier des marchandises, et n'est responsable que de ses fautes propres (8).

De nombreuses entreprises d'auxiliaires se sont récemment mises à même d'exercer des fonctions de commissionnaires: cette évolution est souvent soulignée dans la littérature. Pourtant les chargeurs sont loin d'être toujours au courant de cette distinction, et du statut juridique de l'auxiliaire avec lequel ils ont contracté (9), à plus forte raison quand cet auxiliaire intervient sous l'un ou l'autre statut selon les opérations ou les clients. En cas de litige, l'auxiliaire choisit toujours le statut qui lui est le plus favorable, celui où sa responsabilité engagée est moindre (en général, celui de mandataire), et bien souvent l'imprécision des contrats, ne permet pas de trancher. Les critères retenus le plus fréquemment par les tribunaux pour qualifier un commissionnaire de transport sont: l'organisation du transport, et le choix des voies et moyens de son exécution.

Ces ambiguïtés juridiques trouvent leur prolongement dans le vocabulaire utilisé: ainsi, le terme de transitaire qui désigne, au sens strict, un auxiliaire mandataire en transport international, est souvent étendu à tous les auxiliaires qui s'occupent de transport international (10). On retiendra ici l'acceptation stricte du terme, mais l'usage courant pourrait bien refléter l'évolution des pratiques et confirmer l'élargissement de la signification économique du concept. Ceci n'est évidemment pas indépendant du développement du métier d'organisateur de transport, et de la profession de commissionnaire dans les activités internationales: sous cet angle, on peut parler d'évolution de la profession.

La persistance des litiges et conflits à ce sujet peut paraître imputable, dans une large mesure, aux auxiliaires eux-mêmes: de fait, la position de la PFCAT, et les règles juridiques qui prévalent en France, ne simplifient pas la situation puisqu'il n'existe pas de convention unificatrice à l'instar d'autres pays comme la RFA, et que les auxiliaires ne sont pas obligés de décliner leur qualité dans le contrat qui les lie aux chargeurs. On notera néanmoins que quelques grandes entreprises annoncent clairement les règles du jeu en refusant, par exemple, d'intervenir comme mandataires (12).

2. Les métiers.

Nous en dresserons d'abord la liste, pour en établir ensuite une classification fondée sur leurs caractéristiques économiques et en esquisser l'évolution.

2.1. Liste.

Les métiers renvoient à des compétences spécifiques; les descriptions de ces tâches (13) sont répétées fort souvent dans la littérature, où elles tiennent lieu d'analyse et de préalable nécessaire à toute étude de l'un ou l'autre des auxiliaires de transport. Les métiers les plus couramment cités sont les suivants:

- groupage:
 - aérien,
 - maritime (qui comprend l'exploitation de centres d'empotage/dépotage pour conteneurs),
 - routier.
- affrètement:
 - routier,
 - maritime,
 - aérien,
 - fluvial.
- exploitation de bureaux de ville.
- commission en denrées périssables.
- commission en douane.
- consignation de cargaison.
- transit frontalier.
- organisation de transport (engineering, logistique).
- organisation de transport combiné.
- exploitation d'un bureau de fret.
- exploitation d'un dépôt de colis.

Mais il existe d'autres métiers, moins fréquemment classés parmi ceux d'auxiliaires de transport, qu'il est difficile d'exclure; il s'agit en l'occurrence (14) de:

- la location, l'entretien et la réparation de conteneurs.
- la location de véhicules industriels.
- la manutention (stevedores, acconiers) et tous les métiers liés (notamment saisissage, calage, accorage, pointage en maritime).
- l'emballage, conditionnement.
- l'exploitation d'aires de stockage, de hangars, d'entrepôts.
- le contrôle (contrôles et expertises commerciales, agréage).

D'autres métiers enfin sont résolument classés en dehors des activités d'auxiliaires, et pourtant apparaissent

de façon systématique comme du ressort des auxiliaires: tous les métiers qui consistent à effectuer des avances de fonds en lieu et place du client. Ainsi, les auxiliaires sont sollicités, et mis en concurrence par leurs clients, pour le paiement des avances sur fret aux transporteurs, des avances sur droits de douane et TVA à l'importation, ce qui revient à leur imposer le métier de pourvoyeur de crédits de trésorerie (15). Il arrive également que certains auxiliaires soient aussi affacteurs et (dans des cas assez particuliers) fournisseurs de crédit-bail.

Les prestations réalisées dans le cadre de ces métiers font l'objet d'une tarification d'autant plus complexe que les réglementations sont plus nombreuses: les auxiliaires sont payés soit par le chargeur, soit par le transporteur, et souvent les deux à la fois (parfois aussi par l'Etat), sous la forme de commissions au tonnage, ou à l'opération, d'honoraires et frais de dossiers divers; les tarifs réellement pratiqués, compte-tenu des remises, sont mal connus (16).

2.2. Spécificités et classifications.

Les imprécisions de la classification précédente, qu'elles touchent les métiers les plus cités ou les métiers périphériques, reflètent assez bien celles qui apparaissent dans la littérature; la question du critère qui permettrait de séparer, d'identifier, de spécifier les métiers d'auxiliaires de transport par rapport aux autres, et notamment par rapport au transport, n'est jamais réellement posée, à plus forte raison résolue; à l'exception de deux analyses portant plus spécifiquement sur ce point: selon la première, les auxiliaires seraient "des experts en réglementation", ce qui leur conférerait un certain pouvoir, et des "manipulateurs de l'incertitude à leur profit" (17); ailleurs encore, on trouve que "les activités de service vivent en partie de la spécificité et de la complexité du marché", ce qui expliquerait que les auxiliaires s'opposent à la "standardisation, l'homogénéisation et l'amélioration de la transmission des informations relatives au marché" (18). On retrouve là le vieux jugement selon lequel les services, improductifs, viendraient parasiter la "vraie" valeur ajoutée issue de la seule production de biens. Ce soupçon n'est pas rare de la part de chargeurs qui connaissent mal le secteur. Or, si la circulation de l'information se fait mal, il y a là place pour un auxiliaire, un intermédiaire qui contribue à la création d'information, et ne se contente pas de transmettre des données: son action se répercute, de façon médiate, sur la productivité et la rentabilité des activités immédiatement

productives qui font appel à lui.

Sur le point particulier de la distinction entre transport et auxiliaire de transport, la littérature est rare et souvent ambiguë... Pourtant, il semble que dans l'actualité de la vie des firmes, les choses soient claires, comme le prouvent les documents de source professionnelle: toutes les grandes entreprises considérées comme de grandes entreprises de transport par le grand public sont en fait des auxiliaires de transport et l'énoncent clairement dans leurs documents professionnels; elles se chargent de l'organisation du transport, et ne le réalisent elles-mêmes que partiellement, quand ce transport est "à valeur ajoutée" (masses indivisibles importantes des grands contrats clés en main, qualité de service particulière...), en confiant le reste à des sous-traitants (18), le plus souvent selon des contrats particuliers qui engagent à la fois le transporteur et le donneur d'ordres. Les PME, pour leur part, se définissent généralement plus clairement comme auxiliaire ou comme transporteur; dans ces entreprises, il est aisé de déceler si l'affrètement, par exemple, est une pratique régulière visant à centrer l'activité de la firme sur l'organisation de transport, ou un simple moyen de faire face aux pointes de trafic (19). Sur ce point particulier, on peut lire:

- que les conditions actuelles d'exploitation d'un parc de véhicules laissent peu de place à un objectif autre que celui de maximiser son taux d'utilisation; à cet égard, que les grandes entreprises du secteur reconnaissent généralement avoir abandonné le transport pur, car cette activité ne pouvait être rentable à moins de frauder, ou de faire travailler le personnel dans des conditions dégradées (20).

- que les métiers d'auxiliaires supposent un apprentissage suffisamment important (sauf, peut-être, dans le cas de l'affrètement routier) pour constituer une barrière à l'entrée non négligeable.

C'est pourquoi les quelques entreprises qui font à la fois du transport pur et de l'auxiliaire sont soit des groupes avec des filiales distinctes, soit de moyennes entreprises où les deux activités s'additionnent plutôt qu'elles ne se conjuguent. Ces quelques remarques issues de la littérature existante ne fournissent pas un critère de distinction net entre métier de transporteur et métier d'auxiliaire; elles témoignent pourtant de la réelle existence d'une ligne de démarcation entre les deux.

Parmi les métiers d'auxiliaires eux-mêmes, trois classifications sont utilisées dans la littérature pour tenter de rendre compte d'une réalité assez enchevêtrée:

- a) la classification par modes, qui traduit bien l'éloignement des compétences nécessaires pour faire respectivement du maritime, du routier, du fluvial, etc, mais qui élude un peu facilement l'existence d'entreprises plurimodales, et l'émergence d'un métier d'organisateur de transport indépendant d'un mode particulier (21). L'existence de ce clivage par modes trouve des justifications :

- historiques: en France, on a commencé par faire du maritime et de l'international bien avant le routier et le transport intérieur (22).

- réglementaires: la commission de transport ou le courtage de fret suppose une autorisation, une licence, ou un agrément différent pour chaque mode. Certaines grandes firmes disposent à la fois de plusieurs d'entre eux. Cependant, les règles juridiques de fonctionnement des professions correspondantes restent différentes et marquent profondément la pratique de chaque métier. Il est enfin des justifications inhérentes aux compétences elles-mêmes, suffisamment importantes pour que de grandes firmes, qu'on ne peut taxer d'archaïsme, se décentralisent en respectant cette logique multimodale (23).

- b) la classification selon les intérêts défendus par l'auxiliaire : auxiliaire au service de la marchandise ou auxiliaire au service du transporteur, classification qui a des connotations juridiques assez fortes. Elle est très employée en maritime, alors même que certains auxiliaires diversifiés (pratiquant conjointement le transit et la consignation) peuvent être à la fois mandataires du transporteur, et commissionnaires du chargeur (24); mais elle est beaucoup moins pertinente pour les transports terrestres ou fluviaux, du fait de la moindre importance des auxiliaires mandataires et de l'émergence du commissionnaire de transport.

- c) la troisième classification distingue les métiers "industriels" des métiers de "service" (25). La ligne de démarcation est ici tracée entre les auxiliaires utilisant, pour l'exercice de leur activité principale, des investissements matériels importants: manutentionnaires, groupeurs ou messagers; et ceux qui peuvent se contenter de simples bureaux, téléphones et ordinateurs: consignataires, commissionnaires. Cette dernière classification est intéressante, car elle permet d'identifier les auxiliaires

dont l'activité est fondée sur la production, le traitement ou la retransmission d'informations, donc typiquement les métiers du tertiaire; elle n'en comporte pas moins des ambiguïtés, et ne suffit en aucun cas à rendre compte de la structuration actuelle des métiers dans les grandes entreprises.

2.3. Evolutions.

Les métiers sont loin d'être inertes: la littérature témoigne largement de ces évolutions, mais le plus souvent de façon ponctuelle. Les évolutions plus couramment signalées forment une liste assez longue, que nous présentons sans ordre hiérarchique strict:

- l'ampleur prise par le métier d'organisateur de transport et, corrélativement, l'importance accrue des commissionnaires de transport.

- le recentrage du métier d'agréé en douane sur les transports à destination ou en provenance des pays hors CEE: la suppression prochaine des barrières douanières entre les pays de la CEE menace leur activité européenne. On note que le terme de métier prendra alors tout son sens: la mise en place de SOFI et des procédures de déclaration simplifiées ont nettement rétréci les "compétences" nécessaires pour effectuer les formalités, et les projets d'automatisation totale de la déclaration en douane pourraient en limiter encore le rôle. En revanche, la négociation en douane suppose dans certains pays hors CEE une réelle connaissance des pays, voire la constitution de réseaux de relations (27).

- le développement de l'organisation de transport combiné (28).

- les transformations encore mal connues (et surtout peu étudiées) de nombreux métiers du fait de l'informatique (29). Dès à présent, elle peut faciliter la facturation, la gestion commerciale, permettre une meilleure connaissance et donc une plus grande maîtrise des coûts, mais la diffusion de l'informatique est encore loin d'être générale dans les petites entreprises (30). L'informatique peut contribuer à modifier l'organisation du travail en accélérant la circulation de l'information, en automatisant certaines opérations, en provoquant une interconnexion des systèmes informatiques avec ceux des clients, ce qui pourrait contribuer à les fidéliser. Ces évolutions sont généralement présentées comme propres aux auxiliaires, distinctes de celles qui peuvent concerner les transporteurs. A en juger

par les documents disponibles, il semblerait même que le transport soit moins concerné, par opposition aux métiers d'auxiliaires du groupage, de l'entreposage, de la distribution, de l'organisation de tournées, etc. De leur côté, les auxiliaires et surtout les petites firmes éprouveraient des réticences devant l'informatisation: cela confirme-t-il qu'elles utilisent à leur profit l'insuffisante transparence du marché, conformément au diagnostic de divers documents? Certaines réalisations dépassant de très loin la simple informatisation de tâches de gestion courante ont été mises en place dans plusieurs entreprises de groupage, notamment les plus grandes qui s'en estiment satisfaites (32).

- l'évolution du métier de groupage dans le sens d'un fractionnement encore plus poussé des tâches: la décomposition séquentielle des tâches (enlèvement, groupage, transport, dégroupage, livraison) qui constituaient le métier de groupeur il y a quelques années (maîtrisant, sinon exécutant, les cinq tâches), est rendue caduque par l'émergence:

- de comportements d'impartition (pratiques de fourniture ou de sous-traitance de spécialité s'apparentant au partenariat): en maritime, les armateurs se chargent souvent du dégroupage des conteneurs qui leur sont confiés par des groupeurs non implantés dans les pays de destination (33).

- d'une dissociation entre la commercialisation du service, et son exécution/exploitation: en groupage international, il existe peu de lignes à destination d'un même pays, pour bénéficier d'économies d'échelle importantes; il y a donc sur chaque ligne un petit nombre de groupeurs avec lesquels les autres groupeurs, éventuellement spécialisés sur une autre destination, passent des accords de correspondance (34). Cette dissociation n'est généralement pas perceptible par les clients.

- l'importance accrue du métier de consignataire, ou d'agent maritime avec la conteneurisation, et le développement du carrier-haulage des armateurs: ceux-ci délèguent tout ou partie des pré- et post-acheminements à leurs représentants dans les ports (35).

- l'émergence des métiers liés au conteneur: location, entretien, réparation, mise à disposition (36) donnent naissance à autant de métiers indépendants, encore que les entreprises qui les pratiquent soient souvent des filiales de grands transporteurs.

- l'évolution de certains métiers maritimes vers des activités qui ne nécessitent plus une implantation privilégiée dans les ports: c'est le cas notamment des "transitaires maritimes", des organisateurs de transport maritime, qui s'implantent plus fréquemment à l'intérieur du pays avec la création de centres régionaux de dédouanement (37). Pourtant, il semble que les transitaires portuaires soient préférés par les exportateurs, car moins chers et plus à même d'assurer leur fonction de surveillance (38).

- l'apparition d'un métier qui dépasse encore l'organisation du transport, et qui s'apparente à celui de logisticien: cette prestation de service revient à organiser complètement le réseau de distribution d'une entreprise industrielle ou commerciale, y compris l'entreposage, l'emballage, le reconditionnement, le suivi administratif, la livraison, etc. (39).

- la généralisation de l'exercice d'un métier annexe: celui de banquier, ou plus précisément de fournisseur d'avances de trésorerie:

- ce métier s'exerce à l'égard des transporteurs, pour certains auxiliaires comme le courtier de fret fluvial ("ducroire du fret") tenu statutairement (40) de faire des avances sur fret aux bateliers. Des projets visant à étendre certaines de ces obligations aux commissionnaires de transport semblent avoir été abandonnés sous la pression des syndicats professionnels.

- ce métier s'exerce également à l'égard des chargeurs, et notamment des importateurs (41).

3. Les entreprises.

Les entreprises, malgré le caractère parfois trop global d'un tel découpage pour l'étude des fonctions d'intermédiation, constituent la rubrique la plus abondante de notre moisson bibliographique. On envisagera successivement, après une brève présentation, les problèmes internes, les rapports entre auxiliaires, les rapports avec les transporteurs, les stratégies "gagnantes".

3.1. Présentation.

Pour l'approche des entreprises, on note tout d'abord que les statistiques (42) sont rares, ou plutôt que les sources statistiques sont peu exploitées parce que tenues pour peu pertinentes, et souvent contradictoires (43). L'exemple d'une étude régionale, sur la Haute-Normandie, montre que des éléments intéressants existent, qui pourraient être valorisés (44). Selon des sources professionnelles reprises par la presse (45), il existe en France environ 1150 entreprises d'auxiliaires de transport, qui emploient 130 000 personnes; 60% des transports routiers et maritimes sont organisés par ces firmes, ainsi que 95% des transports aériens.

La littérature présente un nombre relativement important de monographies d'entreprises, qui fournissent le plus souvent des informations précises et complètes, malheureusement assez peu exploitées (46).

Que le secteur des auxiliaires connaisse généralement des problèmes, la littérature en témoigne plus qu'abondamment. Certains d'entre eux sont des problèmes internes de gestion; les autres concernent les relations avec leur environnement économique, et principalement les autres acteurs du monde des transports.

3.2. Problèmes internes.

Le problème interne le plus fréquemment évoqué, notamment pour les PME, est celui des qualifications du personnel, des compétences insuffisantes en gestion et en informatique qui empêchent le recours à des techniques modernes:

- certains rapports administratifs (47) évoquent précisément la modernisation des moyens d'exploitation et de gestion, la nécessité d'une meilleure formation professionnelle, d'une amélioration des moyens de traitement de l'information, et corrélativement d'une normalisation informatique; ils proposent la création de sociétés de conseil aux auxiliaires, et la mise en place de barrières administratives à l'entrée de la profession. La plupart des comparaisons internationales mettent également les auxiliaires français à l'index pour le manque de qualification et de formation de leur personnel.

- en maritime, on fait aussi état des difficultés des auxiliaires de petite ou moyenne taille à trouver des juristes qualifiés à des niveaux de salaires accessibles (48), et de la nécessité d'investissements en matière grise (49).

- plus généralement, les documents rencontrés soulèvent la nécessité d'une simplification des procédures, et par exemple de la mise en place d'une politique de gestion intégrée pour les retours à vide (50).

Les entreprises de groupage font l'objet d'une étude spécifique (51). Il en ressort qu'à l'exception de quelques grandes firmes modernes, le fonctionnement interne des entreprises de groupage est caractérisé par :

- le manque d'explicitation des stratégies d'entreprise,
- une appréhension floue du marché,
- la description de leur activité comme la vente de km, et non pas d'un service jugé sur sa qualité (délais, risques),
- un degré d'informatisation faible,
- un personnel vieillissant et peu formé (52),
- le manque de prévision et de coordination.

Parmi les faiblesses des auxiliaires français, figurent également l'insuffisance de leurs implantations et de leurs réseaux. Cet observation fréquente concerne :

- les implantations à l'étranger: les auxiliaires français sont peu internationalisés, et leurs implantations sont encore très marquées par l'histoire coloniale de la France (53); de plus, la qualité de service proposée sur les relations internationales est souvent jugée médiocre (54). Un facteur négatif semble jouer à l'encontre des implantations à l'étranger: l'inadaptation du système administratif d'aides à l'exportation et à l'internationalisation (55). Cet

état de fait expliquerait la faiblesse des auxiliaires français sur les trafics tiers (56). Un autre élément vient tempérer ces conclusions: les transitaires français préféreraient les accords de correspondance avec des transitaires étrangers aux implantations directes, coûteuses et risquées; les arguments du débat entre implantation et impartition (accords avec d'autres firmes) apparaissent peu dans la littérature (57).

- les implantations dans les petites localités et le réseau français (58). Ceci s'explique, partiellement au moins, par la centralisation géographique française (des activités, du réseau ferré...) autour de Paris, qui induit deux types de trafic:

- des volumes importants sur quelques grandes lignes (grandes métropoles),
- des envois de détail sur le reste du réseau.

Cette situation est relativement propre à la France: en RFA, par exemple, les réseaux des Spediteure sont beaucoup moins centralisés du fait du nombre des métropoles industrielles réparties sur le territoire; les barrières à l'entrée correspondantes sont d'autant plus hautes, et expliquent pour une large part la difficulté des auxiliaires français à s'y implanter.

Nombre des problèmes rencontrés par les firmes françaises sont imputés à la faiblesse de leur taille. Le secteur des auxiliaires semble en effet moins concentré en France qu'en RFA, aux USA, ou en Grande-Bretagne: il est constitué de quelques grandes firmes auxquelles font face des centaines de micro-entreprises (59). La FFCAT, pour sa part, avance l'idée que les structures socio-économiques du secteur sont voisines de la moyenne nationale, et comparables à celles des pays étrangers, ce qui statistiquement n'est pas contradictoire (60). L'une des propositions récurrentes des rapports d'origine administrative consiste à favoriser les regroupements d'entreprises (sous la forme de GIE, par exemple) ou, en tous cas, à développer la concertation (61): les critères proposés pour le regroupement sont, en général, le type de trafic, les zones géographiques, ou les centres de groupage. A noter que, dans l'actualité, des tendances au regroupement sont décelables notamment sous la forme de réseaux de franchise (62).

Sont fréquemment soulignées des évolutions récentes qui rendent cette concentration encore plus nécessaire:

l'informatisation de la profession, qui devrait imposer aux auxiliaires des investissements relativement lourds dans les années à venir; or ces investissements (en matériels, logiciels, mais aussi en compétences informatiques) sont, de par leur coût, inaccessibles aux micro-entreprises (63); d'ailleurs, leur rentabilisation suppose également l'existence d'économies d'échelle, d'effets de réseau. La conteneurisation pousse à la concentration pour des raisons techniques (64), et pour des raisons plus politiques avec le rapport de force inégal entre auxiliaires et armateurs (65). L'intégration européenne progressive apparaît aussi comme un facteur de concentration des firmes d'auxiliaires (66); le présupposé de cette affirmation étant que la faiblesse de la taille des auxiliaires français explique leur manque de compétitivité (le raisonnement se boucle). Les informations statistiques qui permettraient de vérifier l'inadaptation de la structure du secteur sont rares.

Le poids des réglementations aussi pose des problèmes aux auxiliaires, du moins à la lecture de la littérature professionnelle, et de certains rapports. Sont citées notamment la tarification routière obligatoire, les licences, et toutes les réglementations qui s'imposent aux auxiliaires, en particulier ceux engagés dans le secteur routier. Ces "problèmes" sont probablement plutôt des "contraintes", et souvent réclamées par les auxiliaires eux-mêmes (en particulier par les petits, pour faire face à la concurrence des grands).

Enfin, on cite souvent le problème du risque, dont certains aspects sont spécifiques aux auxiliaires français:

- les taux de fret, de change, ou encore le prix du carburant sont sensibles au contexte conjoncturel, et fragilisent des paramètres de gestion essentiels pour les auxiliaires, en particulier pour ceux qui ont une activité internationale, et qui commercialisent du transport; les techniques de gestion ne permettent guère de réduire ou de limiter ces risques (67).

- les avances consenties par certains auxiliaires à leurs clients constituent un risque-client non négligeable: ces auxiliaires peuvent perdre, en cas de défaillance du client, non seulement leur propre rémunération, mais aussi les avances consenties; ces "débours" sont constitués, pour l'essentiel, de:

- la TVA, et droits de douane sur importations (68),

- du règlement anticipé du fret au transporteur, obligatoire pour les courtiers de fret fluvial, et

imposé par un rapport de force défavorable à nombre d'autres auxiliaires (69).

Ces risques, évoqués par la presse professionnelle, qui cherche à créer le contexte favorable à leur report sur d'autres agents, fragilisent surtout les petites entreprises.

3.3. Enjeux et conflits dans les rapports entre auxiliaires.

Les appréciations sur la qualité des relations entre les auxiliaires sont fort variables selon le contexte qui les fait naître:

- a) les relations entre partenaires d'une même chaîne de transport.

L'affirmation selon laquelle il n'y a pas de solidarité entre les acteurs d'une même chaîne de transport, qui limiteraient leurs prestations respectives au point de fragiliser la chaîne (70), doit être nuancée par l'analyse des zones de concurrence entre auxiliaires; en effet, les relations entre auxiliaires sont d'autant moins dégradées que leurs prestations et leurs compétences respectives sont complémentaires; c'est pourquoi les relations entre affréteurs et transitaires maritimes semblent relativement aisées (71): les relations de fidélité existent dans ces métiers où les accords sont le plus souvent verbaux, même dans le cas où les relations sont de sous-traitance spécialisée (sous-traitance de tâches qui dépassent les compétences de l'entreprise donneuse d'ordres), par opposition à la sous-traitance simple (pointes de trafic). Ce problème se pose avec d'autant plus d'acuité que les auxiliaires français sont peu diversifiés et intégrés verticalement (72). Le cas des entreprises de groupage est plus particulièrement étudié dans l'un des documents, d'où il ressort que (73):

- la concurrence est peu développée entre firmes de nationalité différente, car des barrières à l'entrée importantes découragent l'implantation d'étrangers dans la plupart des pays: nécessité d'un réseau très développé en RFA du fait de la décentralisation, complexité du dédouanement en France, par exemple.

- même à l'intérieur d'un pays, les chargeurs qui cherchent à mettre en concurrence différents groupements ne comprennent pas toujours qu'il existe peu de lignes de groupage vers une même destination, car les

économies d'échelle sont un facteur essentiel de la baisse du coût: le plus souvent, les lignes sont exploitées par des groupeurs différents, qui passent des accords de correspondance pour les destinations qu'ils ne desservent pas. Il existe donc une stricte division du travail entre exploitation et commercialisation d'une ligne. Les comportements sont ainsi moins concurrentiels qu'il n'y paraît.

- b) les relations de sous-traitance simple.

Les relations entre donneurs d'ordre et sous-traitants sont plus dégradées dans le cas de la sous-traitance simple, entre un affréteur et ses sous-traitants, ou encore entre un commissionnaire de transport et les divers agents auxquels il fait appel. La littérature confirme que, dans ces situations, la discrétion est de mise, pour éviter de perdre des clients au profit de ses sous-traitants.

La sous-traitance n'est pas développée au même titre dans tous les pays. Ainsi, en RFA, les Spediteure qui cherchent à obtenir des gains réels de productivité investissent largement dans le matériel de transport (ce qui réduit leur indépendance à l'égard des modes) et sous-traitent peu. La sous-traitance est plus développée en France par exemple où une logique de marché prédomine, et où les gains de productivité procèdent davantage de la position de force relative des chargeurs face à un secteur des transports globalement surcapacitaire, éparpillé et mal informé.

- c) enjeux et conflits autour de la recomposition des métiers.

Quelque relativement spécialisés, les auxiliaires français exercent généralement plusieurs métiers: le transitaire, qui négocie à la place du chargeur avec les armateurs, et organise donc une part du transport international, est aussi, le plus souvent, agréé en douane. Cet aspect des choses est malheureusement très mal étudié, d'où l'ambiguïté de l'usage des notions ("agréé en douane" désigne alternativement, dans la littérature, un métier au sens le plus restrictif du terme, ou une entreprise qui, entre autres activités à l'exportation, assure le passage en douane pour le compte des chargeurs). On notera pourtant quelques tendances à l'évolution et à la diversification des entreprises, c'est-à-dire à la recomposition des métiers en nouveaux portefeuilles d'activités. Ces évolutions, repérées par des études ponctuelles ou monographiques, mériteraient d'être plus systématiquement étudiées pour acquérir une véritable portée générale:

- les entreprises qui, dans l'histoire, étaient de purs consignataires ou agents maritimes, annexent les métiers des transitaires, quand les armateurs développent le "carrier haulage" et les chargent du transport terrestre et des formalités au port (74). Les activités de ces entreprises recouvraient alors divers métiers nouveaux, dont l'agrément en douane, l'organisation du transport terrestre, l'affrètement routier et ferroviaire, voire même la profession de commissionnaire de transport.

- autre tendance plus ponctuelle qui concerne les consignataires: la substitution possible du capitaine, puis de l'armateur, de son commis succursaliste, du chargeur unique, du consignataire unique de la cargaison, et enfin du consignataire-navire, depuis 1980, au courtier maritime, conducteur de navire et interprète en douane, dont la survie peut paraître de plus en plus menacée (75).

- la tendance est à l'intégration de la consignation par les manutentionnaires traditionnels (et non l'inverse, avec les barrières à l'entrée des investissements nécessaires au lancement d'une activité de manutention); cette intégration va parfois même jusqu'au transit (76).

- une redistribution des compétences s'effectue également entre transitaires portualres et transitaires de l'intérieur (77): historiquement, les transitaires portualres semblaient plus appréciés des chargeurs (78); mais le développement des contrats porte à porte, du transport plurimodal, et la création de centres régionaux de dédouanement, ont contribué depuis une dizaine d'années au développement des transitaires de l'intérieur, au point qu'on peut avancer l'idée d'une substitution des seconds aux premiers.

- aucune étude équivalente n'existe apparemment dans le domaine routier, alors que des évolutions récentes n'ont pu manquer de provoquer des restructurations, qu'elles soient d'origine technologique (plates-formes, centres de groupage, informatisation...), juridique (développement de la profession de commissionnaire de transport, statut d'entreprise de transport multimodal...), ou organisationnelle (développement des accords de partenariat, de réseaux de franchise, de groupements d'intérêt économique). On peut se demander si les commissionnaires de transport diversifiés, de plus en plus nombreux -ce que toute la littérature confirme-, ne vont pas reprendre dans leur porte-feuille d'activités l'ensemble des métiers

d'auxiliaires spécialisés, qui étalent la raison d'être des micro-entreprises; et si l'importance des économies d'échelle (dont l'origine reste à préciser) ne pousse pas à la disparition des petites firmes.

- d) enjeux et conflits liés aux découpages professionnels.

Les conflits d'intérêt entre entreprises d'auxiliaires, liés le plus souvent à l'exercice concurrentiel d'un même métier, trouvent rarement des échos directs au niveau des définitions juridiques des professions; les auxiliaires déplorent plutôt, au contraire, l'absence de statut juridique... Un seul cas, pourtant bien ponctuel, est fréquemment rappelé: celui du conflit entre courtiers maritimes et courtiers d'affrètement maritime; le privilège de place des premiers, qui sont officiers ministériels, a peu à peu été limité aux "places" à strictement parler, et une jurisprudence abondante montre que les courtiers d'affrètement maritime leur contestent ce privilège (place, port, port autonome, ville ?) pour les supplanter dans leurs fonctions (79).

- e) les rapports entre auxiliaires au sein des organisations professionnelles.

Pendant longtemps, les organisations professionnelles des auxiliaires de transport ont été très dispersées (108), et ont eu un problème relationnel chronique avec les usagers du transport, et surtout avec les pouvoirs publics. Les regroupements des années 1970 ont pu rationaliser l'image de la profession. Il reste que la PFCAT, qui comme son nom l'indique, représente:

- les commissionnaires de transport,
- les commissionnaires en douane,
- les transitaires,
- les agents maritimes,
- les agents aériens,

n'est pas le seul représentant tous les auxiliaires puisqu'existent également:

- des Chambres Syndicales de courtiers pour chacun des modes,
- les organisations représentatives des BRF,
- des Associations Professionnelles régionales de commissionnaires-affrêteurs routiers regroupées au sein d'un Groupement National,
- la Fédération Nationale des Transports de Denrées Périssables,
- la Fédération Professionnelle des Associations Professionnelles des entreprises de groupage de

marchandises rail et route, et d'exploitants de bureaux de ville,

et un groupement plus vaste: le CNCT (Conseil National des Commissionnaires de Transport) qui comprend les quatre précédents. La littérature fait peu d'écho aux attributions et compétences respectives de ces organismes (80).

3.4. Enjeux et conflits dans les rapports entre auxiliaires et transporteurs.

La distinction par modes s'avère relativement pertinente pour aborder les relations auxiliaires / transporteurs, dont la nature varie assez fondamentalement selon les modes... même si, par ailleurs, certains auxiliaires ou transporteurs ont acquis la capacité d'intervenir à la fois sur plusieurs modes.

- a) transporteurs maritimes.

La concurrence des armateurs sur des zones de compétence traditionnelles des transitaires est soulignée dans les différents documents, et souvent dénoncée dans la presse professionnelle (81).

L'origine en est systématiquement référée à la conteneurisation. En matière de trafic traditionnel, les transitaires maritimes restent pourvoyeurs de fret presque exclusifs, et les compagnies de navigation européennes ont, plus que les américaines par exemple, conservé une part importante de services spéciaux à côté du trafic conteneurisé (82).

La concurrence est moindre entre armateurs et transitaires sur le groupage maritime (83) avec un développement important du PCL / LCL où les transitaires se chargent du groupage, bénéficiant ainsi des tarifs préférentiels accordés par les armateurs, et laissent le dégroupage aux services de l'armateur. Les armateurs se sont dotés pour cela non pas de filiales de transit, mais de services commerciaux, qui ont accaparé les métiers traditionnels des entreprises de transit maritime (organisation du transport maritime, agrément en douane, éventuellement stockage) et même des entreprises d'affrètement routier, puisque les armateurs proposent de plus en plus souvent un service porte à porte: ainsi les métiers se redistribuent-ils entre les armateurs, les transitaires et les affréteurs, voire les consignataires, représentants de l'armateur sur le port (84). Aucune des études dépouillées n'aborde ce problème en détail. La cause

des déboires des transitaires est renvoyée (85) aux conférences maritimes, qui favoriseraient un comportement collusif visant globalement à éliminer les transitaires de la chaîne conteneurisée (86).

- b) les bateliers et l'Entreprise Artisanale du Transport par Eau.

Le cas du transport fluvial est rarement étudié en détail: quelques observations de la presse professionnelle indiquent que les évolutions récentes ne sont pas favorables aux courtiers de fret fluvial. Depuis 1983, a été mise en place la Chambre de la Batellerie Artisanale, chargée de gérer les problèmes administratifs et sociaux des bateliers, et l'Entreprise Artisanale du Transport par Eau chargée de leurs problèmes commerciaux (elle peut prendre des engagements de nature commerciale: garanties d'exécution, de cale, de prix et de délais) (87); or, cette organisation commerciale a la capacité de faire du courtage, et de pratiquer la commission de transport sous réserve de son adhésion à la chambre syndicale des courtiers; depuis sa création, les courtiers se plaignent de façon récurrente des contraintes que les bateliers leur imposent (la pratique rigide du tour de rôle allonge les délais, et nuit à la qualité de service) et de la volonté de l'EATE de les supplanter, en tous cas de leur refuser l'accès à son conseil d'administration (88). Il semble donc que, pour le transport fluvial, apparaisse également une volonté d'intégration de la part des transporteurs.

- c) SNCF.

Le domaine ferroviaire est rarement abordé dans la littérature. Il semble que le statut de groupeur ferroviaire soit "protégé": il existerait des relations traditionnelles (et probablement des tarifs préférentiels) entre la SNCF et quelques groupeurs, qui peuvent en être les filiales (Calberson). Il est clair (bien qu'une seule étude en témoigne (89)), que le développement actuel du transport combiné, avec des firmes comme Novatrans et la CNC, mériterait de plus amples investigations.

A noter, pourtant, que la littérature professionnelle est parsemée d'interpellations et de dénonciations de la concurrence déloyale de la SNCF, alimentée par les subventions (90). De fait, le conflit existe entre le transport fluvial, mode très minoritaire, en France du moins, et le transport ferroviaire qui, pourtant, n'est pas sans connaître des difficultés.

- d) compagnies aériennes.

Les rapports entre agents de fret aériens et compagnies semblent relativement sereins... cas particulier à côté des autres modes, au point que la littérature n'aborde pratiquement jamais la question de l'appropriation des métiers et des compétences entre auxiliaires et transporteurs aériens (91): seul, subsiste le problème de la commission perçue par le groupeur, ce qui ne constitue pas un problème original. Ces relations, globalement peu conflictuelles, seraient le produit d'un "partage de marché" implicite, et surtout respecté, qui fait des agents de fret aériens les fournisseurs exclusifs de fret des compagnies aériennes, qui acceptent volontiers de sous-traiter cette tâche. Il est possible que la déréglementation du transport aérien contribue à rendre le marché plus concurrentiel.

- e) transporteurs routiers.

Ce cas est de loin le plus complexe, dans la mesure où les activités de transporteur routier et d'auxiliaire sont mêlées de façon inextricable chez tous les gros et même les moyens transporteurs; seuls les petits transporteurs, en fait les tractionnaires, sont réellement en conflit avec les transitaires, et particulièrement les affréteurs purs, qui utilisent la mauvaise circulation de l'information sur le marché pour fonder leur activité; les BRP n'ont, sur le fond, pas meilleure réputation que la moyenne des affréteurs. Une recherche inédite trouverait ici sa place dans la mesure où l'information de base, avant même sa théorisation, fait complètement défaut (92).

3.5. Les stratégies "gagnantes".

Si les développements précédents peuvent donner une image quelque peu négative des performances actuelles du secteur de l'auxiliaire (au niveau global), la littérature témoigne pourtant d'un certain nombre de stratégies particulières "gagnantes". L'une des études (93) en propose d'ailleurs une classification, selon trois lignes caractéristiques:

- débanalisation des produits en vue d'élever les barrières à l'entrée de certains marchés spécialisés,
- logique de réseau,
- diversification.

Sur le fond, le reste des documents tend à confirmer que le succès provient soit d'une spécialisation sur un créneau précis, soit de la croissance pour bénéficier des avantages de la grande taille, que cette croissance prenne la forme d'une extension du réseau, ou celle de diversifications multiples.

- a) débanalisation des services offerts.

Quelques exemples spécifiques sont développés dans la littérature professionnelle. Entre autres:

- le développement, souvent cité, de services express fiables,

- le développement de services logistiques visant à affranchir les entreprises industrielles et commerciales de leurs problèmes d'approvisionnement, d'entreposage, d'emballage, de reconditionnement, de suivi administratif, et de livraison (94).

- le développement d'un parc de conteneurs spécialisés du type conteneurs chauffants ou calorifugés (95). Cette dernière stratégie permet notamment de faire échec à la concurrence des armements maritimes, qui ne porte que sur le conteneur simple.

- b) croissance de la firme.

Le facteur-taille est un argument essentiel de l'analyse économique du secteur telle qu'elle ressort de la littérature. La croissance est souvent une stratégie qui permet de remédier aux difficultés internes et externes des auxiliaires:

- couverture nationale du territoire français,

- développement d'un réseau à l'étranger,

- contrepoids face aux chargeurs puissants (96), etc.

Les regroupements d'auxiliaires sont assez systématiquement recommandés, notamment dans les rapports administratifs, qu'ils prennent la forme de réseaux de groupage, de centres-étoiles multipartenaires, et multimodaux, de groupements d'intérêt économique à missions variées, et plus récemment de réseaux de franchise; les exemples cités -ou les référents implicites- de cette thèse étant, bien sûr, tous les grands auxiliaires... Ceux-ci viennent confirmer cette thèse dans les lignes stratégiques qu'ils déclarent être les leurs (97).

Pourtant, si cette référence à la taille est fréquente, elle n'en est pas moins fragile et peu nuancée. La forme de cette croissance si nécessaire est rarement précisée: croissance interne ou externe, concentration, diversification, intégration-amont, intégration-aval ? De plus, le secteur est décrit comme s'il n'existait que de toutes petites entreprises monométiers, face à des géants intégrés et diversifiés... Or, le problème de la croissance se pose avec acuité pour la firme intermédiaire, au réseau incomplet, légèrement diversifiée, avec un petit monopole très local, qui est la grande absente de ces analyses. D'ailleurs, si les petites firmes connaissent actuellement des difficultés, il semble également que certaines grandes se portent juste un peu moins mal, et évitent de graves problèmes du fait d'un risque plus diversifié.

Enfin, on note que les stratégies adéquates à une firme donnée ne sont pas nécessairement celles qui permettront de rendre un secteur globalement compétitif: le passage du niveau microéconomique au niveau macroéconomique n'est pas sans poser quelques problèmes théoriques et pratiques, qui ne sont même pas entrevus par la littérature existante.

CONCLUSION

EVALUATION ET ORIENTATIONS

Pour incomplète qu'elle soit, cette synthèse bibliographique donne sans doute une vue d'ensemble relativement fidèle de la littérature française sur les auxiliaires et, plus généralement, sur les fonctions d'intermédiation dans le transport de marchandises. Il convient maintenant d'en dresser un bilan, non tant pour décerner satisfecit et blâmes (et à quel titre?), mais pour désigner les directions de recherche les plus opportunes et les plus fécondes.

1. La question du champ de l'étude.

La question du champ de l'étude a déjà largement été abordée dans la synthèse de contenu (98). Dans la perspective de l'évaluation de cette littérature, quelques points méritent d'être rappelés et soulignés.

- a) les limites du secteur des auxiliaires de transport.

Parmi l'ensemble des documents consultés, il n'en est guère qui s'accordent pour situer clairement la limite du secteur des auxiliaires de transport. Bien peu posent même la question explicitement, soit qu'elle dépasse les ambitions d'études qui se restreignent à certaines catégories d'auxiliaires (auquel cas le même problème se pose à un niveau plus fin, et n'est généralement pas résolu), soit que la question soit étudiée par une problématique qui ne concerne pas directement les auxiliaires (par exemple, les grandes entreprises de transport). Le plus souvent, le problème reste implicite, et sont donc classés parmi les auxiliaires ceux qui correspondent le mieux à une définition moyenne de bon sens de l'auxiliarat. Cette dernière dépend alors des fins poursuivies par l'étude. Ainsi, les auxiliaires de transport fluviaux, ferroviaires et aériens sont exclus de la plupart des études qui ne les concernent pas spécifiquement, ce qui peut paraître "normal" quand on sait que ces professions sont exercées dans des cadres réglementaires plus étroits

que les autres. D'un autre côté, les directives et la littérature d'origine administrative visent souvent une réalité beaucoup plus vaste qui concerne tout ce qui gravite autour du transport, y compris les agences de voyage, ou les experts-automobile.

- b) problématique de secteur et problématique de branche.

A l'exception de deux rapports, la littérature existante confond le plus souvent les entreprises dont l'activité principale est l'auxiliarat, et les entreprises diversifiées dont un des métiers, à côté du transport, du stockage-entreposage (est-ce un métier d'auxiliaire?) touche à l'auxiliarat. D'où les confusions déjà évoquées entre métiers, professions et entreprises. Ces ambiguïtés ont pour conséquence d'évacuer du champ de l'étude (ou du moins de minorer l'importance) les mouvements stratégiques inter et intra-entreprises: intégration, diversification, ou désengagement, ce qui revient souvent à s'interdire l'étude réelle de la dynamique des entreprises, et sur le fond de la recomposition du secteur.

- c) relations entre auxiliaires et autres secteurs économiques.

Elles sont décrites de façon très imprécises. D'une part, le statut des interlocuteurs privilégiés des auxiliaires: transporteurs ou chargeurs, est souvent mal défini. C'est évident pour ce qui concerne les transporteurs, puisque certaines entreprises sont à la fois auxiliaires et transporteurs, sans pour autant que cela soit un cas général: les transporteurs purs (tractionnaires), et les auxiliaires purs qui n'ont pour tout capital immobilier que des bureaux sont également nombreux (99). La situation est encore moins claire pour les chargeurs, qui peuvent être à la fois d'autres auxiliaires de la même chaîne de transport, des producteurs, ou les clients de ces producteurs (eux-mêmes producteurs ou distributeurs).

D'autre part, on peut noter une grande négligence dans la définition des relations entre auxiliaires, transporteurs et chargeurs, alors même que les auxiliaires peuvent être selon les cas en position de domination, ou de dominés:

- sur une même chaîne de transport, il est fréquent de trouver des cascades de sous-traitance entre un commissionnaire et d'autres auxiliaires, dont quelques-uns ne manqueront pas d'être eux-mêmes commissionnaires (ils interviennent dans ce cas comme mandataires sur une opération particulière).

- entre auxiliaires et transporteurs, toutes les situations possibles existent: de la sous-traitance à la domination en passant par toutes les formes d'impartition, sous-traitance spécialisée, accords durables, mise en commun de certains moyens de production, etc.

- enfin, entre auxiliaires et chargeurs, quand ces derniers sont effectivement des producteurs ou des distributeurs, les relations ne sont pas toujours de simples rapports de vendeurs à clients: outre de fréquentes situations d'oligopole/oligopsonie sur des marchés locaux ou spécialisés, il peut exister des rapports de force:

- en faveur des chargeurs du fait de la relative surcapacité actuelle des activités d'organisation du transport,

- en faveur des auxiliaires, quand ils prennent en charge complètement le réseau de distribution d'un client.

Les imprécisions touchent aussi l'analyse de la place des auxiliaires dans les évolutions des rapports entre producteurs et distributeurs, et la recherche d'une compétence logistique propre à assurer à telle ou telle des parties prenantes, la maîtrise de la chaîne de transport.

Les problèmes entrevus au travers de ce bilan bibliographique permettent de tirer quelques conclusions quant au champ d'une étude générale sur les auxiliaires de transport. Il semble notamment nécessaire de dissocier le niveau des métiers de celui des entreprises, et d'étudier conjointement l'un et l'autre dans le but de discerner des régularités dans les évolutions récentes des portefeuilles de métiers auxiliaires détenus respectivement par les transporteurs, les chargeurs et les auxiliaires. Dans cette perspective, il convient aussi d'éclaircir dans toutes leurs conséquences les spécificités terminologiques (pour les évacuer) qui désignent différemment un même métier selon qu'il est exercé par un auxiliaire, un transporteur, ou un chargeur (logistique/organisation du transport), ou encore selon le mode concerné (transit/organisation du transport). Dans le même ordre d'idées, des précisions terminologiques s'avèrent nécessaires quand un même concept désigne à la fois la maîtrise d'une activité d'auxiliaire (chez le donneur d'ordre), et son exécution (chez le sous-traitant), ce qui recouvre souvent des métiers bien différents.

Au travers de cette démarche, peut émerger une nouvelle analyse de la réappropriation des métiers pour ces trois

catégories d'acteurs: chargeurs, transporteurs, auxiliaires. Les métiers d'auxiliaires constituent probablement des enjeux très importants dans les stratégies des firmes, et l'une des grilles de lecture pertinentes de l'évolution du secteur des auxiliaires de transport.

2. Méthodes d'analyse.

Si le champ de l'étude paraît devoir être élargi aux transporteurs et chargeurs, la question des méthodes d'analyse reste posée. Seules quelques remarques issues de la littérature seront évoquées dans le cadre de cette évaluation.

- a) distinction par modes.

La distinction par modes est souvent implicite dans les analyses disponibles alors même que la littérature souligne qu'elle n'est guère pertinente pour le métier d'organisateur de transport plurimodal. Si l'objection paraît valable, elle ne doit pas faire perdre de vue la très relative substituabilité de certains modes (entre le fluvial et l'aérien, par exemple). En réalité, le commissionnaire de transport qui organise à la fois des transports maritimes et routiers, dispose le plus souvent de deux services spécialisés distincts (deux filiales, parfois): l'arbitrage entre les deux relevant des ordres du chargeur et/ou de procédures de bon sens dans la majorité des cas. De fait, le choix d'un armateur maritime, et la négociation avec ce dernier, ont peu de points communs avec le choix d'un tractionnaire... Les deux services spécialisés maîtrisent donc bien des métiers très différents.... Sur le fond, l'entrepreneur de transport plurimodal se distingue des autres par son indépendance vis à vis des modes plus que par la détention d'un savoir-faire considérable qui transcenderait l'un ou l'autre mode.

Pour cette raison, la distinction par modes reste un outil précieux, même si elle ne doit pas faire oublier certaines convergences entre les savoir-faire inhérents à chaque mode. Elle permet notamment de souligner qu'actuellement ce sont les transporteurs maritimes traditionnels -les armateurs- qui complètent leurs portefeuilles d'activités par des métiers traditionnels d'auxiliaires maritimes, alors même qu'en routier, les transporteurs traditionnels ont de moins en moins, compte-tenu des tarifs pratiqués, les moyens financiers d'une simple croissance, et parviennent au mieux à devenir affrêteurs (tous les grands "transporteurs routiers" étant en réalité, au départ, des auxiliaires). La dynamique de

chaque mode reste donc spécifique, et la distinction par mode n'est pas une voie d'investigation à éliminer, aussi longtemps qu'elle ne se substitue pas à une étude de l'évolution globale du secteur.

- b) le critère de la taille des entreprises.

Le critère de la taille des entreprises est le deuxième critère de différenciation du secteur le plus utilisé. Une seule étude propose une différenciation autre des entreprises de groupage, qui ne débouche pas réellement sur une classification bien claire (100).

Ce critère est souvent pertinent dans le sens où il y a effectivement peu de points communs entre un grand commissionnaire de transport, et un petit affréteur. La firme de grande taille peut bénéficier d'économies d'échelle de diverses origines, et elle diversifie son risque au sens de la théorie financière.

Mais la taille des entreprises est un argument un peu sommaire quand il sert à la fois de différenciation des entreprises du secteur, et d'explication de l'origine des problèmes - l'idée sous-jacente étant que ce sont les petites firmes qui connaissent des problèmes, et que leur solution est la croissance. Cet argument est sommaire pour plusieurs raisons:

- Il est employé généralement avec un halo de connotations du type: grand = compétent et compétitif = réseau étendu en France et à l'étranger = pouvoir sur le marché = méthodes de gestion élaborées, etc.; l'adjectif "petit" désignant évidemment le négatif de l'adjectif "grand".

- Il n'existe que peu d'informations statistiques pour vérifier que les petits auxiliaires connaissent plus de difficultés que les grands: pertes importantes, capacités de financement limitées, concurrence acharnée provoquant la chute des marges? etc.

- le concept de taille n'est -en soi- pas adéquat pour caractériser les entreprises d'un secteur où les réseaux de franchise, de groupage, les accords de correspondance et autres regroupements sont fréquents; en l'occurrence, aucune des mesures traditionnelles de la taille (chiffre d'affaires, effectifs, capitaux propres ...) n'est alors d'un emploi suffisant.

- enfin, la taille d'une entreprise décrit plus le résultat d'une stratégie passée (encore que la croissance ne soit pas toujours voulue) qu'elle ne

caractérise les potentialités. Elle débouche sur une vision peu dynamique du secteur.

Il semble donc nécessaire de dépasser une analyse simpliste et statique pour chercher à caractériser non pas tant des entreprises que des coalitions d'acteurs. C'est sans doute leur structure interne plus que leur taille qu'il faut saisir; et ce sont les stratégies de ces coalitions visant en général des objectifs plus fins que la simple croissance qui peuvent expliquer la dynamique du secteur.

- c) existence de marchés spécifiques.

Si les études existantes proposent souvent des analyses partielles, faute de synthèse, il est pourtant des critères de différenciation des marchés qui sont peu utilisés. A ce titre, on peut citer:

- Les marchés régionaux.

Les prestations de services auxiliaires s'échangent de façon privilégiée sur des marchés géographiquement délimités dont l'existence est liée à un noeud de voies de communication (les ports, la région parisienne) et de centres industriels ou de consommation. Il existe réellement des marchés locaux, dont la logique de fonctionnement est spécifique et relativement autonome. (101).

- Les marchés limités à certaines prestations auxiliaires.

Ainsi, les marchés de l'organisation de transport express, du transit de fruits et légumes, ou de l'expédition de masses indivisibles, fonctionnent de façon relativement autonomes, et posent aux entrants potentiels des problèmes de barrières à l'entrée (savoir-faire, importance des investissements, image de marque..). Les auxiliaires ou les "transporteurs" qui détiennent le métier concerné dans leur portefeuille d'activités bénéficient donc d'une zone relativement protégée par rapport au marché des prestations les plus banalisées.

L'étude des monopoles locaux et de marchés protégés est donc une direction de recherche à explorer pour mieux repérer des dynamiques locales, ou encore mettre en valeur les complémentarités entre les diverses activités d'un portefeuille.

- d) rôle de l'innovation technologique.

La plupart des grandes évolutions récentes des métiers, entreprises, et du secteur sont présentées dans la littérature comme procédant d'évolutions technologiques dont les plus fréquemment citées sont l'informatisation, et la conteneurisation.

Ainsi, les armateurs occuperaient des fonctions traditionnellement dévolues aux transitaires maritimes "à cause" de la conteneurisation. La conteneurisation, en soi, n'explique rien. Elle justifie le développement de quelques nouveaux métiers, et encore faudrait-il montrer que leur exercice est rentable. Les armateurs ont annexé (ou sous-traité sous leur maîtrise) certains de ces métiers, et utilisé cette intégration pour proposer un nouveau service à leurs clients, différent de celui des transitaires maritimes mais partiellement substituable. Ce produit: le conteneur porte-à-porte, s'est progressivement imposé car mieux adapté aux besoins des chargeurs que les services limités des transitaires. Ce mouvement a été d'autant plus important que le prix du nouveau service était fixé assez bas, selon une pratique de lancement commercial courante; faut-il en conclure que la tarification forfaitaire du conteneur est en réalité un dumping, et une concurrence déloyale à l'égard des transitaires? En tous cas, l'évolution du secteur ne se limite pas à l'innovation technologique, mais procède aussi de la stratégie des firmes innovatrices.

L'informatique donne elle aussi naissance à des raisonnements discutables. De nombreux rapports affirment que la concentration va se renforcer du fait de l'informatisation des métiers, qui requiert des investissements très lourds. En réalité, le développement de la micro-informatique pourrait très bien amener l'évolution contraire: le développement de petits auxiliaires dont la compétence spécifique serait une maîtrise parfaite de l'informatique, et qui utiliseraient notamment des bases de données professionnelles. De même, on lit souvent que les grands auxiliaires sont avantagés, car leurs prestations intégrées évitent aux chargeurs tous les dysfonctionnements inhérents à l'intervention de plusieurs acteurs sur une même chaîne de transport; en fait, l'informatisation des procédures, documents, et plus généralement de la circulation de l'information si elle s'accompagne -comme cela est prévisible- d'une normalisation, pourra peut-être faciliter la multiplication des intervenants, ou même permettre une redistribution de la maîtrise entre auxiliaires, transporteurs et chargeurs. L'innovation technologique ne justifie donc pas une évolution en soi, mais peut permettre à la firme qui l'exploite de développer sa position concurrentielle. A ce titre, les innovations

technologiques prévisibles méritent certainement d'être mieux analysées à l'aide de monographies et d'analyses plus concrètes.

- e) les concepts de l'analyse économique.

Assez paradoxalement, l'idéologie économique dominante dans le monde des auxiliaires comme celui des transports est celle du libéralisme total: elle est assez contradictoire avec la fréquence et le nombre de demandes d'aides et de réglementations adressées par ce secteur auprès des pouvoirs publics. Plus fondamentalement, sa mise en oeuvre s'avère particulièrement délicate dans un marché de productions (et non de produits), où l'offre et la demande doivent s'ajuster exactement, dans le temps et dans l'espace, et où donc les tendances au déséquilibre sont structurelles et chroniques.

De fait, les concepts néoclassiques de l'analyse économique sont souvent invoqués pour caractériser le secteur: concurrence et marchés, mécanismes de formation des coûts et des prix, importance d'une bonne circulation de l'information, mais aussi, paradoxalement, la distinction entre activités productives et activités improductives...

En réalité, plusieurs hypothèses préalables aux concepts de l'analyse économique s'appliquent mal au secteur des transports:

- la référence implicite à une entreprise monoproduit pose problème, puisque l'analyse des auxiliaires devrait précisément porter sur l'articulation des différents métiers au sein d'une même entreprise.

- si la concurrence par les prix existe bien, c'est souvent la qualité de service dans ses différentes composantes qui fait la différence; et le caractère non homogène du produit "organisation du transport" devrait l'exclure du champ des analyses de marché traditionnelles.

- les rapports de concurrence opposent souvent un prestataire de service à ses propres sous-traitants, ou même à ses propres clients, au point que les notions de sous-traitants et de clients se brouillent quelque peu.

- la classique relation achat-vente de l'analyse économique s'efface dans le secteur des auxiliaires de transport au profit de notions du type: impartition, sous-traitance qualifiée, accords de correspondance, etc. Les relations entre acteurs n'ont souvent rien à voir avec des relations de vendeurs à clients.

- enfin, il faut se garder de ne voir de la valeur ajoutée que dans les activités d'intervention matérielle directe sur le marchandise, précision importante pour tous ces métiers liés à la circulation de l'information.

L'analyse socio-économique du secteur se doit donc d'intégrer les évolutions récentes du jeu concurrentiel, et notamment d'élucider la nature des accords entre entreprises, des regroupements, des multiples formes de coopération, d'interdépendance plus ou moins harmonieuse ou conflictuelle, qui viennent spécifier le fonctionnement des divers marchés du transport de marchandises.

3. Nos orientations de recherche.

Le bilan critique que nous venons de dresser peut paraître bien sévère. Les lacunes, les insuffisances que nous avons constatées résultent sans doute, pour l'essentiel, de l'objet, du statut des documents que nous avons analysés. Rapports d'étude, rapports administratifs, documents professionnels, articles de presse: tous ne sont pas des documents de recherche, et n'essaient donc nullement de satisfaire à des critères, quelque peu académiques, qui ne sont pas les leurs. Même quand ils relèvent explicitement de la recherche, ils n'ont pas exactement pour objet les questions qui nous semblent primordiales. Faut-il s'étonner que le contenu et l'intérêt d'un travail de recherche procède, au-delà de la collecte d'informations, de la problématique guidant sa démarche?

Il demeure que nos remarques sont exigeantes, et nous mettent en position de voir nos propres travaux, passés et à venir, jugés avec une égale rigueur...

Quoi qu'il en soit, cet inventaire bibliographique n'est pas un aboutissement. Il est la première phase d'une recherche, dont l'essentiel reste à faire. Notons tout d'abord que -faut-il le regretter ou s'en réjouir?- une telle investigation correspond vraiment à un manque dans la littérature française disponible: il n'y a pas de risque de double emploi.

Quant à son contenu, notre recherche développera l'hypothèse, confirmée par ce bilan, que les fonctions d'auxiliaires ne sont pas le fait des seules entreprises d'auxiliaariat. Que l'étude de celles-ci permet d'identifier des fonctions économiques, que le programme de recherche où s'inscrit ce projet a qualifiées de fonctions

d'intermédiation, qui sont également présentes dans des entreprises de transport, ainsi que dans des entreprises industrielles ou commerciales consommatrices, et souvent productrices, de transport. Que ces fonctions (le véritable tertiaire du transport) sont au coeur des évolutions actuelles, évolutions techniques, organisationnelles, commerciales, et que les diverses parties prenantes aux chaînes s'en disputent le contrôle, pour détenir et exercer la maîtrise du transport.

Quant à sa démarche, notre travail s'organiserà en deux étapes principales.

Le repérage des métiers, des emplois du transport, et parmi ceux-ci des métiers d'intermédiation, doit tout d'abord s'opérer au niveau le plus large possible. Celui du secteur des transports (au sens de la comptabilité nationale: les entreprises dont l'activité principale est le transport), celui de la branche (en ajoutant aux précédentes les entreprises dont le transport est une activité marchande secondaire), celui plus vaste encore de l'activité de transport (et comprenant notamment le transport pour compte propre des entreprises n'appartenant ni au secteur ni à la branche). A cette fin, le recensement de la population et les enquêtes sur la structure des emplois sont les sources les plus fécondes, qui distinguent dans leur nomenclature plusieurs catégories caractéristiques du transport. On repèrera en particulier la part des emplois correspondant à la production directe du transport (chauffeurs, par exemple), à la production des opérations statiques (manutentionnaires...), et à l'administration technique et commerciale, dans les principales catégories d'entreprises: entreprises de transport, d'auxiliaire, entreprises industrielles ou commerciales. On recoupera cette analyse -affinée autant que de besoin des considérations modales ou de taille permettant de préciser et expliquer les données ainsi établies- d'une lecture transversale: comment se répartissent les métiers et fonctions du transport entre les diverses catégories d'entreprises? cette répartition est-elle stable ou, comme ce bilan en pose la question, se modifie-t-elle au gré des "captages d'activité" auxquels se livrent les protagonistes des chaînes?

Incidemment, puisque la plupart de ces données sont disponibles au niveau régional, on examinera si les caractéristiques ainsi établies connaissent une modulation sensible d'une région à l'autre, ce qui viendrait conforter l'hypothèse souvent avancée d'existence de marchés régionaux des transports relativement typés.

Pour précieuse qu'elle soit, l'approche globale et statistique ne permet pas d'aller au fond des analyses, quand on s'efforce de saisir des mouvements en cours, voire en émergence, et que les caractéristiques des firmes innovantes ne correspondent guère aux caractéristiques moyennes de la branche à laquelle elles appartiennent. Des études de cas exemplaires, des monographies seront alors indispensables pour valider nos hypothèses les plus précises, et identifier de façon plus concrète l'imbrication effective des activités d'intermédiation et des activités de production directe dans le transport de marchandises.

Vaste programme... dont il faudra, en son temps, rendre compte. Pour l'heure, on peut estimer que ce bilan bibliographique n'a pas seulement permis de satisfaire à une précaution scientifique, de situer et de légitimer nos propres recherches à venir. Par la précision des questions qui s'en dégagent, c'est la mise en place de notre démarche que permet l'étude des écrits de ceux qui nous ont précédés. Toucherions-nous là le processus d'accumulation du savoir, qui doit consoler les chercheurs de la fugacité de leurs travaux?

*
* *

NOTES

(1): Voir par exemple:

- BELLON, RAYNAUD. Note de conjoncture sur l'activité des auxiliaires de transport. Conseil Supérieur des Transports, Commission des auxiliaires de transport, mai 1984.

- MOLINA. Transports et télécoms au 1/1/1983, in Images Economiques des Entreprises. INSEE, Janvier 1986.

(2): Il suffit, pour cela, de comparer les articles parus dans la presse professionnelle, dont un certain nombre figurent dans les fiches bibliographiques, aux brochures destinées au grand public: selon les publications, les auxiliaires sont alternativement le secteur économique déshérité qu'il faut absolument aider ou les bijoutiers du commerce international.

(3): Voir par exemple Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

(4): TER. La maîtrise du transport international: le cas du groupage France-RFA-Espagne, 1983.

(5): la liste de ces documents est longue; parmi les plus importants, on peut noter:

- BARILLON, DARIER, POIX. Rapport sur la table ronde sur les auxiliaires de transport, 1975.

- BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport intérimaire sur les auxiliaires de transport, 1974.

- JANORAY. Les auxiliaires de transport aux USA. Groupe interministériel sur les auxiliaires de transport. Paris, 1974.

et d'autres....

(6): Pour les définitions des différentes professions, voir:

- LAMY. LAMY Transports, 1985, pour les professions d'auxiliaires terrestres,
- ONN. Le transport fluvial, pour le courtier de fret fluvial,
- Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. Affrètement, 1978, pour le courtier maritime et le courtier d'affrètement maritime,
- MOMO. Analyse des spécificités de la profession des agents consignataires (le Port de Rouen), 1984, pour les consignataires et les agents maritimes.

(7): Sur l'émergence et l'historique de la profession de commissionnaire de transport, voir RIMBEAU. Les commissionnaires de transport- Les entreprises de groupage de marchandises, 1980.

(8): L'essentiel des débats juridiques est retracé dans ROBERT. Les Intermédiaires de Transport dans les Pays du Marché Commun, 1982.

(9): Voir IRT. Enseignement supérieur de transport: Polycopié de cours sous la direction du Professeur FRYBOURG, 1982, qui affirme que les exportateurs connaissent mal la différence entre un commissionnaire et un transitaire, et BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport interministériel sur les auxiliaires de transport, 1974, qui réclame un code de déontologie à l'égard des chargeurs depuis lors rédigé.

(10): Ainsi dans la brochure Le transitaire de M. BUDRY (Président de la PFCAT) publiée sous l'égide de la PFCAT, ou encore la brochure PFCAT. Transports et distribution internationale de marchandises, 1980, on trouvera que les transitaires sont des organisateurs de transport, et des commissionnaires. Cet abus de langage (en référence avec les textes juridiques) est général dans la presse professionnelle.

(11): Ainsi le terme "transitaire" deviendrait l'appellation générique pour les auxiliaires faisant de l'international. Voir par exemple "Dossier Transitaires", in MOCI, n°664, 17 Juin 1985, pour l'énumération des services généralement proposés par les transitaires; ou encore POUILLOUX. La logistique-conteneur à l'exportation vue d'un agent économique: le transitaire, 1983, pour un survol de

l'évolution de la profession de mandataire vers celle de commissionnaire.

(12): Voir pour quelques exemples: TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983.

(13): Voir notamment deux analyses générales assez complètes des métiers:

- CERLIC. Le rôle des auxiliaires de transport dans le développement des transports, 1976.

- BARILLON, DARIER, POIX. Rapport sur la table ronde sur les auxiliaires de transport, 1975, qui amorce une étude expliquant comment les métiers se recomposent pour constituer des professions.

(14): Voir, en plus des précédents, Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985, particulièrement intéressant pour les métiers maritimes puisque le document fournit 34 fiches (rédigées par un professionnel et un juriste) correspondant à 34 métiers différents.

(15): Le "Dossier Transitaires", in MOCI, n°664, 17 Juin 1985, fournit une évaluation chiffrée des besoins en fonds de roulement des transitaires pour le seul paiement de la TVA et des droits de douane à l'importation: entre 10 et 14 milliards de FF selon l'hypothèse retenue pour la durée de l'avance, auxquels il faut ajouter 4 milliards de FF pour l'avance du fret.

Ce service est alternativement présenté par la PFCAT comme un argument commercial de la profession: BUDRY. Le transitaire, ou comme une charge contraignante qui lui serait imposée: PFCAT. Transport et distribution internationale de marchandises, 1980.

(16): voir sur ce point:

- CERLIC. Le rôle des auxiliaires de transport dans le développement des transports, 1976.

- MESSMER. La dépense des usagers en services portuaux, 1986.

(17): Cette thèse apparaît sous une forme incidente dans les développements de DUPUY-THOENIG. L'impact de l'action administrative sur les marchés de transport de fret, 1979.

(18): Voir encore une fois la brève synthèse proposée dans TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983.

(19): Voir sur ce point: EPI. Etude sur l'activité d'auxiliaire et l'activité de transport dans les entreprises de transport, 1980, qui explique les difficultés du passage d'un métier à l'autre.

(20): Ibidem

(21): Ainsi, CERLIC. Le rôle des auxiliaires de transport dans le développement des transports, 1976, qui est le document le plus complet sur l'analyse des métiers reprend cette classification.

(22): Voir sur ce point FISCHER. Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport en France et en RFA, 1984.

(23): Selon TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983.

(24): Voir par exemple MOMO. Analyse des spécificités de la profession des agents consignataires, 1984.

(25): Cette classification est illustrée dans TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983.

(26): Il existe en effet un projet pour l'échange automatique de données commerciales (sous l'égide de l'ADI, l'AFNOR, Télétermis, et le Ministère des Transports qui ont signé une convention); et SOFI pourrait être totalement automatisé dans le prolongement de ces travaux. Voir MALAMOUD. Les technologies nouvelles et les transports: enjeux et projets, 1985 qui signale également les réticences des transitaires à cet égard.

(27): Voir à titre d'exemple l'article: "Extrême-Orient: Les transitaires français vus à l'oeuvre", in Transports-Actualités, n°195, 14 Juin 1985, sur les difficultés du passage en douane en Indonésie, à Taï-Wan, en Malaisie (pots de vin, tracasseries protectionnistes).

(28): L'étude de TER. La maîtrise du transport international, 1983, en fait un facteur important du métier de groupeur, et d'organisateur de transport.

(29): Quelques éléments de réflexion sur ce sujet sont présentés dans FEUKOUA. Evolution du rôle de l'agent consignataire dans la collecte du fret et la préparation de l'escale d'un navire, 1983; ou, dans BARILLON KALTENBACH JANORAY. Rapport intermédiaire du groupe interministériel sur les auxiliaires de transport, 1974.

Pour ce qui est des projets informatiques, voir MALAMOUD. Les technologies nouvelles et les transports: enlèvements et projets, 1985.

Les innovations prévisibles sont énumérées dans BIPE. Les conséquences à moyen terme sur le niveau de l'emploi, l'organisation et les conditions de travail des innovations prévisibles dans le domaine des transports, 1981.

(30): De nombreux rapports en témoignent, et, par exemple,:

- ADRHEN. Le groupage/dégroupage en France, 1984; ou plus généralement

- BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport intérimaire sur les auxiliaires de transport, 1974, et

- "Dossier Transitaires", in MQCI, n°664, 17 Juin 1985.

(31): Voir BIPE. Les conséquences à moyen terme sur le niveau de l'emploi, l'organisation et les conditions de travail des innovations prévisibles dans le domaine des transports, 1981.

(32): Un bon exemple, à défaut d'une analyse poussée, est fournie dans TER. L'innovation technologique dans le secteur de la messagerie, 1984. Les colis sont étiquetés à l'aide de codes-barres qui autorisent la lecture optique, et l'automatisation plus ou moins totale du tri et de la manutention. Cette organisation est d'autant plus efficace que le messager peut effectivement implanter un micro-ordinateur chez son client. Elle permet également de mettre en place un suivi comptable et statistique, et de produire des tableaux de bord journaliers.

(33) Voir sur ce point POUILLOUX. La logistique-conteneur à l'exportation vue d'un agent économique: le transitaire, 1983, qui explique la pratique du FCL/LCL qui permet aux groupeurs de multiplier les destinations.

(34): Le détail de l'argumentation est fourni dans TER. La maîtrise du transport terrestre international: le cas du groupage France-RPA-Espagne, 1983.

(35): Cette évolution est signalée dans Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

(36): Cette conséquence de la conteneurisation apparaît dans FEUKOUA. Evolution du rôle de l'agent consignataire dans la collecte du fret et la préparation de l'escale d'un navire, 1983.

(37): Voir Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute Normandie, 1985.

(38): Cette préférence pour les transitaires portuaires est décelée dans le rapport BECKERT BENOIT DUQUENNE HATT JOANNIER. Etude de l'opinion et du comportement des exportateurs face aux différents agents du transport maritime.

(39): Voir "Offensive de Calberson dans le domaine de la logistique", in Transports-Actualités, n°158, 10 Novembre 1983, qui souligne également que les firmes n'envisagent pas toutes volontiers la perspective de livrer complètement leurs circuits de distribution à un transporteur.

(40): L'extension, envisagée, de ces obligations à d'autres catégories de courtiers n'est pas sans soulever des controverses. Voir sur ce point: "Commissionnaires de transport français: non au décroire dans le domaine routier", in Revue de la Navigation, Ports et Industries, n°5 du 10 Mars 1985.

(41): Voir "Dossier transitaires" in MOCI n°664 du 17 Juin 1985.

(42): FISCHER. Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport en France et en RFA, 1984, fournit une liste assez complète des sources statistiques en France et en RFA

(43): TER. La maîtrise du transport international: le cas du groupage France-RFA-Espagne, 1983, démontre (après beaucoup d'autres travaux convergents) que les statistiques qui sont utilisées pour évaluer la maîtrise du transport international ne sont pas adaptées à leur objet, qu'il n'existe guère de statistiques pertinentes, et que celles qui existent sont de toute façon contradictoires.

(44): Voir Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

(45): Les sources statistiques existantes sont essentiellement l'INSEE et l'UNEDIC. On trouvera quelques analyses dans:

- BESSAY. Evolution comparée de l'emploi et de la situation des entreprises de transport entre 1980 et 1984, août 1986.

- DOBONG'NA, GIRAULT, SANDOVAL. L'emploi dans le secteur des transports: établissement de séries longues (1954-1982). MEBLATT (OEST), 1985.

- MOLINA. Transports et télécommunications au 1/1/1983, In Images Economiques des Entreprises. INSEE, 1986.

(46): TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983, rend compte de l'histoire et de l'activité d'une vingtaine de grands groupes français du transport.

Voir aussi TER. L'innovation technique dans le secteur de la messagerie, 1984, qui décrit l'informatisation d'un messenger

(47): Ce type de jugement figure notamment dans BARILLON, DARIER, POIX. Rapport de la table ronde sur les auxiliaires de transport, 1975; et dans BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport intermédiaire du groupe interministériel sur les auxiliaires de transport.

Il apparaît également dans le document (anonyme) sur le Groupement des sociétés auxiliaires de transport.

(48): Voir MOMO. Analyse des spécificités de la profession des agents consignataires. Le Port de Rouen, 1984.

(49): Voir Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

(50): Voir BOUCHET. Les auxiliaires français du transport international, 1980, qui fait état de ce problème pour la gestion d'un parc de conteneurs.

(51): ADRHEN. Le groupage/dégroupage en France, 1984.

(52): Selon FISCHER. Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport en France et en RFA, 1984: l'une des différences entre commissionnaire français et Spediteur allemand est que la formation est plus importante en RFA, où des diplômes sont exigés de la part de la grande majorité des employés, ce qui peut avoir d'importantes conséquences sur la productivité.

(53): Voir: BARILLON, DARIER, POIX. Rapport de la table ronde sur les auxiliaires de transport, 1974;

(anonyme) Groupement des sociétés auxiliaires de transport.

IRT. Enseignement supérieur de transport, polycopié de conférences sous la direction du Professeur FRYBOURG, 1982.

(54): Voir (anonyme) Groupement des sociétés auxiliaires de transport.

(55): Voir TER. Le système d'aides extérieures françaises et son adaptation au secteur du transit, 1982 qui montre que les entreprises industrielles et commerciales sont favorisées par rapport aux "prestataires de services"; certaines spécificités du secteur interdisent en effet le recours aux aides assorties de conditions du type: surface financière minimum, apport personnel, nécessité d'un bien corporel pour autoriser des prises de garantie etc...

(56): Le rapport TER. La maîtrise du transport terrestre international: le cas du groupage France-Espagne-RFA, 1983 en témoigne pour les trafics RFA-Espagne.

Voir également TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983, et

(anonyme). Groupement des sociétés auxiliaires de transport.

(57): Voir TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983; et TER. La maîtrise du transport terrestre international, 1983.

(58): TER. La maîtrise du transport terrestre international: le cas du groupage France-RFA-Espagne, 1983

(59): Voir notamment:

- (Anonyme). Groupement des sociétés auxiliaires de transport;

- BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport interministériel sur les auxiliaires de transport, 1974;

- BARILLON, DARIER, POIX. Rapport de la table ronde sur les auxiliaires de transport, 1975.

(60): FFCAT. Transport et distribution internationale de marchandises, 1980.

(61): Voir notamment:

- (Anonyme): Groupement des sociétés auxiliaires de transport

- BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport Interministériel du groupe Interministériel sur les auxiliaires de transport, 1974.

- BARILLON, DARIER, POIX. Rapport de la table ronde sur les auxiliaires de transport, 1975.

(62): Des exemples sont développés dans la presse professionnelle: par exemple, "Franchisage: une voie d'avenir pour les transitaires" in Bulletin des Transports n°2122 du 7 Novembre 1984; l'exemple développé est celui du réseau créé par M. GONDRAND, ancien Président des transports du même nom, qui regroupe des moyennes entreprises indépendantes et vise à développer son réseau de correspondants à l'étranger. Contre un droit d'entrée de 25 000 FF, et un % annuel du CA dépendant de la taille de l'entreprise et des opérations réalisées, le réseau de franchise fournit à ses adhérents des aides: concertation, Informations accords de correspondance, etc.

Ces évolutions apparaissent également à l'étranger: voir "Interlink: 5% du marché britannique de la messagerie" in Financial Times du 3 Septembre 1986. Interlink est également un réseau de franchise en pleine expansion comprenant 200 franchisés motivés par une commission de 20% sur chaque contrat, qui se concentrent sur la prise en charge de la distribution, alors que le travail administratif et les études marketing sont réalisées au siège social, qui assure également une formation aux différents membres.

(63): Ces idées apparaissent dans:

- Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce extérieur en Haute-Normandie: les professions auxiliaires de transport maritime en Haute-Normandie, 1985

- FEUKOUA. L'évolution du rôle de l'agent consignataire dans la collecte du fret et la préparation de l'escale d'un navire, 1983,

- BARILLON, KALTRENBACH, JANORAY. Rapport Interministériel sur les auxiliaires de transport, 1974

- pour ce qui concerne les Etats-Unis, JANORAY (Groupe Interministériel sur les auxiliaires de transport). Les auxiliaires de transport aux Etats-Unis, 1974.

L'importance des investissements liés à l'informatique semble parfois un peu surestimée, compte-tenu de l'évolution

actuelle des coûts des matériels et logiciels, et des très nettes simplifications d'accès aux systèmes informatiques proposés aux utilisateurs.

(64): BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport Interiminaire sur les auxillaires de transport, 1974, qui souligne que les auxillaires de transport français ont une taille insuffisante pour créer des centres de conteneurisation.

(65): BOUCHET. Les auxillaires français du transport international, Groupe des Transports du VIIIème Plan, 1980, selon lequel l'internationalisation des flux et la politique des armements tend à évincer les auxillaires, du moins les plus faibles.

BACOT. Les transitaires au Bénélux, 1974 qui développe l'idée selon laquelle la conteneurisation très développée au Bénélux favorise la concentration des transitaires sous l'égide des plus puissants d'entre eux; les transitaires ne possédant pas de conteneurs tombent le plus souvent dans la dépendance des armateurs. Cette évolution n'est sans doute pas généralisable au cas de la France dans la mesure où les transitaires sont de plus en plus écartés du trafic conteneurisé.

(66): BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport Interiminaire du groupe Interministériel sur les auxillaires de transport, 1974.

(67): Ceci trouve des illustrations particulièrement frappantes dans le cas du transit maritime. Ce problème est souligné dans TER. Le système d'aides extérieures de la France et son adaptation au secteur du transit, 1982.

(68): Ce problème apparaît entre autres dans:

- BOUCHET. Les auxillaires français du transport international, 1980.
- FFCAT. Transport et distribution internationale de marchandises, 1980.
- BUDRY (sous l'égide de la FFCAT). Le transitaire.
- "Dossier Transitaires" in MOCI n°664 du 17 Juin 1985 pour ce qui est des avances sur TVA et droits de douane à l'importation.

(69): Voir ONN. Le transport fluvial, et

BARILLON, DARIER, POIX. Rapport de la table ronde sur les

auxiliaires de transport, 1975 qui propose que le rôle financier des commissionnaires et courtiers de fret fluvial soit rendu plus explicite: puisque l'avance du fret et le paiement par avance de la sous-traitance sont des pratiques fréquentes qui ne donnent lieu à aucune provision de la part des clients, il serait envisageable d'individualiser dans les factures un poste spécial qui représenterait les frais financiers liés à cette situation. Cette proposition est apparemment restée lettre morte.

(70): IRT. Enseignement Supérieur de Transport. Polycoché de conférences sous la direction du Professeur Frybourg, 1982.

(71): Engineering Pilot Informatique. Etude sur l'activité d'auxillaire et l'activité de transporteur, 1980.

(72): C'est une des principales différences entre commissionnaires de transport français et Spediteure allemands, citée dans FISCHER. Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport en France et en RFA, 1984: les Spediteure sont beaucoup plus intégrés verticalement vers le transport, l'entrepôt, la distribution physique, et accessoirement vers les gros chargeurs.

(73): Voir ADRHEN. Le groupage/dégroupage en France: recherche de critères pour une analyse typologique, 1984.

(74): Cette évolution est soulignée dans Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

(75): Voir MORIOU. Conflits entre consignataires et courtiers maritimes, 1982.

(76): L'analyse détaillée figure dans MOMO. Analyse des spécificités de la profession des agents consignataires. Le port de Rouen, 1984

(77): Cette émergence des transitaires de l'intérieur réapparaît fréquemment dans la littérature traitant des auxiliaires:

- Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

- BOUCHET. Les auxiliaires français du commerce international, Groupe des transports du VIIIème Plan, 1980.

(78): Voir BECKERT, BENOIT, DUQUENNE et JOANNIER. Etude de

l'opinion et du comportement des exportateurs face aux différents agents du transport maritime, selon lesquels les transitaires portuaires sont préférés à ceux de l'intérieur car moins chers et plus proches des ports pour assurer la surveillance des marchandises.

(79): Voir MORIOU. Conflits de compétence entre les consignataires de navires, et les courtiers maritimes, 1982.

(80): Voir:

- "Cinquième Congrès du CNCT: les commissionnaires préparent les transports de l'an 2000" in La Vie des Transports n°1830, 18 Juin 1983, et pour une liste sommaire des organismes professionnels et des intervenants dans les rapports contractuels.

- FISCHER. Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport français et des Spediteure allemands, 1984.

(81): voir entre autres:

- Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie, 1985.

- CERLIC. La conteneurisation maritime, 1974.

- "Dossier: transitaires" in MOCI n°664 du 17 Juin 1985.

(82): Ces restrictions apparaissent notamment dans:

- CERLIC. La conteneurisation maritime, 1974; et

- BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport interministériel sur les auxiliaires de transport, 1974.-maà

(83): Cette pratique est soulignée dans POUILLOUX. La logistique conteneur à l'exportation vue d'un agent économique: le transitaire, 1983.

(84): Voir FEUKOUA. Evolution du rôle de l'agent consignataire dans la collecte du fret et la préparation de l'escale d'un navire, 1983.

(85): Voir FFCAT. Transport et distribution internationale de marchandises, 1980.

(86): Voir sur ce point la partie concernant les métiers.

(87): Voir "Comment les courtiers de fret fluvial volent leurs rapports avec la nouvelle organisation de la batellerie artisanale" in Revue de la Navigation Fluviale Européenne, Ports et Industries n°2 du 25 Janvier 1983.

(88): Voir notamment "La grande colère des courtiers-organiseurs de transport fluvial" in Journal de la Marine Marchande n°3409 du 18 Avril 1985.

(89): Voir TER. La maîtrise du transport international, 1983, qui décrit rapidement les activités de Novatrans, et de la CNC sans pour autant les situer bien précisément dans les rapports concurrentiels transporteurs- chargeurs- auxiliaires.

(90): Ces dénonciations foisonnent:

- FFCAT. Transport et distribution internationale de marchandises, 1980, qui déplore la concurrence des transporteurs publics subventionnés; ou encore

- "La grande colère des courtiers-organiseurs de transport fluvial" in Journal de la Marine Marchande n° 3409 du 18 Avril 1985, qui réclame la fixation d'un tarif minimum SNCF, et enfin,

- ONN. Le transport fluvial, "Commission Kahn", 1982, qui présente la concurrence de la SNCF comme déloyale.

(91): Voir CERLIC. Le rôle des auxiliaires de transport dans le développement des transports, 1976.

(92): Voir pour quelques aperçus:

- EPI. Etude sur l'activité d'auxiliaire et l'activité de transport dans les entreprises de transport, 1980, et

- TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983,

qui permettent de poser les problèmes plus que de les résoudre.

(93): Voir TER. Les grandes entreprises françaises du transport, 1983.

(94): Voir "Offensive de Calberson sur la logistique" in Transports-Actualités n° 158 du 10 Novembre 1982.

(95): Cet exemple est cité dans "Une palette de services" in MOCI n° 688 du 2 Décembre 1985 et concerne le transitaire Herpin. Ce type de stratégie suppose un effort particulier de la part des équipes commerciales du transitaire car le conditionnement de la marchandise doit être spécialement adapté.

(96): C'est le cas des transitaires néerlandais (par opposition aux Belges plus dispersés) qui ont ainsi une position plus forte face aux chargeurs. Voir BACOT. Les transitaires au Bénélux, 1974.

(97): Voir "Six questions à douze leaders du transit" in Transports-Actualités n° 167 du 23 Mars 1984.

(98): Voir notamment l'introduction sur la question de la distinction métier/profession/entreprise.

(99): Voir la partie sur la classification des métiers du bilan bibliographique.

(100): Voir ADRHEN. Le groupage/dégroupage: recherche de critères pour une analyse typologique, 1984.

(101): DUPUY, THOENIG (INSEAD). L'impact de l'action administrative sur les marchés de transport du fret, 1979.

*
* *

LISTE DES FICHES DE LECTURE

N.B.: l'établissement de fiches de lecture a été la première phase de ce travail d'inventaire et de bilan. Ces fiches sont présentées ci-après. Elles attestent sans doute de la rigueur (laborieuse!) de notre démarche. Le texte de synthèse rend compte de leur statut, de leur caractère non-exhaustif, de leur redondance partielle. Telles qu'elles sont, elles peuvent être un instrument de travail utile pour d'autres chercheurs ou chargés d'études. Elles sont classées par ordre de publication.

*
* *

- (1). BACOT (O.). Les transitaires au Bénélux. CFCE, 1974.
- (2). BARILLON, KALTENBACH, JANORAY. Rapport Interministériel sur les auxiliaires de transport. Paris, mars 1974.
- (3). CERLIC. La conteneurisation maritime. Paris, avril 1974.
- (4). JANORAY (J.P.). Les auxiliaires de transport aux États-Unis. Groupe Interministériel sur les auxiliaires de transport. Paris, 1974.
- (5). BARILLON, DARIER, POIX. Rapport de la table ronde sur les auxiliaires de transport. Paris, avril 1976.
- (6). CERLIC. Le rôle des auxiliaires de transport dans le développement des transports. Paris, Janvier 1976.

- (7). Institut d'Economie des Transports Maritimes. Affretement. 1978.
- (8). DUPUY (F.), THOENIG (J.C.). L'impact de l'action administrative sur les marchés de transport de fret. INSEAD, 1979.
- (9). PERRIN (G.). Le role des transports dans l'acheminement du commerce extérieur français. HEC, 1979.
- (10). BOUCHET (F.). Les auxiliaires français du transport international. Groupe sur les transports du 8ème Plan. 1980.
- (11). Engineering Pilot Informatique. Etude sur l'activité d'auxiliaire et l'activité de transport dans les entreprises de transport. 1980.
- (12). FFCAT. Transport et distribution internationale de marchandises. Paris, novembre 1980.
- (13). RIMBEAU. Les commissionnaires de transport. Les entreprises de groupage des marchandises. Ecole Supérieure des Transports. 1980.
- (14). BIPE. Les conséquences à moyen terme sur le niveau de l'emploi, l'organisation, et les conditions de travail des innovations prévisibles dans le domaine des transports. Paris, octobre 1981.
- (15). CALLAMAND (H.). Les auxiliaires de transport et la logistique. s.l., 1981.
- (16). IRT. Enseignement Supérieur des Transports, sous la direction du professeur Frybourg. 1982.
- (17). MORIOU (M.). Conflits de compétence entre les consignataires de navire et les courtiers maritimes. Université Paris-I, 1982.
- (18). Office National de la Navigation. Le transport fluvial. Commission Kahn. avril 1982.
- (19). ROBERT. Les intermédiaires de transport dans les pays du Marché Commun. Université de Rouen, 1982.
- (20). TER. Le système d'aides extérieures françaises et son adaptation au secteur du transit. Paris, octobre 1982.
- (21). FEUKOUA (R.). Evolution du role de l'agent consignataire dans la collecte du fret et la préparation de l'escale du navire. Université Paris-I. 1983.

(22). GOUEMAND (A.). Une directive de la CEE sur la liberté d'établissement de certaines activités d'auxiliaires de transport non salariés, in Note mensuelle d'information de la DTT, mai 1983.

(23). POUILLOUX (O.). La logistique conteneur à l'exportation vue d'un agent économique: le transitaire. Université Paris-I, 1983.

(24). TER. Les grandes entreprises françaises de transport. Paris, août 1983.

(25). TER. La maîtrise du transport terrestre international: le cas du groupage international France- Espagne- RFA. Paris, décembre 1983.

(26). Comment les courtiers de fret français voient leurs rapports avec la nouvelle organisation de la batellerie artisanale, in Revue de la navigation fluviale européenne, Janvier 1983.

(27). Cinquième congrès du CNT: les commissionnaires préparent les transports de l'an 2000, in La vie des transports, Juin 1983.

(28). Offensive de Calberson sur la logistique, in Transports- Actualité, novembre 1983.

(29). ADRHEN. Le groupage/dégroupage en France. Paris, 1984.

(30). BELLON, RAYNAUD. Note de conjoncture sur l'activité des auxiliaires de transport. Conseil supérieur des transports, 1984.

(31). FISCHER (M.). Analyse comparative du secteur des commissionnaires de transport en France et en Allemagne Fédérale. Université Paris-I, 1984.

(32). MOMO (P.M.). Analyse des spécificités de la profession des agents consignataires. Le port de Rouen. Université Paris-I, 1984.

(33). TER. L'innovation technologique dans le secteur de la messagerie. Paris, 1984.

(34). Six questions à douze leaders du transit, in Transports- Actualité, mars 1984.

(35). Le transit en France: enfin des chiffres, in Transports- Actualité, septembre 1984.

- (36). Rhone-Alpes: la CAT renforce son potentiel, in Transports- Actualité, septembre 1984.
- (37). Franchisage: une voie d'avenir pour les transitaires, in Bulletin des transports, novembre 1984.
- (38). Institut portuaire d'enseignement et de recherche. L'environnement du commerce international en Haute-Normandie: les professions auxiliaires du transport maritime en Haute-Normandie. 1985.
- (39). LAMY-Transport. Lamy, Paris, 1985.
- (40). MALAMOUD (G.). Les technologies nouvelles et les transports: les enjeux et les projets. MELATT (OEST), novembre 1985.
- (41). Commissionnaires de transport français: non au "ducroire" dans le transport routier, in Revue de la navigation, ports et industries, mars 1985.
- (42). La grande colère des courtiers- organisateurs de transport fluvial, in Journal de la marine marchande, avril 1985.
- (43). Extrême-Orient: les transitaires français à l'oeuvre, in Transports- Actualité, Juin 1985.
- (44). Les transitaires opposés à la dérégulation des transports d'approche, in Transports- Actualité, Juin 1985.
- (45). Auxiliaires de transport: les transitaires face au projet de décret LOTI, et à certains projets communautaires, in Bulletin des transports, Juin 1985.
- (46). Dossier: transitaires, in Le Moniteur du commerce international, Juin 1985.
- (47). Congrès d'Avignon: 7ème congrès national des commissionnaires de transport, in Bulletin des transports, Juin 1985.
- (48). Une palette de services, in Le Moniteur du commerce extérieur, décembre 1985.
- (49). BESSAY (G.). Evolution comparée de l'emploi et de la situation des entreprises de transport entre 1980 et 1984. MELATT (OEST), août 1986.

(50). Conseil national des transports. Les transports en 1986: analyse des forces et des faiblesses. Paris, Juillet 1986.

(51). DOBONG'A, GIRAULT, SANDOVAL. L'emploi dans le secteur des transports: établissement de séries longues, 1954-1982. OEST, octobre 1985.

(52). MESSMER. La dépense des usagers en services portualres. Université Paris-I, 1986.

(53). MOLINA (V.). Transports et télécommunications au 1/1/83, In Images économiques des entreprises, INSEE, Janvier 1986.

(54). Interlink: 5% du marché britannique des messageries, In Financial Times, 3 septembre 1986.

(55). BECKERT, BENOIT, DUQUENNE, HATT, JOANNIER. Etude de l'opinion et du comportement des exportations face aux différents agents du transport maritime. s.l., s.d.

(56). BUDRY (M.) Le transitaire. FFCAT, s.d.

(57). Groupement des sociétés auxiliaires de transport. s.d.

*
* *