

Université des Sciences Sociales de Grenoble
Institut de Recherche Économique et de Planification
Département Industrialisation et Développement

ATP Socio-Économie des Transports
pour le compte du Secrétariat d'État aux Transports / SAEI

**INTERNATIONALISATION DE LA PRODUCTION
ET MODES DE TRANSPORT DES MARCHANDISES :
CONCENTRATION ET CENTRALISATION DU CAPITAL**

tome 1 - juin 1976

R. CHAPONNIERE
sous la direction de Ch. PALLOIX

en exécution du marché n° 75 00 024 00 225 75 01

L'Administration n'entend donner
aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans ce travail :
ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

TABLE DES MATIERES

	Tome 1 Pages
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE	
CHAPITRE 1..... Concentration - centralisation du capital dans le transport maritime	13
Introduction.....	13
1 - Organisation du transport maritime	15
1.1. Evolution du trafic maritime international	16
1.2. La flotte mondiale	17
1.3. Organisation	18
2 - Evolution du transport maritime	21
2.1. Aspects techniques	21
2.1.1. Tramping	21
2.1.1.1. Taille des navires	21
2.1.1.2. Spécialisation	23
2.1.2. Lignes régulières	24
2.1.2.1. Homogénéisation	24
2.1.2.2. Vitesse	25
2.2. Coût d'exploitation, taux de fret	26
2.2.1. Tramping	26
2.2.2. Lignes régulières	28
3 - Concentration centralisation du capital dans le transport maritime	31
3.1. A l'origine du mouvement de concentration	31
3.1.1. L'intensification du capital	31
3.1.2. Coopération au niveau international	37
3.2. Les schémas de la concentration dans le transport maritime	40
3.2.1. Concentration - centralisation (schéma externe)	42
3.2.1.1. Concentration verticale	42
3.2.1.2. Concentration horizontale	44
3.2.1.3. Concentration mixte	44
3.2.2. Concentration - centralisation (schéma interne)	50

.../...

3.3. La concentration - centralisation du capital	52
3.3.1. Au niveau mondial	52
3.3.2. R.F.A.	57
3.3.2.1. La flotte	57
3.3.2.2. Concentration	60
3.3.3. Pays-Bas	62
3.3.3.1. La flotte	62
3.3.3.2. La concentration	62
3.3.4. Grande-Bretagne	65
3.3.4.1. La flotte	65
3.3.4.2. La concentration	67
3.3.5. France	69
3.3.5.1. La flotte	69
3.3.5.2. Concentration - centralisation du capital	73
CONCLUSION	79
CHAPITRE 2..... Concentration - centralisation du capital dans le transport routier	81
1 - Le transport routier, rôle, organisation, structure.	81
1.1. Internationalisation des échanges et mode de transport	82
1.1.1. Le rôle des différents modes de transport dans le commerce extérieur	82
1.1.2. Transport international et transport routier	83
1.1.3. Transport régional et transport national	85
1.2. Organisation et concurrence	87
1.2.1. Transport privé, transport public	87
1.2.2. La location	91
1.2.3. Concurrence entre modes	92
1.3. Structure du secteur	97
1.4. Evolution de la structure du transport routier	103
1.4.1. Le transport routier en France et en Grande- Bretagne	103
1.4.2. Le transport routier en R.F.A. et aux Pays-Bas	105

.../...

2 - Les freins à la concentration	110
2.1. L'organisation du secteur	111
2.1.1. La vulnérabilité des petites entreprises	112
2.1.2. Le rôle des petites entreprises	114
2.1.3. La gestion des petites entreprises	118
2.2. Economie ou déséconomie d'échelle	118
CONCLUSION.....	127
CHAPITRE 3..... Concentration - centralisation du capital dans le secteur des auxiliaires de transport	131
1 - Les auxiliaires de transport : description, autonomie	133
1.1. Opérations et professions annexes au transport	134
1.1.1. Opérations annexes au transport	134
1.1.2. Les professions d'auxiliaires	136
1.2. L'autonomie des activités d'auxiliaire de transport	137
1.3. Comment est appréhendé le secteur	139
1.3.1. Niveau administratif	139
1.3.2. Niveau statistique	140
1.3.3. Niveau des organisations professionnelles	145
2 - Les facteurs d'évolution du secteur des auxiliaires de transport	147
2.1. L'internationalisation et son impact	147
2.1.1. Au niveau des échanges	147
2.1.2. Au niveau de la production	150
2.2. Le développement des forces productives	154
2.2.1. L'unitarisation des charges	154
2.2.1.1. Conteneurisation	154

.../...

2.2.1.1.1. Le transport maritime	154
2.2.1.1.2. Le transport aérien	158
2.2.1.1.3. Le transport ferroviaire, routier	159
2.2.1.2. Son impact	161
2.2.1.2.1. Le regroupement des armateurs	161
2.2.1.2.2. Le regroupement des auxiliaires	167
2.2.2. L'informatisation	169
2.2.2.1. L'introduction de l'informatique	170
2.2.2.2. Son impact	172
3 - Le secteur des auxiliaires	174
3.1. Le secteur en France	175
3.1.1. Caractéristiques des entreprises	175
3.1.1.1. Les auxiliaires de transport terrestre	175
3.1.1.2. Les auxiliaires de transport maritime	178
3.1.2. Les principales entreprises	181
3.2. Le secteur en Europe	182
3.2.1. En R.F.A.	183
3.2.2. En Grande-Bretagne	183
3.2.3. Aux Pays-Bas	184
4 - Le mouvement de concentration, la pénétration du capital étranger	186
4.1. Le rôle de l'Etat	188
4.1.1. Son intervention dans le secteur	188
4.1.2. Et dans la politique de concentration	189
4.1.2.1. Le rôle stratégique du secteur	189
4.1.2.2. L'appel à la concentration	192
4.2. Rôle du capital financier	196
4.2.1. Deux types d'approche	196
4.2.2. Intervention (1960-1973)	199

.../...	
4.2.2.1. Développement des firmes sous contrôle	199
4.2.2.2. Autres prises de participation	203
4.3. La pénétration du capital étranger	207
4.3.1. L'Ampleur des investissements étrangers	207
4.3.2. Objectif poursuivi	214
4.3.2.1. Maîtrise du fret	215
4.3.2.2. Créneau spécifique	217
CONCLUSION	221
ANNEXES : Evolution de la structure du transport routier dans différents pays européens	
I. Comparaison entre France et Grande-Bretagne	
I.1.1. Limites de la comparaison	225
I.2.2. Evolution du transport routier en France	226
1.2.1.1.2.1. Données globales	227
1.2.2.1.2.2. Structures du secteur	228
1.2.3.1.2.3. Evolution du parc	229
I.3. Evolution du transport routier en Grande-Bretagne	231
I.3.1. Activités des transporteurs routiers	232
I.3.2. Structure du secteur	233
I.3.3. Evolution du parc	235
II. Evolution du transport routier en R.F.A.	238
III. Evolution du transport routier aux Pays-Bas	239
TABLE des MATIERES.....	241

	Tome 2
DEUXIEME PARTIE	Pages
DOSSIER 1 : LA SIDERURGIE	1
1 - Internationalisation et transport	1
1.1. Transport des produits sidérurgiques	1
1.1.1. L'évolution des échanges	1
1.1.2. Les principaux courants d'échange	2
1.1.3. Transport	3
1.2. Transport du minerai de fer	4
1.2.1. Evolution	4
1.2.2. Principaux courants d'échange	6
1.2.3. Internationalisation et révolution du transport maritime du minerai de fer	11
1.2.3.1. Transport de la mine au port	11
1.2.3.2. Les transformations des navires	12
1.2.3.2.1. Diversification	12
1.2.3.2.2. Evolution de la taille	12
1.2.3.2.2.1. Avènement des grands transporteurs	15
1.2.3.2.2.2. Avantages et limites des grands transporteurs	15
2 - Organisation du transport par les firmes	20
2.1. Organisation du transport des produits sidérurgiques	21
2.2. Organisation du transport du minerai de fer	23
2.2.1. Les grands armements	23
2.2.2. Le marché du transport	27
2.2.3. Organisation selon les pays	30
2.2.3.1. Japon	30
2.2.3.2. Etats-Unis	30
2.2.3.3. R.F.A.	30
2.2.3.4. Italie	31
2.2.3.5. Grande-Bretagne	32
2.2.3.6. France	32
DOSSIER 2 : LA PETROCHIMIE	32
INTRODUCTION	33

.../...

1 - Les Transports maritimes	37
Annexe:recensement des navires de haute mer	43
2 - Les Transports terrestres	52
3 - Les Transports par canalisation	67
CONCLUSION.....	80
1 - Les transports terrestres	80
2 - Les transports maritimes	81

DOSSIER 3 : L' AUTOMOBILE

1 - Commerce international de l'automobile et mode de transport	85
1.1. La production mondiale	85
1.2. Le marché de l'automobile	86
1.2.1. Les principaux exportateurs	88
1.2.2. Les principaux courants d'échange	88
1.3. Automobile et moyen de transport	95
1.3.1. Choix du mode	95
1.3.2. Coût du transport	97
2 - Le Transport chez Renault et Fiat	
2.1. Renault	103
2.1.1. Place de Renault	103
2.1.2. La filiale transport	105
2.1.2.1. Son rôle	
2.1.2.2. L'organisation du transport	106
2.2. Fiat	107
Introduction	111
2.2.1. La Fiat en Italie	111
2.2.1.1. Position du problème	111
2.2.1.2. Les Transports	114

.../...

2.2.2. La Fiat dans le monde	119
2.2.2.1. L'intégration des fabrications	121
2.2.2.2. Un certain polycentrisme	121
CONCLUSION.....	125
DOSSIER 4 : BIENS d' EQUIPEMENT	129
1 - INTRODUCTION.....	129
2 - Transport des biens d'équipement et évolution des modes de transport	131
2.1. Le transport d'un ensemble industriel	132
2.2. Les dirigeables	134
2.3. Les usines flottantes	137
CONCLUSION.....	141
CONCLUSION GENERALE.....	143
TABLE des MATIERES.....	

INTRODUCTION

Une expansion continue des échanges, une ouverture croissante de chaque pays sur l'extérieur, sont les caractéristiques principales de l'évolution économique jusqu'en 1973. Depuis s'est amorcé un mouvement de repli et une remise en cause de la libéralisation des échanges.(1) Cette croissance en volume des échanges a appelé une croissance parallèle (et une évolution) des moyens de transport qui leur servent de support. L'activité des entreprises de transport de marchandises s'en est trouvée renforcée. Certes tous les moyens de transport n'ont pas le même statut vis-à-vis du commerce extérieur : le transport maritime, le transport aérien sont avant tout des modes de transport internationaux, le transport routier, le transport fluvial apparaissent comme plus nationaux, le transport ferroviaire joue un rôle intermédiaire selon les pays.

En recherchant les effets de l'internationalisation sur l'organisation du transport de marchandises on est amené à analyser cette activité de deux façons; selon que l'étude met l'accent sur l'aspect marchandises, ou sur l'aspect transport de marchandises les niveaux d'analyse apparaissent différents :

Il s'agit d'un transport de marchandises c'est à dire d'une opération qui s'inscrit dans le procès de circulation des autres branches.

Mais parallèlement il s'agit d'un transport qui à ce titre diffère des différents procès de production car il s'agit avant tout d'un service productif.

Après avoir précisé ces deux niveaux d'analyse on essaiera de déterminer le lien qui existe entre internationalisation et transport.

(1) Ministère de l'Industrie et de la Recherche, GRESI, La division internationale du travail, Paris, La Documentation Française 1976, deux volumes.

I - LE TRANSPORT, PROCES de PRODUCTION, PROCES de CIRCULATION

1.1. L'histoire des différents modes de transport est celle de leur vitesse croissante. Si cette accélération a surtout été sensible pour le transport des voyageurs, elle n'en a pas moins été importante dans le transport des marchandises et à ce titre elle a eu des conséquences importantes; elle a permis d'atteindre des marchés lointains lorsque la durée du voyage apparaissait comme un obstacle, de réduire les stocks de matières premières et de marchandises qui n'ont plus à s'accumuler chez l'industriel ou le marchand. D'une façon générale, cette accélération de la vitesse de circulation et de rotation des marchandises a été un facteur important dans la réduction du temps de rotation du capital en diminuant son temps de circulation; d'autres facteurs ont joué un rôle décisif, ainsi le développement des télécommunications a permis d'annuler une partie de ce temps qui comprend(1) la durée relative du voyage du lieu de production au lieu de vente, mais aussi le temps de reconversion de l'argent en éléments du capital productif; auparavant le renvoi de l'argent exigeait les mêmes moyens et le même temps que l'envoi des marchandises...

Une des caractéristiques premières du transport est d'être "indissolublement lié à l'échange" (2), d'être un élément essentiel du processus de circulation et d'apparaître pour le capital industriel comme "la prolongation du procès de production à l'intérieur du procès de circulation et pour lui" (3). C'est là un aspect déterminant et c'est ainsi que souvent le transport est assuré pour son compte propre par le capital industriel lui-même; cette "intégration" du transport est souvent apparue comme la règle générale et comme l'organisation la plus adéquate. Il n'est pas nécessaire de remonter jusqu'aux compagnies de commerce du 17ème qui n'attendaient pas leur profit du transport mais du commerce réalisé sur le fret (4); les compagnies pétrolières

(1) MARX, Le Capital, Editions Sociales, 1974, livre 2, Tome 1, p.143

(2) M.LHUILIER, Le coût du transport, Paris, Cujas, 1965

(3) K.MARX, Le Capital, op.cité, livre 2, tome 1, p.140

(4) M.WOLKOWITSCH, Géographie des transports, Paris, A. Colin, 1973, p.168.

offrent un meilleur exemple possédant plus d'un tiers de la flotte pétrolière mondiale et en contrôlant près de la moitié par le biais d'affrètement à long terme, et avec elles les sociétés sidérurgiques qui maîtrisent environ 80 % de la flotte des minéraliers de la même façon. Si l'on quitte le domaine maritime on peut continuer d'observer le même phénomène. Historiquement le transport routier pour compte propre (1) est apparu avant le transport routier pour compte d'autrui : en 1929, 98 % du parc routier français appartenait à des entreprises industrielles ou commerciales (2); le transport privé (3) continue de jouer un rôle important puisqu'il représente près de 80 % du parc français, et assure 40 % du total des tonnes kilomètres routières produites en France et 66 % aux Etats-Unis.

Parallèlement le transport reste un lieu spécifique de mise en valeur des capitaux; l'industrie du transport " apparaît comme une branche autonome de production et par conséquent comme une sphère spéciale de placement du capital productif" (4). En tant que processus productif le transport utilise comme tout procès de production :

- des moyens de production (navires, avions, camions, moyens de manutention et de levage)
- des biens intermédiaires (énergie) et une force de travail.

Les capitaux qui s'engagent dans cette activité se distinguent des fractions de capital que l'on vient de décrire : il s'agit des armements indépendants et des entreprises de transport pour compte d'autrui.

1.2. Vecteur de la circulation matérielle le transport permet de rendre interdépendantes des unités de production isolées, et connecte les différentes branches pour leurs approvisionnements et leurs livraisons; parallèlement la mise en place de la chaîne de transport " doit insérer les différents actes

-
- (1) Lorsque le transport est effectué par une entreprise et pour elle-même il s'appelle transport pour compte propre; lorsqu'il s'agit d'une entreprise de transport routier qui effectue le transport pour autrui : transport pour compte d'autrui
- (2) M. WOLKOWITSCH Géographie des ... op. cité, p.158
- (3) Le transport pour compte propre s'appelle aussi transport privé, le transport pour compte d'autrui, transport public.
- (4) K. MARX, Le Capital, op. cité livre 2 tome 1, p. 140.

de transport dans la montée progressive d'un travailleur collectif propre à chaque champ de transport".(1)

Une partie de la demande de transport se caractérise par sa régularité; il s'agit en particulier des différents trafics d'approvisionnement des unités de production : les usines de montage doivent recevoir constamment des matériaux, les raffineries du pétrole, les sidérurgies leur minerai, etc... La constance de ces flux, leur régularité devient de plus en plus une exigence pour des processus de production qui deviennent de plus en plus continus. Souvent le transport consiste en un déplacement de produits entre différentes unités de production appartenant au même capital, celles-ci s'échangent des produits en fonction d'une certaine division technique du travail avant d'aboutir à une production finale de marchandises. Cette réinsertion de différents collectifs de travailleurs peut s'effectuer à l'échelle nationale mais aussi internationale s'identifiant alors à la division internationale du travail, les éléments marchands de l'ordinateur, de la centrale productrice d'énergie, de l'usine clé en main... viennent de tous les coins du monde pour se combiner dans la livraison sur le marché mondial d'une marchandise, en un lieu défini (2). L'internationalisation croissante de la production ne peut qu'avoir des conséquences sur l'organisation des transports qui a de plus en plus pour tâche de "mailler" différents centres de production entre eux et de participer ainsi à l'organisation d'un travailleur collectif à l'échelle de cette dispersion, c'est à dire à l'échelle mondiale.

Parallèlement, on peut se demander si ce nouveau rôle dévolu au transport ne va pas favoriser la montée d'un travailleur collectif dans la production de l'acte de transport : la "chaîne de transport" se caractérise par l'éclatement et la diversification des différents actes de transport : auxiliaires de transport, transporteurs routiers, fluviaux, maritimes peuvent tous concourir de façon isolée à la réalisation finale du transport.

(1) (2) Ch. PALLOIX La nouvelle division internationale du travail et l'évolution du mode de transport des marchandises, doc. ronéoté, Grenoble, IREP, Département Industrialisation et Développement, janvier 1976

Dans le cas de plus en plus fréquent où le transport s'effectue entre unités de production, dispersées à l'échelle nationale ou internationale, on ne peut nier que le transport, la production de transport, participe de la production globale, et à ce titre les travailleurs qui y sont engagés participent au travail collectif que cette organisation de transport a permis de mettre en place. Le transport joue ici un rôle qui s'apparente plus à une manutention inter unités, même si elles sont distantes de milliers de kilomètres. Que ce transport soit effectué par le capital (une fraction) lui-même et pour lui, ou par des capitaux indépendants, n'y change rien : le procès de travail est pensé par le capital industriel, assurant ainsi la possibilité matérielle de sa reproduction à l'échelle internationale.

Lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises, permettant d'alimenter des centres de consommation de plus en plus éloignés, les évolutions des différents modes de transport vers la constitution d'un travailleur collectif apparaissent comme assez divergentes. Dans les modes de transport qui font appel à des moyens de production très capitalistes : le transport ferroviaire et le transport maritime, et qui sont aussi les plus anciens, on a très vite vu apparaître une classe de salariés pleinement constituée (1); au contraire dans les modes de transport plus artisanaux (route, fluvial) on assiste à un maintien d'une production artisanale. La coordination des différents actes de transport est réalisée par les auxiliaires de transport, qui assurent en quelque sorte une "socialisation" de la branche, et gèrent en partie la concurrence entre les modes.

(1) Le conteneur qui permet d'assurer la coordination des différents modes de transport jouent surtout son rôle entre ces deux modes (fer, maritime); l'articulation d'un mode à dominance artisanale (route) pose beaucoup plus de difficultés.

2 - LE PROCES de PRODUCTION du TRANSPORT

2.1. Branche de production comme une autre, l'industrie du transport se distingue pourtant de toutes les autres branches industrielles. La production de l'acte de transport des marchandises se différencie de celle de toute autre marchandise. En effet la production et la consommation du transport sont simultanées, le procès de transport est en même temps procès de production de l'acte de transport. Cette particularité implique un cycle particulier de ce capital :

La formule générale du cycle du capital

A - M - P - M' - A'

s'écrit :

A - M - P - A'

dans le cas du cycle du capital transport.

Le cycle d'exploitation est donc égal au cycle de production. Il s'agit là d'une caractéristique propre à toute production de service. Le transport apparaissant comme un service productif.

Cette distinction ne pourrait apparaître que théorique si elle n'avait pas des conséquences sur l'organisation de chaque mode de transport et sur leur fonctionnement. Elle se traduit par le fait que le transport n'est pas une marchandise "stockable" : on n'emmagasine pas du transport comme on le fait avec tout autre bien, la décision de produire est aussi celle de vendre. Cette caractéristique se révèle être un obstacle à tout essai de régularisation des prix du transport par la constitution de "stocks tampons". L'équilibre de ce secteur est donc particulièrement instable : certes une partie importante de la demande de transport se caractérise par sa régularité qui s'explique par l'allure générale de la production et de la consommation, - les variations saisonnières sont aisément prévisibles, - il n'en demeure pas moins que ce secteur est un des plus sensibles aux aléas conjoncturels des autres secteurs, qu'il subit mais n'engendre pas. Chaque récession entraîne dans le secteur du transport une crise qui ne se traduit pas par une "surproduction" mais par la mise en évidence d'une capacité de transport excédendaire.

En l'absence de tout cadre règlementaire (voir infra) les différents transporteurs se livrent à une guerre des prix qui ne peut se conclure^{que} par une succession de faillites.

Ainsi dans le transport routier tout ralentissement de l'activité économique amène son lot de faillites, elles touchent d'abord les plus petites entreprises qui jouent le rôle de "volant" nécessaire; celles-ci disparaissent, la capacité de transport excédentaire n'en demeure pas moins, et de nouvelles petites entreprises auront vite fait de remplacer les anciennes, la population d'entreprises se renouvelle sans cesse. Dans le transport maritime de "tramping" (1) on assiste à des crises analogues, mais les solutions sont quelquefois plus rigoureuses : la révélation d'une capacité de transport excédentaire entraîne parfois la destruction des navires vendus à la ferraille.

Pour atténuer les conséquences des variations conjoncturelles sur le marché du transport plusieurs types de modalités de régulation ont été mises en place. Elles sont soit "contractuelles" et alors elles ont été établies à l'instigation des entreprises elles-mêmes, soit réglementées par l'intervention de l'Etat.

Le système des conférences est apparu comme la première défense des armements engagés dans le transport en lignes régulières (2) pour limiter la concurrence par les prix. Pour limiter la guerre des taux de fret apparue après l'ouverture du canal de Suez, les compagnies maritimes formèrent la première conférence maritime en 1875 : il s'agit du rassemblement de groupes de compagnies exploitant des routes sur lesquelles elles perçoivent, en vertu d'accords fondamentaux des taux de fret uniformes; on compte actuellement environ 360 conférences opérant dans les divers trafics mondiaux. Le système a été une "réussite" : les variations conjoncturelles n'influent sur les taux de fret que dans un seul sens : la hausse....(3)

Dans le domaine du transport de tramping la pratique des contrats d'affrètement à long terme a permis aux différents armateurs indépendants de s'assurer pour la durée du contrat d'un revenu assuré pour le capital qu'ils

(1)(2) dans le transport maritime on distingue :

- la navigation de tramping : il s'agit de navires frétés par un armement pour le transport de cargaisons homogènes : pétrole, minerai, denrées, sans horaire régulier
- les lignes régulières: il s'agit de lignes exploitées par des armements qui s'engagent à assurer des liaisons à des dates fixées à l'avance et à des tarifs connus.

(3) B.FRANCOU : Structure du coût du transport maritime et relations économiques internationales, Thèse de doctorat d'Etat, Centre d'économie et de finances internationales. Aix-en-Provence, 1975, 290 p.

ont engagé ; cette pratique va en s'intensifiant avec la taille croissante des investissements nécessaires : gigantisme des navires et sophistication de plus en plus poussée.... La durée des contrats à long terme dans le transport routier est minime si on la compare à celle qui prévaut dans le tramping : 1 an au lieu de 20 ans...

Le transport routier reste un des plus réglementés : contingentement, tarification essaient de réguler ce mode de transport. Le nombre important d'entreprises aux intérêts concurrents explique que, contrairement à ce qu'il est advenu dans le transport maritime, ces modalités de régulation aient été mises en place par l'Etat, et non par les entreprises. Le contingentement limite l'accès à la profession, mais il ne représente pas la seule contrainte; une part importante de la capacité de transport est en effet écarté du marché : les transporteurs pour compte propre n'ont pas le droit d'assurer un trafic pour le compte d'autrui (frêt de retour en particulier). La tarification est en partie réglementée par la TRD (tarification routière obligatoire.

. On retrouve dans tous les pays des initiales analogues de réglementation.

Les caractéristiques propres au procès de production du transport, au caractère non stockable du transport peuvent expliquer en partie la généralisation des modalités de régulation à laquelle on a assisté. La question réglementation du transport ferroviaire se pose moins puisqu'il s'agit d'un monopole, elle est posée indirectement à travers celle du transport routier qui a aussi pour but d'harmoniser la concurrence inter-modes.

On peut noter pour conclure que si l'on ne stocke pas le transport, le matériel de transport peut apparaître comme un élément d'une politique de stockage - on l'a vu avec le ralentissement des pétroliers au moment des hausses de prix du pétrole en 1973 - , c'est ainsi qu'un des avantages du conteneur est d'apparaître comme un lieu de stockage en bout de la chaîne de production; il s'agit d'un moyen de stockage plus banal et moins onéreux que les divers moyens de transport.

2.2. L'impulsion qui a été donnée aux échanges de marchandises tant à l'intérieur de chaque espace national qu'en dehors a exigé qu'une fraction de plus en plus importante du capital social s'engage dans l'industrie du transport. Par ailleurs l'évolution de chaque mode de transport, similaire en cela à celle de tous les autres secteurs productifs a mis en évidence la part croissante du capital constant qui entrait dans ce procès de production particulier : la hausse récente du prix de l'énergie a d'ailleurs touché ce secteur plus que tout autre, et en particulier les transports maritime et aérien. Cependant la lourdeur des investissements liés aux infrastructures apparaît comme une des caractéristiques essentielles de l'industrie du transport, et cela dans tous les modes. L'organisation de chaque mode ne peut qu'être affectée par cette composition du capital fixe : la part de l'infrastructure fixe d'une très longue durée de vie dépassant de beaucoup la part du matériel roulant.

La très grande fixité des moyens de production n'est pas la seule caractéristique qui distingue l'industrie des transports des autres secteurs industriels; les routes, les autoroutes, les voies ferrées, les aéroports sont utilisés par toutes sortes d'"usagers" : des individus, des entreprises de transport; pour les uns la "consommation" du transport est une consommation finale, pour les autres elle est intermédiaire. Une partie du capital fixe de ce secteur est donc consommé "improductivement", une autre productivement, transférant ainsi une partie de sa valeur aux produits transportés.

Ces deux caractéristiques de l'industrie du transport (très grande fixité des moyens de production, modes de "consommation" différents) se renforcent mutuellement, en déterminant et en favorisant l'intervention de l'État dans la prise en charge des infrastructures spécifiques à chaque mode de transport. Ce sont des biens collectifs.

La confusion entre consommation productive et improductive est entretenue et laisse croire à une communauté d'intérêt entre les différents usagers de la route et des autoroutes : le "Je roule pour vous" arboré par les gros porteurs est assez symbolique... L'amélioration du réseau routier sert à certains tout au long de l'année, et se justifie quelquefois par les "bouillons" occasionnés par quelques pointes saisonnières de trafic.

La voie ferrée offre un autre exemple de cette double consommation, la tarification a dû s'adapter à celle du transport routier: elle a facturé au transport de marchandises les seules charges marginales d'infrastructure. La désaffectation du transport maritime par les voyageurs a rendu les infrastructures portuaires à une seule forme d'utilisation : le transport commercial. Il n'en demeure pas moins que les principales charges d'infrastructures restent à la charge de l'Etat.

La lourdeur des investissements destinés aux infrastructures, leur très longue durée de vie sont autant de raisons pour que les capitaux qui s'engagent dans leur financement soient des capitaux publics. En effet l'importance du temps de rotation de ces capitaux fixes rend impérieuse l'intervention de l'Etat qui permet d'assurer à travers les transports la reproduction de l'ensemble du capital social. Cette utilisation de capital dévalorisé se traduit par la participation des capitaux publics nationaux : ainsi les prêts de la BIRD pour financer les charges d'infrastructures dans les pays exportateurs de minerai au plus grand bénéfice des compagnies sidérurgiques qui jouissent des mêmes avantages à l'importation : tel l'exemple de Fos.

3 - INTERNATIONALISATION de la PRODUCTION et PROCESSUS de CONCENTRATION - CENTRALISATION du CAPITAL ENGAGE dans la CIRCULATION INTERNATIONALE des MARCHANDISES

La recherche a pour objet l'analyse des processus par lesquels le capital tente de se donner les moyens d'une circulation internationale des marchandises adaptée à l'internationalisation de la production, étant donné que le développement des forces productives au niveau du vecteur circulation est relativement décalé par rapport aux exigences de l'internationalisation de la production (segments de production de branche, disséminés à l'échelle mondiale et concourant à la production de la "marchandise"; division internationale du travail concernant les sections productives et leurs interrelations internationales...). Face aux exigences de l'internationalisation de la production, le capital n'a pas encore réussi à adapter suffisamment, semble-t-il, (1) les conditions internationales d'échange aux conditions internationales de production.

Les processus de transformation structurelle des conditions d'échange concernent :

- les pratiques de concentration - centralisation du capital affectant le processus de circulation internationale des marchandises;
- l'intervention des firmes multinationales européennes dans ce même processus de circulation internationale des marchandises.

A travers la transformation structurelle des conditions d'échange, le capital tente de poser sur l'égalisation internationale des conditions de l'échange des marchandises confortant l'internationalisation de la production de façon à incorporer un développement des forces productives conforme aux exigences de l'internationalisation du capital.

L'étude comportera deux parties; dans la première on analysera les transformations structurelles qui affectent le secteur des activités de transport et celles de service qui lui sont liées, en étudiant dans différents

(1) Y. DEBOST, B. REAL: Les rapports des industries de la manutention avec l'évolution des processus de production et des moyens de transports dans le cours de l'internationalisation du capital. Grenoble, I.R.E.P., département industrialisation et développement, 1975, 154 p.

pays européens :

- le mouvement de concentration-centralisation du capital;
- la pénétration du capital étranger dans l'évolution des opérations de restructuration;
- le rôle du capital financier.

Cette première partie se divisera en trois chapitres portant respectivement sur

- . le transport maritime
- . le transport routier
- . les auxiliaires de transport.

Alors que cette première partie met l'accent sur le transport, la seconde s'attachera au transport de marchandises (et de produits) en étudiant l'intervention des firmes multinationales européennes dans la circulation des marchandises.

Cette seconde partie comportera quatre dossiers couvrant :

- sidérurgie et métallurgie des non-ferreux;
- pétrochimie de base et des intermédiaires;
- automobile;
- biens d'équipements: construction mécanique lourde

o

o o

CHAPITRE PREMIER

Concentration — Centralisation du Capital dans le Transport Maritime

INTRODUCTION

Le transport maritime est un mode de transport international. Il joue un rôle minime au niveau national : l'importance du cabotage varie selon les pays, il représente 2 % du trafic maritime global de la RFA, 3 % en France, 8 % en Italie.(1)

L'évolution du tonnage transporté par mer traduit celle des échanges internationaux et reflète l'internationalisation croissante de l'économie; la circulation maritime internationale concernait environ 300 millions de tonnes en 1945, 1000 millions en 1958, 3200 millions de tonnes en 1973.

Support des échanges internationaux (2), le transport maritime est lui-même un lieu d'internationalisation.

Les prix, les taux de fret sont fixés sur le marché mondial; cela distingue le transport maritime des autres modes où les pratiques nationales l'emportent sur la pratique internationale. Les armements nationaux engagés dans le transport maritime sont confrontés avec des armements étrangers quelque soit leur zone de transport. Les liens qui sont ainsi tissés se traduisent le plus souvent par l'internationalisation des firmes.

Les armements ont très vite compris l'intérêt des "zones franches" : les pavillons de complaisance qui permettent d'échapper aux contraintes sociales et aux lois fiscales de leur pays d'origine. Cette pratique restait surtout le fait des flottes internationales : flottes pétrolières, flottes minéralières, elle intéresse maintenant les armements de pays plus traditionnellement marins : la Norvège transfère ses navires sous pavillon de complaisance, la RFA a transféré 1/7 de sa flotte de 1971 à 1974...

(1) Activités maritimes de la CEE, Notes et études documentaires, la Documentation Française, Paris 1972, p.29.

Le rôle du cabotage varie avec la nature du pays côtier : il est très important au Japon.

(2) Environ 70 % des échanges se font par voie maritime (en tonnage).

Les exigences de l'internationalisation de la production se traduisent par des évolutions dans le mode de transport maritime : gigantisme des navires, spécialisation des fonctions.... Elles entraînent des transformations structurelles des conditions d'échange et un renforcement des processus de concentration-centralisation du capital dans le secteur du transport maritime.

Après avoir rappelé très rapidement l'organisation du transport maritime, l'évolution des techniques et des coûts on étudiera la concentration centralisation du capital dans ce secteur : comment s'effectue-t-elle et quelle est son incidence sur l'organisation du secteur de certains pays (République Fédérale d'Allemagne, Pays-Bas, Grande-Bretagne et France.)

1 - L'ORGANISATION du TRANSPORT MARITIME

Dans l'organisation du transport maritime on distingue deux modes d'usage des navires :

- navigation régulière, caractérisée par la rigidité des horaires et des itinéraires, et la diversité des marchandises chargées "general cargo".
- tramping, codifié par des contrats de location, "d'affrètement" au temps ou au voyage pour le transport de cargaison souvent homogène.

Cette distinction apparaît comme le reflet de l'organisation des échanges internationaux. Lorsqu'un flux important d'une marchandise donnée s'est mis progressivement en place, son coût d'acheminement joue un rôle de plus en plus déterminant, et on assiste tôt ou tard à l'apparition d'un navire spécialisé qui permet de la transporter à un moindre coût en cargaison homogène dans le cadre de la navigation de tramping. Le flux des "marchandises diverses" est acheminé par les lignes régulières : il s'agit le plus souvent d'objets manufacturés dont la valeur unitaire est bien supérieure à celle des marchandises de tramping.(1)

L'origine des capitaux diffère selon qu'ils s'engagent dans un type de transport ou l'autre. La gestion d'un flux régulier de produits s'inscrit le plus souvent dans le cadre d'une "chaîne de valorisation" qui va du puits ou de la mine jusqu'à la marchandise finie; il s'agit alors d'un transport qui s'apparente à une "manutention entre unités de production", même si celles-ci sont distantes de plusieurs milliers de kilomètres. Ce type de transport est de plus en plus assuré par le capital industriel lui-même : directement avec la constitution de flottes intégrées, indirectement par le biais d'affrètement à long terme.

Le "capital transport traditionnel" organise, quant à lui, la navigation de lignes régulières. La mise en valeur des capitaux dans cette activité est similaire à celle des capitaux placés dans toute autre activité productive. Le caractère de service productif de la branche transport la distingue pourtant des autres et explique pourquoi se sont (très rapidement) mis en place des modalités de régularisation du marché à l'instigation des compagnies maritimes elles-mêmes organisées en "conférences".

(1)Sauf si le tramping assure l'acheminement d'un flux important d'objets manufacturés par navire spécialisé : voitures, et plus récemment usine clé en mains.

1.1. Evolution du trafic maritime international

1.1.1. L'évolution du trafic international est surtout marquée par la croissance importante qu' a connu le transport du pétrole et des produits pétroliers : ce trafic a plus que doublé de 1965 à 1973. Le transport des marchandises solides a connu une augmentation plus faible, mais constante : ce type de trafic représentait 29 % du tonnage global en 1965, 23 % en 1973.

TRAFFIC MARITIME MONDIAL (tonnes)				
	pétrole et produits pétroliers (millions de t.)	principaux produits transportés en vrac (millions de t.)	autres marchandises solides (millions de t.)	TOTAL (10 ⁶ t.)
1965	862 (100)	327 (100)	485 (100)	1674
1968	1141	384	582	2107
1970	1440	488	677	2605
1973	1841 (213)	599 (183)	750 (154)	3190

1.1.2. L'évolution du trafic exprimé en tonnes - milles est marquée par le "déroutage" qu' a connu le trafic pétrolier après la fermeture du canal de Suez.

TRAFFIC MARITIME MONDIAL (tonne - mille)				
	pétrole et produits pétroliers (milliard de t.milles)	minerais, charbon grains (milliard de t. milles)	autres marchandises (milliard de t. milles)	TOTAL (10 ⁶ t.)
1965	3120(100)	1129 (100)	1600 (100)	5849
1968	4947	1425	2000	8372
1970	6487	1967	2200	10654
1973	10181 (326)	2487(221)	2700 (168)	15368
1974 (estimation)	10465	2580	3050	16095

1.2. La flotte mondiale

L'évolution de la composition de la flotte mondiale ne peut que refléter celle du trafic maritime : prédominance des navires citernes et des vracquiers.

TONNAGE de la FLOTTE MONDIALE (1965 - 1974) (1)								
	navire citerne		vracquiers		autres		TOTAL	
	millions de tjb	millions de tpl	millions de tjb	millions de tpl			10 ⁶ tjb	10 ⁶ tpl
1965	54,4	86,1	16,3	24,9	76,1	93,5	146,8	204,5
1968	68,9	112,6	32,2	52,0	82,9	97,5	184	262,1
1970	85,8	148,0	43,9	71,1	88,2	106,0	217,9	326,1
1973	115,0	209,2	69,8	118,9	99,4	116,5	284,2	444,6
1974	129,2	238,0	76,7	131,2	100,2	117,7	306,1	486,9

La flotte de navires citernes qui est, pour l'essentiel, composée de pétroliers a vu son tonnage (en t.p.l.) multiplié par 2,4 de 1965 à 1973 (le trafic de produits pétroliers a été multiplié par 2,1 pendant la même période). Celle des "autres navires" a vu son tonnage multiplié par 1,2. Comme on le verra les navires de transport de produits en vrac (liquide, solide) ont un tonnage de plus en plus important, alors que ceux de marchandises diverses ont une vitesse croissante.

(1) CNUCED : Etude sur les transports maritimes 1974 - New-York, 1975, 112 p.

Un navire se mesure par : . sa capacité intérieure totale en tjb (tonnage de jauge brute), ou 2,83 m

. le poids maximum qu'il peut charger en tpl (tonne de port en lourd)

Le rapport entre les 2 mesures traduit le type de navire - 1,7 tpl/tjb pr. vracquiers
- 1,8 tpl/tjb pr. pétroliers

La part des navires engagés dans le transport de charges homogènes représente 76 % du tonnage de la flotte mondiale exprimé en tonnes de port en lourd (1974); on peut rapprocher ce pourcentage de celui du trafic de produits en vrac (liquide et solide) qui représentait 77 % du trafic mondial en 1973.

1.3. Organisation

L'organisation du transport maritime diffère selon la nature des produits chargés... A son origine le transport s'effectue à la demande, mais l'introduction de la navigation à vapeur a permis aux armements de s'affranchir des aléas climatiques. La distinction entre navigation de lignes et navigation de tramping prenait un sens nouveau.

1.3.1. En trafic de ligne l'armateur s'engage à faire parcourir à ses navires des lignes déterminées avec des escales fixées à l'avance et selon un horaire régulier. Il s'agit là d'un trafic onéreux : le navire devant partir quelque soit son coefficient de charge. En cas de récession la concurrence entre armements pour se procurer du fret pourrait avoir des conséquences désastreuses pour eux (voir celle qui s'instaure entre les petits transporteurs routiers, deuxième chapitre). L'instauration du système des conférences qui date de 1875 a permis de limiter, sinon de supprimer, toute concurrence par les taux de fret : cette concurrence peut être nationale, entre les armements de chaque pays, mais surtout internationale : les grands armements emploient leurs navires sur des trafics tiers (entre pays dont ils ne sont pas originaires).

Une conférence maritime se définit comme "une association, non dotée de la personnalité civile, d'exploitants de navires de ligne se faisant mutuellement concurrence, constituée afin de :

- 1) limiter la concurrence entre ses membres
- 2) d'appuyer ses membres par une action en coopération dans la concurrence qui les oppose aux transporteurs non membres".

Le système a des limites : des armateurs peuvent faire des ristournes à leur client, ou accepter une description inexacte de la marchandise pour la faire bénéficier d'un tarif inférieur à celui qui devrait être pratiqué dans la conférence... Une seconde concurrence s'instaure avec l'apparition des "outsiders" , armements étrangers à la conférence mais qui assurent quelquefois un service régulier sur la même ligne et qui peuvent à terme rentrer dans la conférence.

On compte près de 360 conférences maritimes opérant dans les divers trafics mondiaux. Ce système a peut-être atteint ses propres limites : l'apparition de nouvelles flottes, pays socialistes, pays en voie de développement (la multiplication des pratiques discriminatoires), l'édiction sous la pression de ces derniers d'un nouveau code de conduite des conférences qui accorderait 40 % du fret à chacun des pays engagés dans un échange, et ne laisserait ainsi que 20 % du fret à la flotte d'un pays tiers (règle des 40 - 40 - 20)

1.3.2. Dans la navigation de tramping on retrouve les caractéristiques du transport à la demande : affrètement au voyage, affrètement à temps... Le premier conserve un caractère spéculatif qui a fait la fortune de certains armements pétroliers, mais qui a finalement abouti à la crise que connaît ce type de transport actuellement.

Les navires de tramping transportent des cargaisons entières et homogènes ne suivant ni horaire régulier, ni itinéraire fixe et dont les taux de fret et les conditions de transport sont librement débattus dans le cadre du marché du moment. Ce type de transport est utilisé pour l'acheminement du minerai (environ 300 millions de tonnes en 1973), des céréales (116 millions de tonnes), du charbon (104 millions de tonnes), de la bauxite, de l'alumine, du phosphate...(40 millions de tonnes)... et du pétrole.

Un tel système ne peut conduire qu'à une "valse des frets" qui, en cas de récession dans le transport, peut profiter aux industriels. Mais ceux-ci restent avant tout préoccupés par la sécurité et la stabilité des

prix... ils rejoignent les préoccupations des armateurs qui ont dû investir des capitaux de plus en plus importants pour faire face à l'évolution technologique (automation, gigantisme...). Cela explique la généralisation des contrats à longue durée et traduit la main mise de plus en plus importante du capital industriel sur le transport... main mise renforcée par l'importance des "flottes intégrées" : la flotte des compagnies pétrolières représente 30 à 35 % de la flotte totale. Le marché du fret est donc limité : il n'intéresse que 15 à 25 % du tonnage dans le trafic pétrolier, 10 % pour celui du minerai de fer (1). Le tramping traditionnel demeure cependant dans certains marchés purement spéculatif : celui du transport des céréales par exemple.

Les deux modes d'usage des navires, lignes régulières ou tramping, apparaissent donc comme de plus en plus réglementés. Les modes de régulation qui sont apparus favorisent le capital transport en limitant la concurrence et en s'opposant à la baisse des taux de frets (cas des lignes régulières), ainsi que le capital industriel en stabilisant les tarifs de frets et en favorisant sa baisse à long terme.

L'évolution technique des navires diffère selon qu'ils sont affectés à tel ou tel type de transport.

(1) B.FRANCOU : Structures du coût des transports maritimes et relations économiques internationales,

2 - EVOLUTION du TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime a connu ces dernières années de profondes mutations techniques qui ont eu un impact important sur la structure des coûts et le marché des frêts; elles n'ont pas eu les mêmes conséquences selon le type de transport - lignes, tramping.

2.1. Aspects techniques

La spécialisation, la course au gigantisme, l'automatisation, la vitesse croissante sont les traits caractéristiques de l'évolution des navires. Ces changements n'affectent pas ensemble chaque type de transport : certains leur sont communs (automatisation, rajeunissement), d'autres spécifiques.

2.1.1. tramping

La navigation de tramping est destinée au transport de gros tonnage d'un produit déterminé et d'une façon de plus en plus régulière : elle sert à l'approvisionnement en énergie et en matières premières d'unités de production qui connaissent des processus de plus en plus continus (raffinerie, sidérurgie...). On comprend alors que l'évolution technique des navires engagés dans ce type de transport se caractérisent par :

- une taille croissante
- une spécialisation de plus en plus poussée
- ... et une recherche parallèle du navire "universel" pour éviter les conséquences néfastes d'un excès de spécialisation.

La construction de nouvelles unités répondant à ces critères a provoqué un rajeunissement de la flotte; elle s'est accompagnée d'une standardisation croissante.

2.1.1.1. Taille des navires

La course au gigantisme a commencé avec les pétroliers, elle a continué avec les minéraliers et devient maintenant la caractéristique des transporteurs de gaz.

Pétroliers : le pétrolier de 15 000 t. construit par Onassis en 1938 était alors le plus grand du monde; en 1967 le même armateur commandait 10 super pétroliers de 225 000 tonnes et en 1976 on a lancé le Batilius (de la Shell) qui peut transporter jusqu' à 540 000 tonnes de pétrole. Le mouvement semble s'arrêter avec la crise que connaît le transport pétrolier : les commandes se portent sur des navires d'un tonnage bien inférieur (58 000 tpl en moyenne). Les super pétroliers restent cependant l'exception; les plus de 500 000 tonnes seront moins d'une dizaine dans le monde.

Cette tendance au gigantisme peut être illustrée par l'évolution du tonnage moyen des commandes enregistrées :

1965	75 000 tpl
1968	151 000 tpl
1973	170 000 tpl

Les livraisons de plus de 10 000 tpl ont porté sur 1071 pétroliers de 1965 à 1974 (3458 navires étaient en service en 1974). On comprend alors le rajeunissement de la flotte : 42 % des navires citernes avaient moins de 4 ans en 1973 (34 % en 1965).

Minéraliers (1) : ils ont connu la même évolution avec un certain retard. On n'atteint pas les dimensions des pétroliers; aucun minéralier ne dépasse 300 000 tpl :

. le tonnage moyen des unités en service est passée de 20 000 à 37 000 tpl entre 1965 et 1973

. celui des commandes de 40 000 à 55 000 tpl

Méthaniers : le transport de gaz naturel liquéfié est appelé à un avenir prometteur : les contrats entre l'Algérie et les Etats Unis, Abu Dhabi et le Japon emploieront un nombre important de ces navires :

(1) ils seront étudiés plus longuement dans la deuxième partie de l'étude.

- la première génération avait une capacité située entre 25 000 et 40 000 m³.
- les nouvelles commandes portent sur des navires de 125 000 m³.
- et on parle déjà de 170 voire 300 000 m³ (1)

2.1.1.2. Spécialisation -

Alors qu'il y a trente ans de nombreux produits étaient trans - portés par le même bateau on a assisté à la création de navires de plus en plus spécialisés :

- pétrole
- minerai : voire même une spécialisation selon la densité du minerai
- GNL ou GPL (Gaz naturel liquéfié , gaz de pétrole liquéfié)
- bois
- copaux de bois
- pâte à papier
- automobile
- produits chimiques
- etc...

Les dangers inhérents à une telle tendance ont vite amené à rechercher des navires plus universels

- pétrolier (ore oil) (00)
- (ore-bulk-oil)-vracquier - pétrolier (O.B.O.)
- pétrolier / transporteurs de céréales, voire transporteurs de moutons! (2) : en 1961 27 % des grains étaient transportés par pétrolier (3)
- minéralier / transporteur de voitures (4)

Cette tendance (5) présente cependant un autre danger :

(1) Journal de la Marine Marchande : 11/05/75 et 18/09/75

(2) Les Echos : 38/04/76

(3) B. FRANCOU : Structuré du coût du transport , op. cité, p.80

(4) L'Aïda de la Hanse chargera des voitures de RFA aux USA, du minerai des USA au Japon et des voitures du Japon en Europe.

(5) Les transporteurs mixtes représentaient 4 % du tonnage livré en 1964, 16 % en 1973; Francoeu op.cité p.78

la perméabilité entre marchés jusque là disjoints : la crise apparue sur un marché pourra se développer dans l'autre... C'est ainsi que le cabinet De wry annonce une crise du transport minéralier en 1980 due à un engouement trop persistant sur les pétroliers

La vitesse des navires de tramping ^{demeure} assez modeste (15 - 18 noeuds) : ils restent caractérisés par leur gigantisme qui requiert une puissance importante : au-dessous de 150 000 tpl le moteur diesel reste le mode de propulsion prédominant; au-dessus : la turbine à vapeur.

2.1.2. Lignes régulières

Un navire de ligne doit offrir un espace approprié pour le transport de toutes sortes de cargaisons : solides ou liquides, "noires" ou propres, minérales ou végétales, à température ordinaire ou réfrigérée ou congelée... les problèmes de chargement et d'arrimage (1) se posent donc avec plus d'acuité que dans la navigation de tramping.

Parallèlement, les exigences d'une rotation régulière, d'un horaire fixe imposent à l'armateur de mettre en ligne des navires plus rapides.

Ces deux caractéristiques permettent de comprendre les grands traits de l'évolution des navires affectés à ce type de transport : homogénéisation des cargaisons, vitesse des navires.

2.1.2.1. Homogénéisation

L'homogénéisation des cargaisons a permis de faciliter les conditions de chargement et d'arrimage (de désarrimage et de déchargement). Elle s'est traduite par l'apparition d' "unités de charge" dont la plus

(1) arrimage : organisation et placement des marchandises dans les cales de façon à répondre aux besoins commerciaux et à associer la stabilité du navire.

utilisée reste le conteneur; les autres sont la palette, la barge.

On ne s'étendra pas sur l'apparition et le développement des porte-conteneurs, porte - barges, etc...(1). Il s'agit d'un mode de transport qui a connu une évolution très rapide car il permettait des économies considérables de manutention. Il existait 22 porte-conteneurs en 1965 (2), plus de 500 en 1975, 1 porte - barge en 1969, plus de 20 en 1975....

2.1.2.2. Vitesse

L'unitarisation des charges est très onéreuse, les porte - conte - neurs purs représentent des investissements considérables (1), aussi devient-il impératif de les laisser le moins possible au port : il faut accélérer le plus possible leur rotation.

Les porte-conteneurs apparaissent comme les navires commerciaux les plus rapides : 26 noeuds de vitesse moyenne pour des unités de 30 à 35 000 tpl; leurs appareils propulsifs ont une puissance de 60 à 80 000 ch. Certains porte-conteneurs atteignent des vitesses considérables (pour la mer) : 33 - 34 noeuds.

La vitesse est un impératif plus grand que la taille. On a certes assisté à une course au gigantisme : les porte - conteneurs de la 3ème génération peuvent transporter jusqu' à 3000 conteneurs; mais cette poursuite a des limites : l'armement doit assurer une certaine fréquence... s'il double la capacité de transport il ne peut pas se permettre de réduire par deux la rotation de ses navires. La course au gigantisme ne se traduit

(1) Voir 3.1.1., 3.1.2. et surtout Chap.3 : auxiliaires de transport

(2) dont 18 étaient des cargos convertis Cf.CNUCED : Unitization of cargo. New-York, 1970, 147 p.

donc pas par une baisse des coûts d'exploitation comme dans la navigation de tramping.

2.2. Coûts d'exploitation, taux de fret

Les différentes évolutions techniques que l'on vient de rappeler se sont traduites par des modifications de la structure des coûts d'exploitation des navires; elles ne sont pas sans influence sur l'évolution du marché du fret.

2.2.1. Tramping

L'exploitation d'un navire de tramping est caractérisée par l'importance des frais fixes :

Structure des coûts d'exploitation (1)

Navire - citerne (en 1971) unité	(TPL)	50 000 T	150 000	200 000
	unité	en %	en %	en %
<u>1° Frais fixes :</u>				
Amortissement/Frais financiers		50	53	52
Assurances		8	9	16
Equipage		15	12	7
Réparation/Entretien/Approvisionnements		7	7	5
Frais Généraux		4	3	2
<u>2° Frais variables :</u>				
Soutes (avant la hausse de 1973)		13	12	14
Frais de port		3	3	4

(1) B.FRANCOU : Structure du coût du transport... op.cité. p.89

.../...

<u>Navire transporteur de vrac</u> (TPL) (en 1969)	55 000 en %	105 000 en %	150 000 en %
<u>Coûts fixes seulement</u>			
Amortissement/Frais financiers	60	66	70
Assurances	7,5	10	12
Equipage	17,5	11	9
Approvisionnements/Entretien/ Réparations	10	9	8
Frais généraux	5	4	1

Ces coûts fixes restent cependant liés à la conjoncture : le prix d'un bateau neuf varie beaucoup avec le taux de fret pratiqué sur le marché. Dans la situation actuelle le prix des navires neufs a fait une chute de 30 à 40 % selon les ristournes accordées par les chantiers (1); quant aux navires d'occasion leur prix devient "dérisoire"; en un an le prix des pétroliers est tombé des 2/3 : un pétrolier de 100 000 tpl construit en 1968 valait \$ 30 millions en 1973 et \$ 10 millions en 1975 (2)...

L'importance prise par les frais financiers explique l'engouement des affrètements à long terme qui procurent des recettes stables, mais aussi une tendance à la baisse du coût du transport : vérifié pour le pétrole jusqu'en 1973 (3) - depuis le taux de fret s'est effondré et on a vu des armateurs payer pour transporter du pétrole (4); de même pour le transport de minerai. On estime que d'une façon générale le coût du transport représente

(1) Le Monde : 9/06/76

(2) Journal de la Marine Marchande : 13/02/76

(3) B. FRANCOU : Structure du coût du transport... op.cité.

(4) Journal de la Marine Marchande : 20/03/1975

30 à 35 % du prix de la cargaison dans le transport de tramping.(1)

2.2.2. Lignes régulières

Si le coût du tramping se caractérise par l'importance des frais financiers, l'exploitation d'un navire de ligne est d'abord marquée par les coûts de la main d'oeuvre : équipage et main d'oeuvre portuaire pour la manutention.

2.2.2.1. En 1970 les dépenses annuelles d'un navire conventionnel de 7000 t_{pl} marchant à la vitesse de 14 noeuds s'élevaient à 2,8 millions de dollars (2) :

et se répartissaient ainsi :

frais d'exploitation du navire (amortissement, salaires, assurance, entretien, équipement...)	39,3 %
frais de chargement déchargement	52,1 %
frais de combustibles à la mer	1,7 %
frais de séjour au port	0,9 %
frais généraux	6,0 %
	<hr/>
	100,0

On remarque l'importance considérable des frais de manutention : on comprend l'intérêt des unités de charges plus faciles à manutentionner.

Si l'on se limite au coût d'exploitation du navire on peut s'apercevoir de l'importance de frais variables :

(1) B. FRANCOU "Structure du coût du transport" op. cité, p. 125

(2) Ch. VERLACQUE: Géographie des transports maritimes; Paris, Douin, 1975, p.37

Coûts d'exploitation d'un navire de ligne
français de 14 000 TPL en 1972 (en %)

<u>Frais fixes</u>	
1° Annuités financières	26 %
2° Assurances	2,5 %
3° Equipage	12 %
4° Réparations et entretien	8 %
5° Frais généraux	7 %
	55,5 %

<u>Frais variables</u>	
1° Dépenses commerciales	35 %
2° Frais de port	5 %
3° Soutes	4,5 %
	44,5 %

Source : Comité Central des Armateurs Français, Paris
cité par FRANCOU op.cité p.151

2.2.2.2. Les coûts d'exploitation entre navires de ligne et navires de tramping diffèrent tout autant que leur composition. Il est beaucoup plus onéreux d'exploiter un navire de ligne astreint à des rotations régulières sans être assuré d'un coefficient de chargement important qu'un navire de tramping.

2.2.2.3. L'importance des frais de main d'oeuvre dans l'exploitation d'un navire de ligne explique l'évolution du taux de fret pratiqué.

Une étude faite en RFA (1) tend à montrer que le taux de fret

(1) B. FRANCOU: "Structure du coût du transport...." op.cité, P.207.

pratiq e augmente plus vite que la valeur des produits.

L'évolution du taux de fret varie avec les lignes et on a pu montrer(1) que sur certaines lignes desservant les pays en voie de développement on assiste   des politiques discriminatoires de prix.

Facteur fret de certaines marchandises

	produits plastiques	machine outil
France - USA	7,1 %	-
France - Antilles	8,6 %	54 %

(1) B. FRANCOU : "Structure du coût du transport..." ,op.cité, p.207

3 - CONCENTRATION CENTRALISATION du CAPITAL dans le TRANSPORT
MARITIME

Les raisons que l'on peut avancer pour expliquer le mouvement de concentration - centralisation du capital sont, pour le transport maritime comme pour tout autre secteur :

. l'intensité capitaliste croissante du secteur qui exige une base d'accumulation de plus en plus élargie.

. le souci des entreprises de limiter la concurrence et de dominer le marché.

Les besoins en capitaux ont accéléré le mouvement de centralisation qui s'est souvent accompagné d'une intervention croissante des Etats : en Grande-Bretagne, en France et en RFA et surtout aux Etats-Unis; le "rôle stratégique" d'une flotte nationale est quelquefois à l'origine de cette intervention (1). La centralisation du capital s'est souvent effectuée en relation avec les groupes financiers souvent liés aux grands armements.

Après avoir mesuré le mouvement de concentration au niveau mondial et avoir décrit les formes multiples qu'il pouvait prendre, on l'étudiera pays par pays.

3.1. à l'origine du mouvement de concentration :

3.1.1. L'intensification du capital

On a vu que l'évolution des navires suit un processus contraire - dictoire de spécialisation - homogénéisation :

(1) d'après la "Doctrine of Effective control" les armateurs américains doivent laisser leurs navires à la disposition du gouvernement en cas de crise.

- spécialisation de plus en plus poussée dans le transport de tramping,
- homogénéisation croissante liée aux exigences de simplification des opérations de manutention dans le transport de ligne.

Parallèlement on assiste à une réduction importante des équipages rendue possible par l'automatisation de la conduite des navires.

3.1.1.1. Cette double tendance ne pouvait se traduire que par une croissance importante du prix des navires; la standardisation de certains types de vaisseaux a permis de la limiter. Certains chantiers navals ont ainsi mis au point des procédés de fabrication leur permettant de construire des navires "à la chaîne" : les pétroliers géants au Japon, par exemple. La construction de 10 navires en série permet de réduire les coûts unitaires de près de 15 %.(1) La création de chantiers navals dans des pays où le coût de la main d'oeuvre reste faible (Brésil, Corée du Sud) a joué dans le même sens ; les pays industrialisés conservent cependant le monopole de la construction de navires spécialisés réclamant un haut degré de technicité. C'est ainsi que les quarante méthaniers actuellement en commande dans le monde sont ou seront construits par onze chantiers seulement (2), situés exclusivement dans les pays de l' O.C.D.E.

Les prix des navires neufs ont augmenté progressivement de 1961 à 1969. La brusque accélération des prix de 1969 à 1971 est imputable à une augmentation du prix de l'acier et des salaires, et au fait que les chantiers ont majoré leurs prix en profitant de la flambée des carnets de commandes qui a suivi la fermeture du canal de Suez. Depuis les prix ont poursuivi une croissance importante.

Les tableaux ci-dessous illustrent cette croissance des prix pour plusieurs types de navires.

(1) Journal de la Marine Marchande

(2) Le Monde, 21 Mai 1976

Prix d'un cargo, navire de ligne 11 000/13 000 tpl (1)

	1961	1966	1971	1973	1976
(milliers de livres sterling)	1015	1095	1600	2250	4150

Prix d'un vracquier, 25 000 tpl

	1961	1966	1971	1973	1976
(milliers de livres sterling)			3200	3800	5500

Prix d'un navire citerne 87 000 tpl

	1963	1968	1973
(millions de dollars US)	7,9	9,4	25

Prix d'un porte - conteneur 25 000 tpl, vitesse 22 noeuds

	1971	1973	1976
(milliers de livres sterling)	6800	10000	25000

3.1.1.2. L'augmentation du prix des navires ne traduit qu'en partie la croissance de l'intensité capitalistique du secteur. Il faut en effet tenir compte de la réduction substantielle des équipages et de l'évolution qualitative des navires. Alors qu'en 1961 un armateur ne pouvait investir que dans un cargo pour assurer un transport de ligne, il a maintenant le choix entre ce type de navire et un porte-conteneur... Ce choix ne reste

(1) Fairplay International Shipping Journal : calculé sur la base des prix moyens monétaires, 20 mai 1976

d'ailleurs que relatif sur certaines lignes qui se sont conteneurisées. Comme on le voit les termes de la comparaison ne sont donc plus les mêmes. On peut essayer d'évaluer, à l'aide de quelques exemples, la croissance de l'intensité capitalistique dans le secteur.

Lignes régulières

Alors qu'en 1961 un armateur devait investir 2.030.000 livres sterling (2 x 1015) pour l'achat de deux cargos, il devra vraisemblablement investir 25 millions de livres en 1976 (1) pour pouvoir participer avec le même tonnage à une ligne qui depuis s'est conteneurisée. L'investissement a été multiplié par 12,5 et non par 4 comme une simple lecture des tableaux ci-dessus pourrait le faire croire. Pendant le même temps, l'automatisation a permis des réductions substantielles de main d'oeuvre : il fallait 41 membres d'équipage pour un cargo de 10000 tpl non automatisé en 1965-66 (2), il ne faudra peut-être plus que 12 hommes pour un porte-conteneur d'un tonnage double (3), soit près de 7 fois moins pour le même tonnage. Compte tenu des chiffres précédents, l'intensité capitalistique se serait multipliée par 80! depuis 1961. Il s'agit là d'une croissance que peu d'autres secteurs industriels ont connu. Sans aller aussi loin que le PDG de la Hansa, on peut constater que l'automatisation a permis de réduire l'équipage (rapporté à un même tonnage) de plus de 60 %; compte tenu de l'avènement du porte-conteneur, cela équivaut à une multiplication par 30 de l'intensité capitalistique du transport de ligne....

-
- (1) Un porte-conteneur est souvent plus cher : entre 140 et 360 millions de francs - Economic et Geographic 1975 -
 - (2) A. VIGARIE : La circulation maritime, Paris, Th. Genin, 1968, 492 p.
 - (3) Journal de la Marine Marchande, 11/07/74 : le PDG de la Hansa estime qu'un équipage de 12 hommes est parfaitement concevable sur un porte-conteneur.

D'autres types de transport ont connu des évolutions analogues :

Transport pétrolier

Au Japon, en 1975 (1) un pétrolier de 485 000 tpl nécessitait un équipage de 29 personnes, il fallait 43 hommes pour un pétrolier de 35 000 tpl en 1957 (2), soit une réduction (rapporté à 1000 tonnes de port en lourd) de 1,2/1000 tpl en 1957 à 0,06/1000 tpl en 1975 (20 fois moins). Pendant le même temps, le prix de 1000 tpl a été multiplié par 3... L'intensité capitalistique a été multipliée par 60....

Il ne s'agit que d'approximation en prix courant, en l'absence de données plus précises... Cette évolution ne pouvait qu'avoir des répercussions sur l'emploi.

Des statistiques plus générales traduisent la réduction moyenne des effectifs de marins dans différents pays européens :

- . en Norvège (3), le nombre de marins employés est passé de 6,7 pour 1000 tjb en 1952 à 2,0/1000 tjb en 1970
- . en France, ce ratio est passé de 6/1000 tjb en 1966 à 2,4 en 1975.(4)
- . en RFA (5) le nombre de personnes employées dans le transport maritime a diminué de 20 % en 3 ans (1971-1974).
- . Aux Pays-Bas les effectifs ont diminué de 60 % entre 1960 et 1972.(6)

(1) Journal de la Marine Marchande 4/12/75

(2) Ch. VERLACQUE, Géographie des transports, op. cité p.30

(3) Ch. VERLACQUE, Géographie des transports, op. cité

(4) Géographie et Economie sept. 75

(5) Association des Armateurs Allemands 1974

(6) Journal de la Marine Marchande 4/09/75

Le mouvement de spécialisation s'est traduit par l'apparition de navires de plus en plus sophistiqués qui sont souvent les plus onéreux. Le degré de monopolisation des trafics est souvent directement proportionnel au prix des navires employés comme on peut le constater par certains exemples.

- Le transport frigorifique utilise des navires d'une très haute technicité : un seul armement (Salèn) possède 60 % de la capacité mondiale de transport frigorifique...
- Le transport de produits chimiques exige des navires d'un prix élevé (130 millions de francs pour un navire de 22 000 tpi) (1)...

Là aussi on assiste à une concentration importante de l'offre de transport :

ainsi Anco Tanker - filiale de la Tate Line (GB) - possède 25 % de la capacité mondiale (2)

- Le transport du gaz naturel liquéfié (GNL) promis à un développement important, emploie les navires spécialisés les plus chers construits jusqu'ici : 540 millions de francs pour un transporteur de 140 000 m³ ; en projet un méthanier de 170 000 m³ (3) et on a proposé une unité de 330 000 m³ (4) coûtant un milliard de francs. De tels capitaux ne peuvent être investis que lorsque l'armement et les banques auxquelles il est associé sont sûrs de l'emploi du navire : c'est à dire d'un trafic déterminé. Les navires ne seront commandés que lorsque les contrats de fourniture de gaz, objet de ces trafics, seront devenus définitifs.

Cette évolution a fait du transport maritime un des secteurs les plus capitalistiques de l'économie. Elle ne pouvait s'effectuer que grâce à une concentration du capital de plus en plus accrue; les deux phénomènes restent liés.

(1) Géographie et Economie Sept. 1975

(2) Journal de la Marine Marchande 18 - 12 - 1975

(3) Journal de la Marine Marchande 11 - 05 - 1975

(4) Journal de la Marine Marchande 18 - 05 - 1975

3.1.2. Coopération au niveau international

Comme on l'a vu en décrivant l'organisation du transport maritime la coopération entre armements s'est vite développée au niveau international (système des conférences), avant que la concentration n'apparaisse au niveau national. Le développement de techniques de plus en plus sophistiquées, l'avènement des transporteurs d'unités de charge (conteneur, barge) ont renforcé cette coopération internationale : création de différents consortiums, de même qu'ils ont accéléré le mouvement de concentration - centralisation dans chaque pays. Le transport maritime est un mode avant tout international et toute évolution nationale n'est souvent que le reflet d'une évolution internationale.

On ne reviendra pas ici sur l'avènement du transport par unités de charge(1) sinon pour rappeler ses conséquences au niveau de l'organisation internationale du transport maritime.

Le développement des flottes de porte - conteneurs américaines a amené les armements européens, d'un côté, japonais de l'autre à réagir en créant des consortiums. Ainsi l'A.C.L. (Atlantic Container Line) créée en 1967 regroupait différents armements européens : Cunard (G.B.), Wallenius, (Suède) C.G.T. (France, Amerika Linic (Suède), Compagnie Générale Transatlantique (France); Holland Amerika Lijn. Depuis, la conteneurisation de nouvelles lignes s'est effectuée : ce sont les lignes les plus riches qui se "conteneurisent", celles où les armateurs sont sûrs de trouver un fret retour (vers l'Europe ou vers les États-Unis) riche (2) ; cela n'empêche pas des conteneurisations partielles de certaines lignes desservant les pays en voie de développement (côte ouest africaine par exemple). Cette conteneurisation progressive de nouvelles lignes s'est menée parallèlement avec la création de nouveaux consortiums :

(1) Voir 3ème Chapitre sur les Auxiliaires de transport

(2) Sur l'Atlantique les grandes manoeuvres pour la création de nouveaux consortiums conteneurisés sont perméants; de nouveaux contacts se nouent entre Brüstrom (Suède); Hapog Lloyd (RFA) et Fin lines (Finlande) (Les Echos 16 Février 1976).

- OCL (Overseas Container Ltd) et A.C.T. (Associated Container Transportation) ligne Europe - Nouvelle Zélande. Ces deux consortiums regroupent des compagnies britanniques dont P.O. (Péninsule orientale) et Furness Withy.
- AECS (Australia Europe Container Service) pour l'Australie, qui regroupent, outre les membres d'OCL et d'ACT des compagnies allemandes (Hapag Lloyd), françaises (compagnie des Messageries Maritimes), italiennes (Lloyd Triestino) et hollandaises.
- Scandutch et Trio pour le trafic sur l'Extrême Orient.
- Scanstar entre la côte Pacifique des Etats-Unis et l'Australie
- Japan Six Lines entre Japon et Etats-Unis

Les formes de cette coopération internationale ont évolué depuis avec la création d'un pool sur l'Atlantique Nord rassemblant outre A.C.L. des armements américains et européens. Le pool suppose une même politique d'exploitation (détermination du fret) et une pratique financière commune (distribution des revenus).

Le développement de la coopération internationale entre armements peut prendre de nouvelles formes à l'avenir.

L'avènement du transport par barge s'est accompagné de la création de nouveaux consortiums; les modes plus sophistiqués de transport peuvent prélude à (et n'être rendu possible que par) la naissance de nouveaux rassemblements: La généralisation du transport par pousse-barges ou l'avènement d'un nouveau vecteur transport.

La coopération entre compagnies de navigation de différentes nationalités est allée en s'accroissant au cours de la dernière décennie. Elle est surtout apparente dans le transport de ligne qui a connu la révolution des conteneurs, mais elle s'est aussi développée dans d'autres types de trafic plus spécialisés.

- La compagnie Worms s'est associée avec Wallenius (Suède) dans un G I E (groupement d'intérêt économique) : Car line qui exploite 5 porte-voitures (1); elle s'était associée (2) avec Ocean Steamship (GB) et P.O. (GB) pour créer Panoocean Shipping, société chargée de l'exploitation de dix transporteurs de produits chimiques, dont deux sous pavillon français.
- Van Ommeren (Pays-Bas) s'est joint à la Saga (du groupe Rotshild) pour constituer la société Internavis qui exploitera un navire spécialisé dans le transport des colis lourds (usines clés en mains).
- Dans le secteur du cabotage la SNCO (Société Nantaise des Chargeurs de l'Ouest, Groupe Worms) s'est associée à H. pag Lloyd (RFA).
- La Compagnie Générale Transatlantique (qui a depuis fusionné avec Compagnie des Messageries maritimes) la avait crée une filiale commune avec Wallenius (Suède) pour assurer un service roulier sur les lignes canadiennes.

L'internationalisation des liaisons entre armements est donc une règle générale. Elle se traduit par la constitution de filiales communes, de groupements entre compagnies qui conservent souvent leur caractère national. Les relations financières entre armements n'en existent pas moins.

Reksen (3) - premier armement norvégien - posséderait 10 % des actions de la P.O., premier armement britannique. Il contrôle l'Anglo Nordic Shipping (GB) avec 50 % des parts, et a obtenu 15 % de Furness Withy (GB).

Intercast (4) (Suisse) et Eurocanadair (Canada) possèdent 28,5 % des Manchester Lines (GB) et 75 % des Houlder Brothers (GB).

Cette pratique s'est encore accélérée avec l'utilisation des pavillons de complaisance (voir plus haut). Bröstrom, premier armateur suédois,

-
- (1) Journal de la Marine Marchande, 26/06/75
 - (2) Usine Nouvelle 12/04/1973; il semble que depuis le groupe Worms se soit retiré (d'après le World Shipping Year Book 1976)
 - (3) Journal de la Marine Marchande, 22/05/75
 - (4) I. CHRZANOWSKI Concentration and Centralisation of capital, in Shipping, Londres, Saxon House, 1975, 167 pages.

considère "l'internationalisation de ses activités comme une opération aussi saine et naturelle que les multinationales des entreprises industrielles ayant des budgets considérables".(1)

3.2. Les schémas de la concentration dans le secteur du transport maritime

On reprendra ici les distinctions faites par Chrzanowski(2). L'auteur distingue deux modalités d'analyse du mouvement de concentration - centralisation du capital dans le transport maritime. Il s'agit d'une distinction formelle puisque le phénomène étudié est bien entendu indépendant de l'approche que l'on en fait. Elle permet pourtant de mieux comprendre les changements auxquels on assiste et de mieux expliquer les directions et les formes prises par le mouvement de concentration - centralisation du capital dans ce mode de transport.

Dans le schéma "externe" l'industrie des transports maritimes sera traitée comme tout autre secteur de l'économie. La concentration n'y apparaîtra que comme un processus commun à toute activité et plus ou moins intense selon les secteurs. En analysant les relations entre le transport et les autres secteurs on n'introduira aucun nouvel élément dans l'analyse. On peut ainsi apercevoir le degré de concentration - centralisation, sans s'interroger sur les changements structurels qui peuvent intervenir. Comme pour d'autres activités on pourra distinguer plusieurs types de concentration qui ne sont pas exclusifs : l'un de l'autre :

- concentration verticale qui permet aux entreprises de consolider leur situation sur le marché en étendant leur intérêt à des activités annexes et liées : auxiliaires de transport par exemple.

(1) Journal de la Marine Marchande - 7/11/74

(2) I. CHRZANOWSKI " Concentration and centralisation of capital", op.cité p.90

- concentration horizontale qui correspond à une fusion de plusieurs activités différentes de transport maritime : une entreprise qui bâtit sa croissance sur des types différents de transport, navigation de ligne, navigation de tramping, cabotage;
- et enfin une concentration "mixte" qui permet aux armements de pénétrer dans d'autres activités que le transport maritime : autres modes de transport, tourisme, construction navale, assurance.

Dans ce schéma "externe" on ne distingue pas vraiment les différentes formes que peut prendre le transport maritime. Dans le schéma "interne" on essaie d'appréhender le processus de concentration - centralisation du capital dans le cadre de l'industrie du transport maritime. Une fusion d'entreprises engagées dans le même type d'activité s'explique pour d'autres raisons que celles que l'on peut avancer dans le cadre d'une concentration horizontale (du schéma précédent). La différence entre ces deux types de fusion ne présentent que peu d'intérêt pour l'ensemble des secteurs en général, mais elle est importante pour le secteur du transport maritime et elle a des conséquences au niveau du marché du fret. Le groupement de plusieurs armements de ligne peut représenter un tonnage inférieur à celui résultant d'une concentration d'entreprises engagées dans des activités distinctes (ligne, tramping, cabotage...) mais avoir des conséquences plus importantes au niveau du marché.

On peut distinguer deux modes de concentration - centralisation dans ce second schéma, schéma interne.

- la concentration - centralisation horizontale qui correspondra dans ce schéma à un processus de croissance et de fusion d'armements pratiquant la même activité (ligne, tramp...)
- la concentration mixte qui se réalise dans la constitution d'une entreprise multiforme qui est alors moins sensible aux fluctuations de tel ou tel type de marché de fret. Elle rejoint la concentration horizontale étudiée plus haut.

3.2.1. Concentration - centralisation (schéma externe)

3.2.1.1. Concentration verticale

Le transport maritime n'est souvent qu'un maillon d'une chaîne de transport qui lie l'expéditeur au destinataire. La souplesse, le porte à porte sont restés jusqu'à un passé récent - les principales caractéristiques du transport routier. Le transport maritime ne pouvait réaliser un acheminement porte à porte que dans les cas particuliers des pétroliers et des minéraliers lorsque furent mises en place des zones industrielles - portuaires. L'avènement du conteneur, de la barge et plus généralement des unités de charges a donné aux entreprises de transport maritime une occasion pour "intégrer toute la chaîne de transport".

La révolution du conteneur a donné une impulsion nouvelle à un souci de concentration verticale - intégration qui a toujours existé. Les armements géraient parfois un certain nombre de "maillons" qui leur paraissaient alors essentiels : entreprises de consignation, de manutention, de courtier. Le transport par unités de charge a révélé le rôle "stratégique" d'autres maillons de la chaîne : groupage lié à la collecte du fret, et acheminement routier des conteneurs puisque les transporteurs routiers demeuraient réticents à cette évolution.

Un cargo traditionnel passait la plus grande partie de son temps au port : les opérations de déchargement - chargement duraient souvent près de deux semaines. L'organisation portuaire était donc capitale dans l'exploitation du navire : réservation d'un quai d'accostage, conduite du navire au point de vue administratif, mise en place des équipes de manutention, prévision de l'avitaillement du navire. Les opérations commerciales devaient être organisées pour réserver du fret, etc... On comprend donc que le souci d'intégration n'ait pas attendu l'avènement du transport par unités de charge. Les entreprises de consignation maritime sont traditionnellement sous le contrôle des armements; quelque soient les pays, les exemples ne manquent pas : P.O., Furness Withy en Grande Bretagne, NSU aux Pays-Bas, etc....

L'introduction de la conteneurisation a transformé le rôle portuaire. Celui-ci n'est qu'un lieu de passage où s'effectue la jonction transport maritime/transport terrestre, et n'est plus obligatoirement le centre de

regroupement des marchandises. Ce centre s'est souvent délocalisé et s'est rapproché des utilisateurs à l'intérieur des terres.

Les fonctions traditionnelles que l'on a évoquées restent importantes, mais d'autres maillons sont apparus comme "stratégiques" : en particulier le groupage et le transport des conteneurs par route. La concentration verticale s'est donc développée dans ce sens et on a assisté à une offensive des armements sur la profession d'auxiliaire - voir troisième chapitre -.

La création d'une flotte intégrée constitue aussi une concentration - centralisation "verticale". Le transport maritime apparaissait alors comme un élément d'une chaîne qui va souvent du puits, de la mine à la marchandise englobant à la fois les unités de production et les entreprises de transport. Ce type d'intégration survient d'abord dans les branches industrielles qui dépendent de l'espace international pour leur approvisionnement énergétique ou en matières premières. On connaît l'exemple des compagnies pétrolières, puis plus récemment des entreprises sidérurgiques qui contrôlent directement (et surtout indirectement par le biais des affretements à long terme) 80 % de la flotte des minéraliers.

La concentration verticale à laquelle on assiste dans ces exemples diffère de ce que l'on a observé plus haut : elle n'a pas le même noyau initiateur; capital industriel ou capital transport. Cette distinction renvoie à celle qui a été faite dans l'introduction entre transport considéré comme élément d'un procès de circulation d'autres branches, et transport étudié comme lieu d'un procès de production.

L'étude de ces processus d'intégration sera faite pour certaines branches industrielles dans la deuxième partie de l'étude.

3.2.1.2. Concentration horizontale

L'histoire des principaux armements est souvent celle d'une croissance par concentration horizontale, diversification de leurs activités tout au long de leur expansion.

On peut (1), pour illustrer ce processus, rappeler l'histoire du géant européen, la Peninsular Oriental Navigation Co. créée en 1825 pour assurer l'acheminement du courrier des Indes : le service de la malle. Elle a fusionné entre les deux guerres avec d'autres compagnies de ligne, diversifiant ainsi ses destinations : Méditerranée avec la Main - Nourx Ltd, Nouvelle - Zélande : New Zealand Shipping Co. , et renforçant son contrôle sur la ligne des Indes : British India Steam Navigation. Dans les années cinquante, tout en continuant à assurer le transport des voyageurs sur l'Asie et l' Australie, elle a mis en place une filiale destinée au transport pétrolier : Trident Tanker Ltd. Puis, en association avec le groupe Naess elle a créé un armement de transport de vrac : Associated Bulk Carriers, en juillet 1973 elle a racheté 50 % de la Zapata Naess Co, devenu l'Anglo Nordic : 15 minéraliers et vracquiers. Parallèlement elle participait à la création du consortium de conteneur sur l' Atlantique Nord : A.C.L. La structure de cet armement retrace bien la diversification des activités; il est organisé en cinq départements : vrac, marchandises diverses, passages, navires spécialisés, transports européens et aériens.

3.2.1.3. Concentration mixte

La croissance de la concentration - centralisation du capital explique la pénétration du capital transport dans d'autres secteurs qui n'ont quelquefois que peu de rapport avec le transport maritime.

Cette extension se fait d'abord vers des activités liées à la mer, aux navires : construction navale, tourisme, assurance au transport :

(1) Ch. VERLACQUE : "Géographie des transports" op.cité, p.45

transport routier, aérien... Dirigée vers d'autres secteurs elle peut alors se comprendre comme une "stratégie de réserves", qui conduit l'armement à jouer le rôle d'holding financier : "Il est essentiel pour nous de trouver des placements industriels financiers ou boursiers de façon à constituer ce que j'appellerai des réserves . Réserves de rentabilité sous forme de placements industriels légers et rémunérateurs. Réserves de liquidité également : l'actionnaire principal d'U.T.A. (Union des Transports Aériens) et de la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis doit être capable de prêter main forte à ses filiales. Il nous faut une trésorerie importante pour faire face aux variations de la conjoncture", déclare le Directeur général des Chargeurs Réunis.(1)

3.2.1.3.1. Le contrôle d'un chantier de construction navale par un armement ne correspond pas au schéma de concentration verticale tel qu'on l'a décrit plus haut. Le navire ne correspond pas à la même catégorie économique selon l'agent que l'on considère : moyen de production de l'armateur, il est un produit du chantier de construction navale. Il s'agit bien d'une concentration mixte, même si le chantier de construction navale travaille pour l'armement qui le contrôle.

Il s'agit en effet d'une pratique courante de certains armements, qui présente souvent un côté spéculatif : l'armement Moller (2) - comme Bergensen (3) qui poursuit une stratégie analogue - achetait un chantier lorsque celui-ci n'avait pas de commande, le faisait alors travailler pour lui et le revendait lorsque le carnet de commandes se remplissait à nouveau. Bergensen a ainsi acheté et revendu le chantier Rosenberg(4); Moller avait racheté, avec le concours de la Compagnie de l'Est Asiatique, les chantiers de Copenhague Burmeister - Wains menacés de faillite et de fermeture en 1971(5)

(1) Entreprise, 3 mai 1974

(2) Möller armement danois

(3) Bergensen, armement norvégien

(4) Journal de la Marine Marchande, 13 mars 1975

(5) Ch. VERLACQUE, "Géographie des transports", op.cité, p. 73.

Les armements propriétaires de leur propre chantier naval sont nombreux :

- Niarchos possède Scaramonga en Grèce
- les huit plus grands chantiers suédois appartiennent entièrement ou partiellement aux groupes Salen, et Bromström (1) - armements suédois -.
- le plus grand chantier norvégien, Aker, appartient à Fred Olsen - armement norvégien -
- l'armement norvégien Reksen construit son propre chantier (2)
- Ludwig - armement américain battant pavillon libérien - contrôle Kuré au Japon. Ce dernier chantier a eu un rôle initiateur dans la construction de minéraliers géants. Daniel Ludwig (3) .. à la tête des National Bulk Carriers, prenant conscience de l'énormité des besoins futurs de l'Europe et du Japon en minerais et de l'éloignement croissant des sources d'approvisionnement, a pris une attitude pionnière dans la poursuite au gigantisme, aidé en cela par le fait qu'il construit ses propres navires.

On peut assister à un mouvement spéculatif inverse de celui qu'on a décrit : des chantiers devenant armateurs lorsque leurs carnets de commandes s'effondrent. La crise actuelle du transport pétrolier s'est traduite par une série d'annulations des commandes passées fin 1973, en pleine euphorie. Les chantiers Weser de République Fédérale Allemande ont ainsi fondé une filiale armement pour exploiter les deux super tankers de 386 000 tonnes de port en lourd que Niarchos avait commandés puis annulés (4) . Au Danemark,

(1) I. CHRZANOWSKI op. cité p. 97

(2) Journal de la Marine Marchande 13 Mars 1975

(3) VIGARIE op. cité p. 175

(4) Journal de la Marine Marchande, 13 Novembre 1975

le chantier B.W. songe à se lancer dans le transport maritime pour assurer son carnet de commandes lorsque les prix s'effondrent.(1)

3.2.1.3.2. Le rôle joué par les assurances dans le transport maritime va en s'intensifiant avec la croissance des prix des navires : La Grande - Bretagne reste d'ailleurs le lieu privilégié des assurances maritimes.

Le secteur des assurances apparaît comme un lieu privilégié de la diversification des activités pour les armements de ligne britanniques.

C'est ainsi que :

- la P.O. (Peninsular Oriental) contrôle la Bishopgate insurance
- Furness Withy possède l'Economic Insurance Co
- British and Commonwealth contrôle la Scottish Lion Insurance.
- Ellerman Lines a racheté la London and Hall Maritime Ins.
et Andrew Weir possède Andrew Weir Insurance.

Comme on le verra plus bas (3.3.) il s'agit des plus importants armements de ligne de Grande - Bretagne.

Le développement du forage off shore a été une source importante de diversification pour les chantiers navals et aussi pour les armements qui s'intéressent non seulement aux plate-formes elles-mêmes - Wilhemsen, armement pétrolier norvégien, possède des plate-formes (2) - mais à leur avitaillement qui s'apparente à un cabotage spécialisé.

3.2.1.3.3. On a vu que la concentration verticale des armements passe par le contrôle progressif de la chaîne de transport. L'expansion vers d'autres modes de transport apparaît souvent comme une orientation privilégiée de l'investissement des armements. Lorsqu'il s'agit d'une prise de contrôle d'une entreprise de transport routier, cela s'apparente le plus

(1) Journal de la Marine Marchande

(2) " " " " " 16 Juin 1975

souvent à une intégration : P.O. possédant une filiale routière, NSU (hollandais) contrôlant Ruys Transport. Lorsque la pénétration du capital maritime s'oriente vers le transport aérien il s'agit vraiment d'une diversification : Hapag Lloyd (RFA) a créé une filiale Hapag Lloyd Flug gmbh, K.N.S. (Pays Bas) a acheté Transvia Holland (1), P.O. (GB) contrôle Pandair, les Chargeurs Réunis possèdent plus de 60 % des actions de UTA (union des transports aériens), à laquelle participe également (10 %), la Compagnie Générale Maritime par l'intermédiaire de la Compagnie d'Orbigny.

Ce type de diversification est surtout le fait de compagnies qui exploitent des lignes régulières : elles sont plus que d'autres soumises aux fluctuations économiques... Une baisse générale d'activité se traduit par des voyages sans beaucoup de fret, mais qu'il faut quand même effectuer puisqu'il s'agit d'une ligne régulière. Le système des conférences a permis de limiter la concurrence, mais il n'a pas de prise sur l'activité économique générale. Les armements de tramping, lorsqu'ils n'ont pas une pratique spéculative, essaient de s'assurer un fret à long terme en fretant leurs navires à une entreprise.

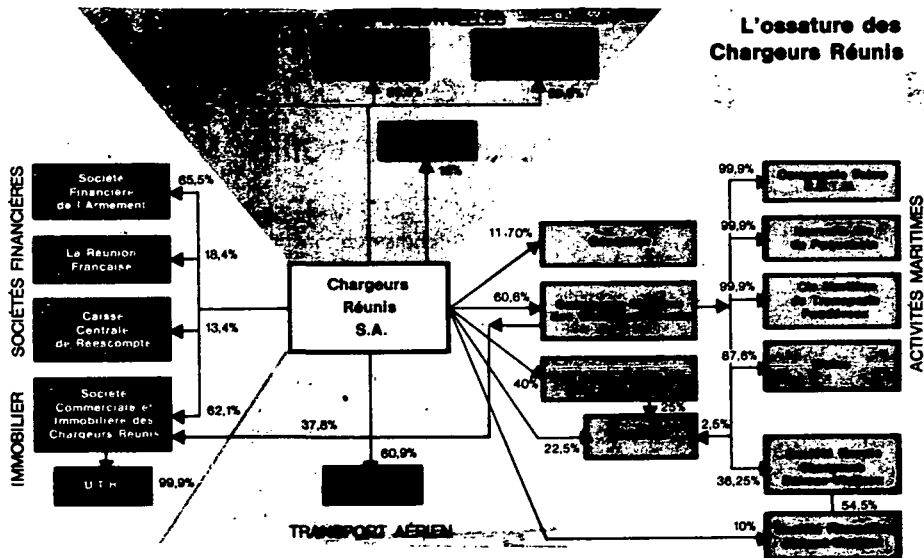
Un armateur de lignes régulières est donc trop vulnérable s'il ne fait pas autre chose. La poursuite de son activité peut poser assez rapidement le dilemme suivant : "marin ou financier? comment peut-on être armateur"(2) Une gestion financière appropriée peut amener l'armateur à revendre ses navires lorsque les prix sont hauts, spéculant ainsi sur les cours : "exploiter un navire étant la façon la plus économique de le stocker entre son achat et sa revente".

Les Chargeurs réunis, liés aux groupes Lazard et Paribas, illustrent bien cette pratique de diversification. Certaines activités retenues ont un lien avec leur vocation première : ainsi l'hôtellerie, le négoce international du caoutchouc - Safic, Alcan - des produits chimiques (la Seppic);

(1) Chrzanowski op.cité p.112

(2) Groupe de réflexion sur l' économie maritime : "le marin et le financier".
Cité par Le Monde, 8 février 1976.

d'autres servent "d'appoint" : ainsi les intérêts immobiliers et financiers qui représentaient 19,6 % et 33,7 % des recettes brutes d'exploitation du holding en 1974.



L'étude de la concentration - centralisation du capital dans le secteur du transport maritime a fait apparaître l'importance du phénomène - les statistiques par pays l'illustrent encore - . Un armement se trouve plus vite contraint qu'une entreprise d'un autre secteur à une politique d'intégration et de diversification, renforçant ainsi le mouvement de concentration propre au secteur. La concurrence entre armements est autant internationale que nationale et les protections tarifaires, les pratiques de pavillons préférentiels sont rares entre pays industrialisés. Le transport maritime est tout de suite soumis à l'internationalisation dont il est un des agents. Cela explique sa concentration relative par rapport à d'autres secteurs, et d'autres modes de transport.

Cependant cette concentration n'a ni la même intensité, ni les mêmes conséquences selon les formes de transport. C'est l'étude du "schéma interne" de la concentration qui permettra de le montrer.

3.2.2. Concentration - centralisation (schéma interne)

Le transport de ligne apparaît généralement plus concentré que le transport de tramping. L'établissement d'une ligne régulière suppose que l'armateur dispose de plusieurs bateaux pour assurer une fréquence intéressante pour les usagers, et pour pouvoir jouir d'un "poids" suffisant pour participer le cas échéant à une conférence. La gestion de ces navires doit être coordonnée. Au contraire on assiste souvent à une gestion par unité dans le cas du transport de tramping. Certains armateurs en ont fait une règle générale de gestion : l'Olympic Marine (Onassis) est une organisation complexe faite d'une foule de sociétés entrecroisées, de nationalités diverses; chaque bateau représente une compagnie séparée. Certes une telle pratique a souvent une justification fiscale, mais il n'en reste pas moins qu'elle est plus appropriée au transport de tramping qu'à la navigation de lignes régulières; l'absence de lignes régulières entre le navire et un port, entre le navire et une ligne déterminée apparaissent souvent comme les caractéristiques générales du transport de tramping. Cette liberté de manoeuvre est de plus en plus limitée avec la généralisation des contrats d'affrètement à long terme qui intéressent pétroliers, minéraliers, méthaniens, etc....

La concentration plus poussée des armements de ligne s'explique aussi par le fait que la ligne régulière est d'exploitation plus onéreuse que le tramping, et cela quelquessoient les modes de transport : moindre coefficient de remplissage, meilleure qualité du matériel à mettre en oeuvre, frais administratifs plus important, etc... Les besoins en capitaux s'y font donc sentir avec plus d'acuité, et cela d'autant plus que les navires de ligne deviennent de plus en plus sophistiqués : automatisation croissante de la conduite et surtout de la manutention qui essaie de lutter contre la hausse des coûts de la main d'oeuvre. La structure des coûts du transport de ligne diffère en effet de celle du transport de tramping : les frais variables y

sont beaucoup plus importants - voir 2ème partie -; les coûts d'exploitation des navires de ligne dépendent avant tout de la main d'oeuvre, ceux des tramps dépendent plus des frais financiers et amortissements.

L'Hapag-Lloyd A.G. qui résulte de la fusion en 1970 de deux armements de ligne : Norddeutschen Lloyd et Hamburg- Amerika Linie illustre bien cette concentration horizontale dans les lignes régulières. Cette compagnie qui possède un tonnage de 880 000 tpl, soit environ 10 % de la flotte de commerce allemande est comparable à la P.O. qui avec une flotte de 3 400 000 tpl représente 6,8 % de la flotte de Grande-Bretagne... Son poids relatif apparaît pourtant plus important car l' Hapag Lloyd se consacre pratiquement à une seule activité, la navigation de ligne et possède une des plus importantes flottes de porte-conteneurs. Les besoins de financement, la politique de concentration expliquent que ce grand armement de ligne soit contrôlé par le capital bancaire depuis 1970. (Deutsche Bank et la Dresdner Bank.)

La concentration dans la navigation de tramping se réalise à partir du capital industriel. Elle ne se justifie pas par des questions de coûts d'exploitation des navires, mais par la volonté des entreprises industrielles de minimiser les coûts de transport.

3.3. Mesure du mouvement de concentration - centralisation du capital au niveau mondial et dans quelques pays.

Après avoir rapidement observé l'importance du phénomène de concentration - centralisation du capital dans le transport maritime au niveau international on la mesurera dans certains pays : République Fédérale d'Allemagne, Pays-Bas, Grande-Bretagne, France. Dans le cas français, cela pourra être complété par l' étude de l' évolution des liaisons financières entre armements.

3.3.1. Au niveau mondial

Dans l'ensemble des pays industrialisés, le nombre de compagnies enregistrées a diminué de 23 % de 1913 à 1955; cela ne traduit qu'imparfaitement l'importance du phénomène; en effet un certain nombre de compagnies ne possédant qu'un ou deux navires peuvent continuer d'exister sur certaines lignes de cabotage. Si l'on s'attache à la distribution du tonnage mondial on peut alors observer l'ampleur du mouvement :

TAILLE des ENTREPRISES dans les PAYS DEVELOPPES
CAPITALISTES (1914 - 1951) (1)

Taille de la flotte	1914		1951			
	Nb d'E.	%	% flotte	Nb d'E.	%	% flotte
plus de 500 000 tjb	4	0,04	6,3	13	0,13	28,5
100 à 500 000 tjb	75	0,76	30,5	126	1,29	39,2
moins de 100 000 tjb	9614	99,2	63,2	9552	98,58	42,3
	9693	100		9691	100	100

(1) Chzranowski op. cité.

Depuis, la course au gigantisme a donné une ampleur sans précédent au mouvement de concentration qui s'était développé jusque là; elle reste due pour l'essentiel aux entreprises pétrolières.

En 1955 158 armements de plus 100 000 tjb contrôlaient 50,9 millions de tjb, soit 53 % du tonnage mondial; parmi ces armements 49 compagnies pétrolières possédaient 11,3 millions de tonneaux.

En 1976 70 armements de plus de 500 000 tjb contrôlent 113 millions de tjb, 36 % de la flotte mondiale; parmi ces armements 4 compagnies pétrolières possèdent 32 millions de tonneaux...

3.3.1.2. La concentration qui s'est développée au niveau des entreprises a eu une répercussion importante au niveau des pays :

L'internationalisation croissante des firmes engagées dans le transport maritime a eu comme conséquence un développement sans précédent des pavillons de complaisance. La flotte mondiale reste quand même la propriété de quelques pays qui ont conservé la maîtrise des mers : cinq pays possèdent 54 % du tonnage mondial exprimé en tpl.

Les tableaux suivants indiquent l'état de la concentration mondiale

- par entreprise
- par pays

1 9 7 4

PRINCIPALES MARINES MARCHANDES				
			Source : World Shipping Year Book, 1976	
	tjb	(%)	tpi	(%)
Liberia	55 322		55 321	
Japon	38 708		38 707	
Grande Bretagne	31 566		50 345	
Norvège	24 853		42 765	
Grèce	21 759		35 975	
sous-total	172 208	(55,3)	223 113	(45,2)
U.R.S.S.	18 176		19 037	
U.S.A.	14 429		20 145	
Panama	11 003		17 572	
Italie	9 322		14 085	
France	8 835		14 462	
RFA	7 980		12 467	
Suède	6 227		9 885	
Pays-Bas	5 501		8 302	
Sous-total	263 861	29,5	339 068	29,1
Total	311 322	(84,8)	493 986	(77,1)
		100		(100)

LES ARMEMENTS DE PLUS DE 1 MILLION DE TPL

ARMEMENT	(1000 tpl)	(% de la flotte mondiale)
Shell	33 000	
BP	19 900	
Japan Lines	16 300	
World Wide Shipping (Pao)	12 000	
Chevron Shipping	11 800	
Mitsui OSK	10 900	
Esso	10 700	
	<hr/>	
	114 600	(23,1)
Nippon Yusen K	9 100	
Texaco	6 400	
National Bulk Carriers	6 200	
Island Navigation Corp(Tung)	5 400	
Möller	5 000	
Sanko Kisen	5 000	
	<hr/>	
	151 700	(30,8)
Onassis	4 700	
Bergensen	4 500	
Denholm	4 400	
Kawasaki Kaishen	4 300	
Mobil	4 300	
Bröstrom group	3 900	
P.O.	3 400	
Shipping Corp.of India		
Gotaas Larsen	3 000	
Slivanos	2 900	
SFTM	2 600	
Andrew Jahre	2 500	
Furness Withy	2 500	

Nissho shipping	2 500	
Showa Kaiun	2 500	
NSU	2 200	
Gulf	2 200	
Reksen	2 100	
Goulandris	2 000	
Iinu Kaiun Ko	1 900	
Coloco transis	1 900	
Burma _n Oil	1 900	
Shihwa Kaiun	1 700	
International Ocean	1 200	
	<hr/>	
	220 550	(44,6 %)
Flotte mondiale	493 986	(100)

3.3.2. République Fédérale d'Allemagne

Les statistiques du trafic maritime allemand sous estiment son importance réelle : il représenterait seulement 14 % (1973) du volume total des échanges. En effet, une part importante des échanges allemands transitent par la Belgique et surtout par Rotterdam (Pays-Bas) qui est souvent considéré comme le premier port allemand.

3.3.2.1. La flotte allemande

Au cinquième rang mondial en 1939 avec 4,4 millions de tonneaux de jauge brute (tjb) (1) elle fut réduite à presque rien après la guerre. Sa reconstruction démarra après 1951 (2,2 millions de tjb en 1953 (2), et en 1975 elle se situe à la 11ème place avec 8,4 millions de tjb; ses commandes portent sur 7,1 millions de tjb.

La part des pétroliers dans la composition de la flotte allemande est réduite, il s'agit surtout d'une flotte de cargos (et de porte-conteneurs) et de minéraliers- vracquiers.

- pétrolier 2,1 million de tjb (3,9 millions tpl)
- minéralier, vracquier 2,0 millions de tjb (3,5 millions tpl)

(1) Par comparaison : France 1939 : 2,2 millions de tjb

(2) Par comparaison : France 1953 : 3,8 " " "

LES 10 PREMIERS ARMEMENTS DE

R. F. A.

1959 - 1969 - 1975

1959	1000 tjb	% de la flotte
Norddeutscher Lloyd	297	6,8
Hamburg - Amerika Linie	288	6,6
Hamburg Sud Gruppe	274	6,3
D.D.G. Hansa	271	6,2
Seereederei Frigga	141	3,3
Esso	137	3,2
Egon Oldendorff	110	2,5
Shell	91	2,1
Schulte und Bruns	78	1,8
D A L (Deutsch Afrika Linien)	56	1,3
		<u>40,1</u>
1969		
Hamburg Amerika Linie	474	7,0
Norddeutscher Lloyd	396	5,9
Hamburg Sud	394	5,9
Deutscher Shell	379	5,7
Egon Oldendorff	349	5,2
DAL	348	5,2
Esso	337	5,0

.../...		%
1969	1000 tjb	de la flotte
DDG Hansa	296	4,4
Frigga	253	3,8
Schulte und Bruns	204	3,0
		<hr/> 51,3
1975		
Hapag Lloyd	953	11,4
Deutscher Shell	743	8,8
Esso	609	7,2
DAL	458	5,4
Frigga	424	5,0
Schulte und Bruns	389	4,6
UK Tankshell	313	3,7
DDG Hansa	269	3,2
Schlüssel Reederici	258	3,0
Ernst Russ	229	2,7
		<hr/> 61,8

Sources : 1959, 1969 : Chzranowski

1975 : Journal de la Marine Marchande (18/09/75)

3.3.2.2. Concentration de la flotte

Depuis l'apogée des lignes hanséatiques qui regroupaient 85 villes allemandes et multipliaient les comptoirs dans les ports étrangers, les activités maritimes de l'Allemagne ont connu de nombreux déboires. Les lignes étaient apparues comme une première forme de concentration.

Actuellement la concentration de la flotte de commerce allemande correspond "à la moyenne internationale" : les 10 premiers armements possèdent ensemble 60 % de la flotte nationale.

Le mouvement de concentration s'est accéléré de 1969 à 1975 comme l'indiquent les tableaux ci-dessus. Alors qu'en 1959 les 10 premières compagnies possédaient 40 % de la flotte, elles en contrôlaient 51 % en 1969 et 61 % en 1975. La fusion la plus importante est celle survenue entre la Norddensher et la Hamburg Amerika en 1970 et qui amena la création de la Hapag Lloyd, contrôlée depuis par la Deutsche Bank (25 %) et la Dresdner Bank (25 %).

La Hapag Lloyd est un armement de ligne, elle possède une des plus importantes flottes de porte-conteneurs. Sa flotte comprend 57 cargos, 10 porte - conteneurs : soit 6 % du tonnage allemand et 1 porte - barge.(1)

La D.D.G. Hansa possède une des plus importantes flottes de navires spécialisés dans le transport des colis lourds. Il s'agit là d'un trafic qui connaît un important développement avec la demande croissante d'usines clé en mains. La Hansa possède 62 navires dont 25 sont spécialisés dans ce type de transport et peuvent manipuler des charges importantes; sa flotte comprend deux navires ro/ro⁽²⁾ qui peuvent manutentionner jusqu'à 800 tonnes.

L'essor de la flotte allemande est quelque peu entamé par la multiplication des transferts de pavillons qui va en s'accélégrant. Les armements allemands transfèrent de plus en plus leurs navires sous pavillon de

(1) Journal de la Marine Marchande 24/04/1976

(2) ro/ro : Rolling in rolling off.

complaisance : début 1975 la Hapag Lloyd a ainsi pourvue sa filiale panaméenne de 10 cargos (120 000 tpl). Depuis mai 1971 198 navires allemands ont été transférés, dont 160 porte - conteneurs. Le tonnage de la sorte sous pavillon de complaisance atteignait 1 million de tjb en 1974.(1)

(1) Association des Armateurs Allemands, 1974, op.cité.

3.3.3. Pays-Bas

Les Pays-Bas ont une tradition maritime bien établie. L'extension de leur "empire colonial" a amené la constitution d'armements importants engagés dans la navigation de ligne. Cette flotte est maintenant appelée à servir sur des "trafics tiers". Une part importante du tonnage est immatriculée au Surinam ou aux Antilles : 40 % en 1975.(1)

3.3.3.1. La flotte néerlandaise

L'importance des armements "de ligne" est une caractéristique de cette flotte qui comprend par ailleurs de nombreux pétroliers. La flotte de ligne représentait 40 % du tonnage enregistré aux Pays-Bas en 1971.

En 1975 la flotte néerlandaise représente un tonnage de 5,5 millions de tjb (8,3 millions de tpl) dont 2,5 millions de tjb (4,4 millions de tpl) en pétroliers et 0,4 millions tjb (0,7 millions de tpl) de minéraliers -vracquiers.

3.3.3.2. La concentration

La flotte néerlandaise connaît un haut degré de concentration :

- en 1969, 9 armements contrôlaient 67 % du tonnage

(1) Journal de la Marine Marchande : 15/05/1975

LES ARMEMENTS LES PLUS IMPORTANTS

AUX PAYS - BAS (1971 - 1975)

	1971		1975	
	1000 tjb	% de la flotte	1000 tpl	% de la flotte
Shell Tankers NV	1282	31	3100 (1)	37,2
Koninklijke Nedlloyd	773	20	} N.S.U. 2200	26,2
Koninklijke Java-China	366	9,6		
Holland Balk Transport	341	8,9		
Ph. Van Ommeren	286	7,5	777	
Holland Amerika Lijn	200	5,2	-	
Chevron	199	5,2		
			ensemble 1300	16,0
Nedgulf (Gulf)	118	3,1		

(1) Dont 1,9 million de tpl enregistré à Curaçao (Antilles néerlandaises)

Sources : Chzranowski : 1971 en tjb
Fairplay Shipping 1975 en tpl

- en 1971, 6 armements possédaient 74 % du tonnage glonal

et en 1975, 4 compagnies : N.S.U. (Nederlandsche Scheepvaart Unic),
Chevron (pétrole), Shell et Gulf possèdent 80 % du tonnage national.

De 1971 à 1975 on a assisté à une restructuration importante
qui a conduit à la fusion de 3 des armements les plus importants qui
ont constitué la NSU : Koninklijke Nedlloyd; Koninklijke Java - China,
Holland Balk Transport.

3.3.4. Grande-Bretagne

Dotée du plus grand empire colonial et maritime du monde, la Grande-Bretagne a figuré en tête des flottes mondiales jusqu' à la deuxième guerre mondiale. La flotte du Royaume - Uni représentait la moitié de la flotte mondiale au début du siècle... Elle est maintenant dépassée par celles du Liberia et du Japon. La Grande - Bretagne possède une "flotte de service", qui subvient largement aux besoins nationaux de transport maritime mais qui joue un rôle important sur les trafics tiers.

3.3.4.1. La flotte

La flotte britannique comprend tous les types de navires. Elle est cependant très orientée dans le tramping : pétrole, minerai, etc... Le développement exceptionnel du transport pétrolier a eu une influence considérable sur sa croissance : en 1966 la British Petroleum, et les Compagnies associées, possédait une flotte jaugeant 2,1 millions de tjb... En 1975 ce tonnage est d'environ 9,5 millions de tjb; la BP est désormais le premier armement britannique.

En 1975 la flotte britannique représentait un tonnage de 31 millions de tjb.(50 millions de tpl). Le tonnage de pétrolier et de minéralier est important : près de 23 millions de tjb (40,6 millions de tpl).

LES DIX PREMIERS ARMEMENTS

EN GRANDE - BRETAGNE

(1966 - 1975)

<u>1966</u>	<u>millions de tjb</u>
1 P.O.	2,3
2 BP Tanker	2,2
3 British and Commonwealth Shipping Co.	0,8
4 Esso Pat.Co	0,7
5 Shell Tankers UK	0,7
6 Shell Bermuda	0,6
7 Ellerman Lines	0,5
8 Alfred Holt	0,5
9 Anglo Norness Shipping	0,5
10 Andrew Weir	0,4
<u>1975</u>	
1 B.P. Tanker	9,5
2 P.O.	2,5
3 Gatx	2,2
4 Furness Withy	1,7
5 Esso	1,7
6 Shell UK	1,7

.../...

.../...

7	Ocean Transport	1,5
8	Burmah Oil	1,0
9	Globtik	1,0
10	Land Overseas	0,6
11	British and Common wealth Shipping Co	0,6
12	Bea Line	0,5
13	Ellerman Lines	0,5
14	Anglo Nordic	0,4
15	A. Weir	0,4

Sources : Chrzanowski op. cité
Fairplay Shipping Worldbook 1976

soit près de 74 % du tonnage global (en tjb; 80 % en tpl).

- pétrolier 15,2 millions de tjb
(27,8 " " tpl)
- minéralier- vracquier : 7,5 millions de tjb
(12,8 millions de tpl)

3.3.4.2. Concentration

Les armements britanniques ont connu une expansion très importante, et la Grande - Bretagne compte 9 compagnies maritimes jaugeant plus de 1 million de tonneaux. En France, seulement deux armements dépassaient ce seuil, et il s'agissait de pétroliers (Shell France et SFTM du groupe Worms).

La concentration - centralisation du capital a été un élément important du développement de la flotte britannique. De 1900 à 1962 : P.O., Royal Mail, Blue Funnel, Cunard et Furness Withy ont absorbé 40 armements... Depuis deux d'entre eux ont été à leur tour absorbés (Royal Mail, Blue Funnel).

La plupart des compagnies - exception faite des armements pétroliers - ont été créées lors de la prospérité britannique... Cela leur a donné un avantage important sur les nouveaux venus qui se heurtaient partout à des comptoirs déjà créés.

La pénétration des groupes financiers dans l'exploitation des grands armements reste faible : ceux-ci ont réussi à forger au fil des années une puissance telle qu'ils apparaissent souvent comme étant eux-mêmes des groupes financiers importants, diversifiant leurs activités et pénétrant de nombreux secteurs annexes au transport maritime : construction navale, assurances, transport routier et aérien, auxiliaires de transport. On peut cependant noter deux exceptions notables :

- Le British and Commonwealth Shipping Co. est contrôlé par la Caledonian House of Investment qui détient 49 % des parts de cet armement
- Trafalgar House of Investment a pris le contrôle de la Cunard en 1970 (armement célèbre par ses paquebots).

Comme on peut le voir (tableaux ci-dessus) la concentration apparaît comme importante :

- en 1966 les 10 premiers armements possédaient 9 millions de tjb, soit 40 % du tonnage de la flotte britannique
- en 1975 les 10 premiers armements contrôlaient 74 % du tonnage national.

Cette concentration a surtout été le fait des armements pétroliers : sur les 10 premiers armements, seuls 4 étaient spécialisés dans ce type de transport en 1966; ils étaient 6 en 1975.

3.3.5. France

La flotte française est loin de satisfaire à l'ensemble des besoins du pays, le pavillon national ne couvrant que 32 % des importations et 22 % des exportations (en volume; 33 % et 43 % en valeur). Elle apparaît surtout orientée vers la satisfaction des besoins énergétiques : la flotte pétrolière représente 65 % du tonnage de la flotte en service et 75 % de la flotte en commande.

La France a connu à plusieurs reprises des mouvements de concentrations, accentués par la décolonisation et la fermeture de Suez. La restructuration du secteur a permis la constitution de trois grands groupes, un lié à l'Etat et deux à des groupes financiers.

3.3.5.1. La flotte

Elle comptait 505 navires au 1/01/75, et un tonnage de 9,35 millions de tjb (16,2 millions de tpl). Le tonnage a stagné de 1950 à 1970, mais il s'est renouvelé d'une façon accélérée : la France vient au 10ème rang pour le tonnage mais au 5ème pour la moyenne d'âge de ces unités : 6 ans 8 mois début 75 contre 9 ans 5 mois début 1965.

Le VIème Plan a vu l'intensification des investissements (10 milliards de francs) qui ont permis d'augmenter le tonnage de plus de 4 millions de tjb. Le plan de croissance de la marine marchande prévoit de porter le tonnage à 16 millions de tjb en 1981; cela supposera un investissement de 23 milliards. Les armements recevront 1 milliard de primes, et 2,6 milliards d'aides qui concernent les bonifications d'intérêt; elles se traduiront par un remboursement aux armateurs d'une moyenne de trois points sur le taux des intérêts payés chaque année sur les emprunts levés pour le financement des investissements.

EVOLUTION de la FLOTTE (1950 - 1975)

	rang mondial	tonnage tjb	unités
1950	5ème	2709	650
1960	8ème	4490	751
1965	10ème	4882	689
1970	10ème	5789	547
1975	9ème	9335	505

COMPOSITION de la FLOTTE (1/04/75)

	Flotte en service		Flotte en commande (1)	
	Unités	tonnage tjb	Unités	Tonnage tjb
Navires à passagers	22	123 640	2	17 000
Pétroliers	120	6124 191	21	3012 000
Transporteurs de gaz	8	143 139	4	196 000
Transporteurs de vrac sec	45	665 358	7	240 000
Pétrominéraliers	7	544 327	1	94 000
Porte-conteneurs	11	194 457	21	390 000
Polythermes	41	211 093	-	-
Autres cargos	251	1 102 361	24	130 000
Total	505	9 335 168	80	4 079 000

(1) Chiffres arrondis

(2) Remorqueurs et divers exclus.

LA MARINE MARCHANDE FRANCAISE

L'armement français comprend près de 300 compagnies de navigation; sur ce nombre, une cinquantaine d'entreprises dépassent les 10 000 tonneaux de jauge brute; 30 d'entre elles ont une flotte égale ou supérieure à 25 000 tjb. Leur classement par ordre décroissant de tonnage est le suivant au 1er janvier 1975 :

RANG		000		NAVIRES	NOMS des COMPAGNIES
tjb	tpl	tjb	tpl		
1	1	1 204	2 358	15	Ste maritime Shell
2	3	1 026	1 760	46	Ste française de transports maritimes
3	2	943	1 852	12	Cie navale des pétroles
4	4	799	1 585	8	Esso S.A.F.
5	5	604	1 161	10	Ste maritime des pétroles B.P.
6	6	584	1 125	7	Cie auxiliaire de navigation
7	8	483	671	35	Cie des messageries maritimes (1)
8	7	398	779	3	Mobil oil française
9	9	366	655	6	Cie nationale de navigation
10	11	360	513	36	Cie générale transatlantique
11	10	318	577	5	Cetramar (2)
12	13	300	417	29	Ste navale Chargeurs Delmas-Vieljeux
13	14	249	412	11	Ste Louis Dreyfus et Cie
14	12	242	436	5	Fina France
15	15	224	299	23	Cie maritime des chargeurs réunis
16	16	115	193	11	Union industrielle et maritime
17	17	108	176	9	S.A. Phs. Van Ommeren

.../...

RANG		000		NAVIRES	NOMS des COMPAGNIES
tjb	tpl	tjb	tpl		
18	19	77	103	16	Ste navale caennaise
19	18	72	117	12	Petromer
20	20	57	90	5	Union navale
21	23	56	56	11	Cie Fabrè/S.G.T.M.
22	20	54	90	2	Cie africaine d'armement
23	29	53	23	13	Cie générale transméditerranéenne (1)
24	22	49	60	4	Sofrangaz
25	30	36	8	3	Nouvelle cie de paquebots (Paquet)
26	24	33	49	5	Cie de navigation d'Orbigny
27	25	32	46	4	Ste navale de l'Ouest
29	26	27	44	7	Soflumar
30	27	26	42	3	Denis frères
30	27	26	42	2	C.G.A.M. (1)

(1) Armements regroupés au sein de la Cie Générale Maritime

(2) Consortium réunissant les sociétés : Cie maritime des Chargeurs Réunis - Louis Dreyfus et Cie - Union Navale

(C.C.A.F. - Annuaire de la Marine Marchande)

3.3.5.2. Concentration - centralisation du capital

a) La flotte française apparaît comme une des plus concentrées : les dix premiers armements possèdent environ 85 % du tonnage global exprimé en tpl, 81 % en tjb. La part des armements purement pétroliers est très importante : cinq de ces armements totalisent un tonnage de 8000 tpl (50 % du tonnage global).

En 1966 les 10 premiers armements contrôlaient 50 % du tonnage national; en 1972, ils possédaient 68 %.

Le TONNAGE des 10 PLUS GRANDS ARMEMENTS

(1966 - 1972 - 1975) - milliers de tjb ou tpl -

	1975 (1000 tpl)	1972 (1000 tpl)	1966 (1000 tjb)
Ste maritime Shell	2358	1262	295
Ste française des transports maritimes	1760	1123	217
Cie navale des pétroles	1852	1399	357
Esso	1585	587	138
B.P.	1161	687	-
Cie auxiliaire de navigation	1125	641	
Cie générale maritime	1184	CGT 421 CMM 370	CGT 484 CMM 381
Mobil	779		
Cie national de navigation	655	600	-
Cetramar	1378	-	-

b) La flotte française est détenue par un nombre très limité d'armateurs. On peut distinguer trois grands groupes, distincts des grands pétroliers multinationaux (Esso, Shell, B.P., Mobil) :

- groupe Worms, lié à la banque Worms
- groupe d'Etat
- groupe Chargeurs lié à la banque Lazard.

Chacun de ces groupes est le résultat de nombreuses restructurations (1) :

- La plus ancienne compagnie française, Fraissinet, a été absorbée par Fabre en 1955; elle-même fusionna avec la compagnie des Chargeurs réunis. Ces appropriations successives correspondent à une diversification géographique de plus en plus prononcée :

Fraissinet exploite la ligne du Levant et de l'Afrique Occidentale

Fabre : Afrique, Méditerranée et le continent américain

Chargeurs, fondés par des commerçants havrais et des exportateurs parisiens, Amérique (Nord et Sud), Afrique et l'Extrême Orient.

Les Chargeurs prennent ensuite une participation dans la société Delmas (Afrique) qui intègre ainsi le groupe.

Le renforcement des activités internationales et la politique de diversification du groupe n'ont été possibles qu'avec une augmentation de capital souscrite en majorité par le groupe Lazard (à 70 %) et la Compagnie financière de Paris et des Pays-Bas (20 %). Le groupe Lazard devient alors le deuxième actionnaire avec 22 % des parts en 1973, la famille Fabre conservant 33 %. Depuis il est devenu le premier actionnaire avec une participation de 41 % (dont 19,8 % par l'intermédiaire d'Eurofrance.)

(1) Ch. VERLACQUE, "Géographie des transports" op.cité, p. 50

- Le groupe Worms a regroupé autour de la société française des transports maritimes (ex. SFTP) :

- . la Société Navale et Commerciale Havraise péninsulaire (péninsule ibérique et océan indien) qui contrôlait la Cie navale des Chargeurs de l'Ouest.
- . la Cie maritime des transports pétroliers.

Le groupe Worms apparaît comme le plus important groupe français; son activité est diversifiée : pétrole, pondéreux (SNCO), lignes régulières (Havraise et Péninsulaire).

- Le groupe d'État se rassemble autour de :

. La C G M (Cie générale maritime) qui a regroupé (début 1973) :

-- la C M M (Cie messageries maritimes) créée en 1851 pour assurer la "malle", et qui a développé son activité vers la Méditerranée, l' Extrême Orient et le Pacifique.

-- la C G T (Cie Générale Transatlantique) qui, outre ses paquebots, possédait des navires orientés vers les lignes d'Afrique du Nord, d'Atlantique Nord et plus récemment (1971) de Baltique avec l' armement suédois Wallenius.

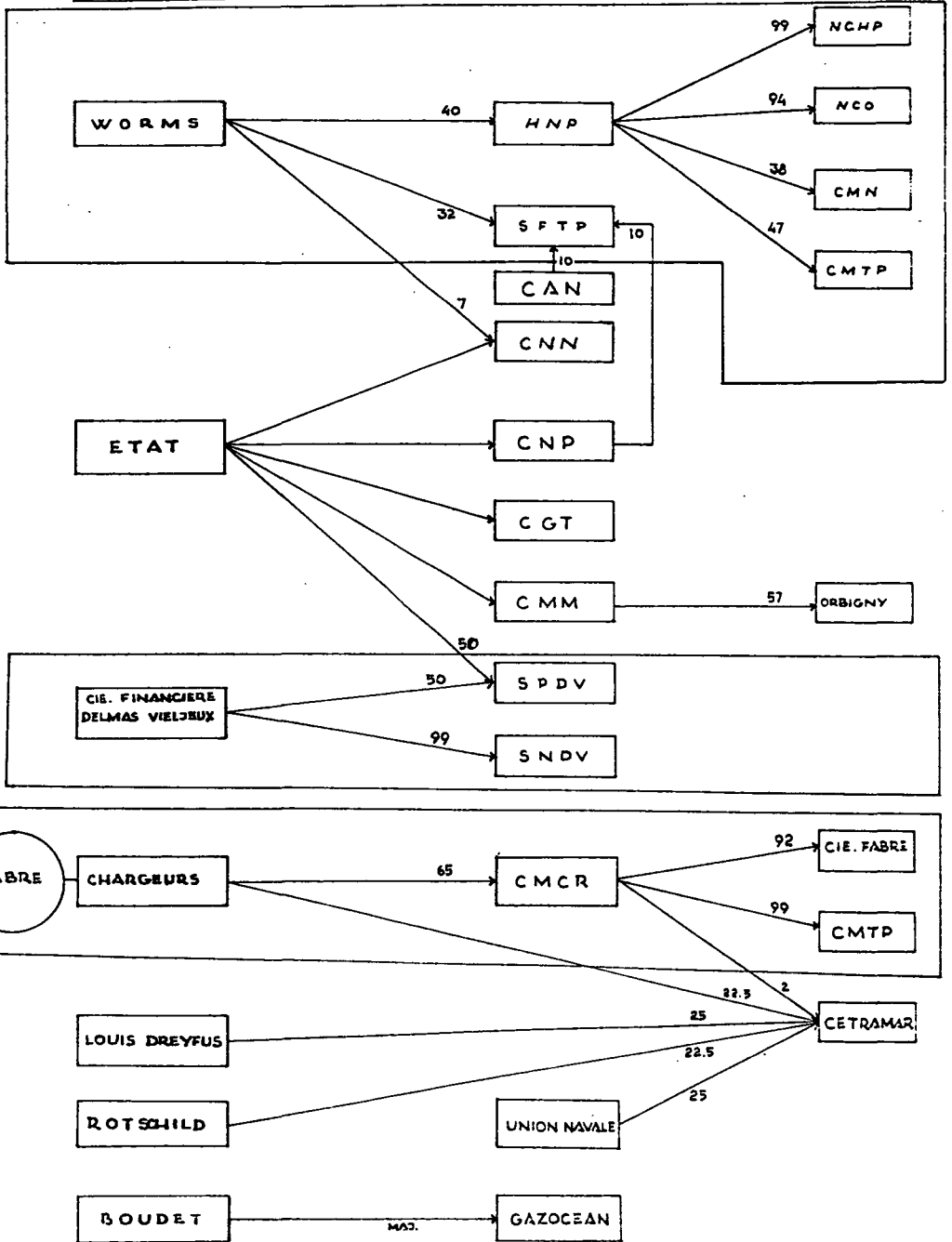
. Les compagnies pétrolières qui naviguent sous le contrôle de la CFP (Compagnie française de pétrole) ou de Elf.

Les deux organigrammes suivants retracent l'évolution de ces liaisons de 1970 à 1975.

Les trois groupes présents en 1975 ne sont pas aussi désarticulés qu'on pourrait le croire. Leur liaison s'effectue au niveau du transport pétrolier :

GRP. FINANCIER

CIE. DE TRANSPORT

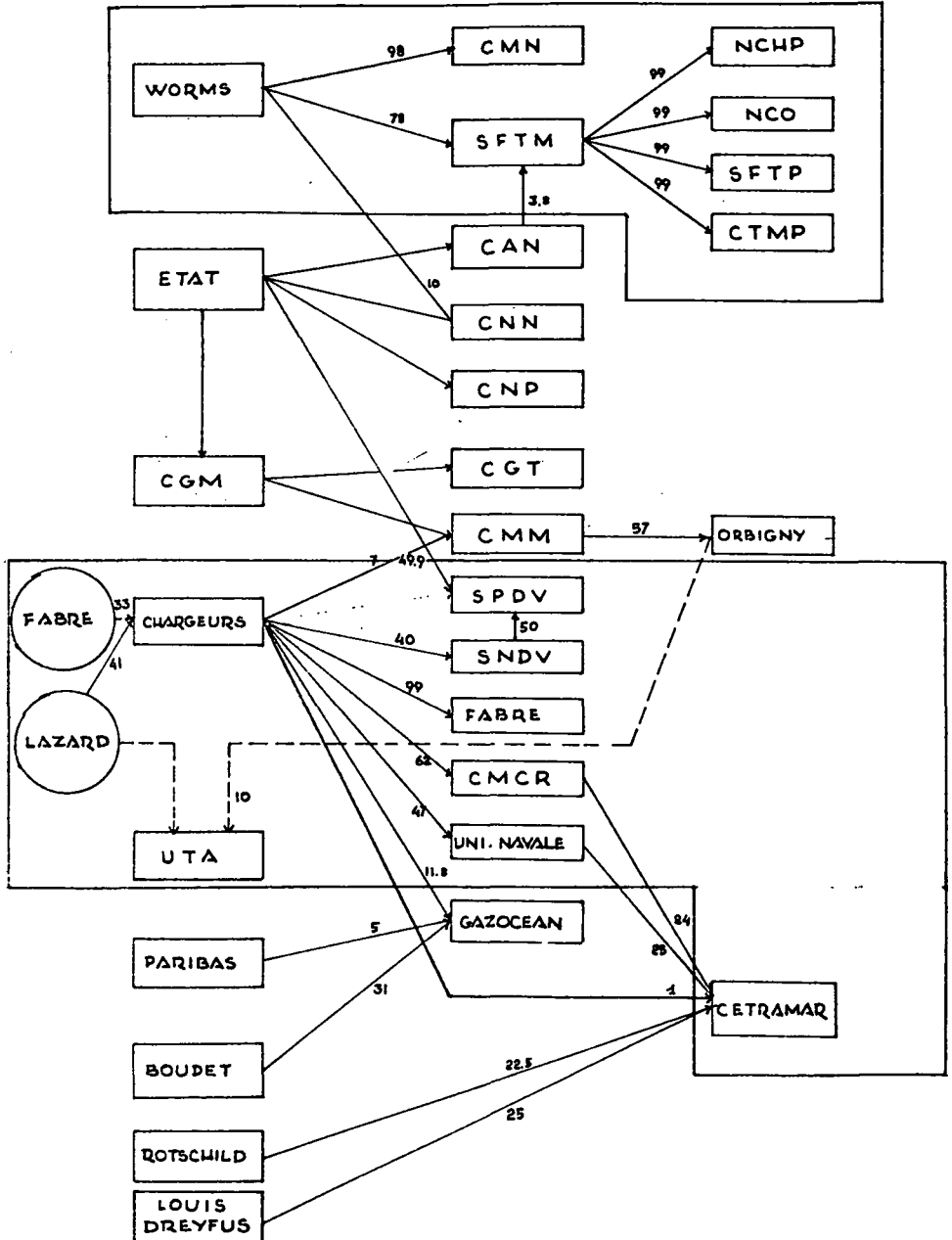


STRUCTURE FINANCIERE DU TRANSPORT MARITIME 1975

-77-

GR. FINANCIER

COMPAGNIE DE TRANSPORT



entre Worms et le groupe d'Etat : C A N (Cie auxiliaire de navigation, Cie nationale de navigation)

entre le groupe d'Etat et le groupe Fabre - Lazard : Ste des pétrole Delmas Vieljeux.

On voit aussi qu'entre 1970 et 1975 on a assisté :

- à un renforcement de la cohésion à l'intérieur du groupe Worms SFTM (ex SFTP) contrôlé à 78 % (32 % avant) et la HNP à 99 % (42 % en 70). Ce renforcement s'est fait au détriment du groupe pétrolier contrôlé par la C F P ou Elf (groupe d' "Etat") qui voit sa participation dans la SFTM passer de 20 % à 3,8 %, alors que Worms augmente sa participation dans la CNN (10 au lieu de 7 %).
- à un regroupement de différents armements autour du pôle Chargeurs, passé sous le contrôle du groupe Lazard, avec la participation croissante dans SNDV, Cetramar et un apport dans Gazocean.

D'autres mouvements sont peut-être amorcés : le plan de croissance de la marine marchande peut entraîner de nouvelles restructurations.(1)

(1) Vers un rapprochement Gazocean. CGM... Fairplay international -
27/05/1976

C O N C L U S I O N

L'examen du développement des forces productives dans le secteur du transport maritime a mis en évidence deux évolutions différentes (homogénéisation/spécialisation) chacune associée à un schéma distinct de concentration centralisation du capital dans cette activité. La distinction entre ces deux mouvements rappelle celle faite entre transport considéré comme un procès de production particulier, et donc comme un espace spéciale de placement du capital productif et transport considéré comme un élément essentiel du processus de circulation des produits et marchandises issues des autres branches productives.

La valorisation du capital dans l'activité transport passe par le même schéma que l'on peut observer dans d'autres secteurs, à savoir un processus de concentration - centralisation du capital. Le développement des forces productives dans le transport maritime se traduit par une intensité capitaliste croissante qui exige (et suppose) une base d'accumulation de plus en plus élargie. L'homogénéisation des charges qui est illustrée par la conteneurisation dans le transport maritime traditionnel (transport de ligne), permet de réduire le temps consacré à la manutention et donc la force de travail nécessaire à la réalisation de la chaîne de transport. Ce changement n'est possible que grâce à des investissements importants (porte - conteneur, infrastructure), et donc à une augmentation progressive du rapport moyen de production/force de travail. Parmi toutes les formes que peut revêtir le mouvement de concentration-centralisation du capital dans le transport maritime traditionnel, l'une d'elles (concentration - centralisation mixte - voir 3-2-1-3) se traduit par l'apparition de holdings financiers et par l'intervention du capital financier (groupes Lazard Worms en France) bancaire (Deutscher Bank, Bundesbank en R.F.A.).

Cette évolution du mode de transport maritime permet certes une accélération de la vitesse de circulation et de rotation des marchandises et

elle correspond en partie aux exigences de l'internationalisation de l'espace d'intervention des firmes industrielles, mais elle répond surtout aux exigences propres à la valorisation des capitaux engagés dans l'activité transport : les armements indépendants. On verra d'ailleurs (chap. 3) que le développement de la conteneurisation a été imposé par l'armement aux "chargeurs".

C'est aux exigences propres à l'internationalisation de la production que répond le mouvement de spécialisation des charges et le processus spécifique de concentration - centralisation du capital qui lui est lié, qui a comme "centre" le capital industriel. C'est au niveau de chaque branche industrielle que l'on peut apprécier cette évolution : pétroliers, méthaniens, minéraliers, navires porte-voitures, transporteurs de produits chimiques, navires spécialisés dans le transport des colis lourds. Pour comprendre ce mouvement il faut considérer le transport, non pas en soi, mais comme la prolongation du procès de production à l'intérieur du procès de circulation. Les formes et l'ampleur du processus de concentration - centralisation dans le transport maritime de "tramping" diffèrent de celles observées dans le transport de ligne. La concentration y est moins apparente, car elle revêt d'autres formes. Aux flottes intégrées des firmes industrielles il faut ajouter les navires des armements liés par des contrats à très long terme (pétroliers, minéraliers...). La plus grande dispersion du secteur du tramping n'est bien souvent qu'apparente.

Ainsi les processus de transformation structurelle des conditions d'échanges (pratiques de contraction - centralisation de capital affectant le processus de circulation internationale des marchandises, intervention des firmes multinationales dans ce processus) confortent l'internationalisation de la production pour y intégrer un développement des forces productives conformes aux exigences de l'internationalisation du capital.

CHAPITRE 2

LA CONCENTRATION - CENTRALISATION

DU CAPITAL

DANS LE TRANSPORT ROUTIER

1. LE TRANSPORT ROUTIER :

ROLE, ORGANISATION, STRUCTURE

Le transport routier se distingue des autres modes de transport par son caractère plus "national", voire régional : le trafic international ne représente qu'une faible part de son activité; le transport inter - régional étant lui-même bien inférieur au transport intra-régional. Un autre trait dominant de ce mode est l'importance du transport privé (et du transport de location), et cela dans tous les pays. Les entreprises industrielles et commerciales assurent le plus souvent l'acheminement de leurs propres produits - soit entre leurs établissements, soit vers les lieux de consommation - il s'agit de transport à courtes distances et régionaux, les entreprises de transport routier et le transport ferroviaire réalisent une part importante du transport inter régional et international. Malgré les apparences, la concurrence qui s'exerce entre les modes terrestres (fer, route) reste assez faible car le marché du transport n'est pas homogène mais agrège de multiples marchés distincts qui se distinguent autant par les distances d'acheminement que par la nature des produits transportés.

Après avoir délimité le domaine d'intervention des entreprises de transport routier on étudiera l'organisation de ce mode de transport et sa structure à l' échelle européenne.

1.1. INTERNATIONALISATION et MODE de TRANSPORT

1.1.1. Le rôle des différents modes de transport dans le commerce extérieur

Lorsque les transporteurs routiers affirment qu'ils assurent 80 % du trafic de marchandises (1) dans les pays industrialisés, ils oublient d'ajouter qu'il s'agit d'un trafic essentiellement intérieur. Les percées effectuées par la route dans les liaisons Europe - Proche-Orient, ou même plus récemment Europe - Nigeria leur donnent à penser "qu'ils sont aussi bien armés - sinon mieux - que le train, l'avion ou le bateau pour sauter les frontières"; la réalité est pourtant très différente. La part des exportations françaises acheminées par la route, dans le total des tonnages expédiés, tous modes de transport confondus, avoisinent 24 %, 23,7 % en 1973, 23,6 % en 1974. A l'importation le poids de la route est bien sûr beaucoup plus faible : 10 % du tonnage en 1973. En valeur le transport routier est certes plus important : 42 % des échanges empruntent la route; cependant il faut remarquer que les importations et les exportations passant par les ports étrangers de la mer du Nord ne sont pas comptés comme étant effectuées par mer mais par le mode utilisé pour traverser la frontière : près de 5 millions de tonnes d'exportation ont été ainsi détournées vers les ports de Anvers, Gand et Rotterdam(3).

(3) Les transports d'acheminement et les détournements de trafic CFCE 1974.

COMMERCE EXTERIEUR de la FRANCE par MODE de TRANSPORT (4)

(Les transports en France - 1972-73, Coll. de l'INSEE (Série C) importations CAF exportations FOB)

mode de transport	importations		exportations	
	quantité	valeur	quantité	valeur
	%	%	%	%
Mer	77	30,7	30,2	28,9
Fer	7,7	15,4	37,4	19,4
Route	10	41,2	28,9	38,1
Air	0,05	9,3	0,1	9,6
Voie navigable	5,25	3,4	25,5	4
	100	100	100	100
	(244 millions de tonnes)	(171,7 milliards de francs)	(122 millions de tonnes)	(165,9 milliards de francs)

(1) Le Congrès de l'IRU (Union Internationale des Transporteurs routiers)
Bruxelles - 9/13 - 05/76

La part de la route dans l'acheminement des importations et des exportations est d'environ 15 % en volume en France.

PART des DIFFERENTS MODES de TRANSPORT dans
l'ACHEMINEMENT des ECHANGES (exprimé en tonnage)

	FRANCE (1973) %	R.F.A. (1973) %	BELGIQUE (1973) %	PAYS-BAS (1974) %	GRANDE - BRETAGNE (1973) %
Mer	59	14	79	44	100
Route	15	24	5	40	
Fer	16	37	3	4	
Voie fluvial	10	25	13	12	
Air	-	-	-	-	-
	<hr/> 100	<hr/> 100	<hr/> 100	<hr/> 100	<hr/> 100

Source : INSEE

Fairplay International

1.1.2. Transport international et transport routier

Le caractère "national" du transport routier est mieux mis en évidence en étudiant ce que représente le trafic international par rapport à l'ensemble du trafic (national, international).

Certains modes de transport ont un caractère essentiellement international : le transport maritime sert avant tout aux échanges extérieurs.

(1) Le tonnage expédié par la route à partir de la Grande-Bretagne emprunt des navires ro/ro : il représentait 1 % du tonnage global en 1973.
(Les navires ro/ro permettent un chargement latéral des camions.)

Le cabotage représente un faible tonnage, il en est de même du transport aérien, (sauf dans les pays très étendus : U.R.S.S., U.S.A.).

Les transports ferroviaires et fluviaux ont un caractère plus international que le transport routier : en rapportant le trafic international au trafic global exprimé en tonnage, on obtient pour la France (1973) les rapports suivants : (en pourcentage)

transport fluvial	37 %
transport ferroviaire	22 %
transport routier	3 %

Si l'on rapporte le trafic international au seul trafic effectué par les entreprises de transport routier, excluant la part importante du tonnage acheminée par les entreprises industrielles et commerciales pour leur compte propre on arrive à 9 %. (1)

Le caractère international du transport routier se développe cependant plus vite que pour les autres modes : le ratio trafic international / trafic total est passé de :

- . 7 à 9 % de 1969 à 1973 pour la route
- . de 21 à 22 % pour le fer
- . de 33 à 37 % pour les voies navigables

Le "poids" du trafic international diffère selon la position "maritime" du pays; les Pays-Bas et la Belgique.

France (1973)	3,3 %
RFA (1971)	3,6 %
Italie (1970)	1,5 %
Pays-Bas (1971)	9,6 %
Belgique (1971)	8,1 %

Source : Eurostat

(1) il faudrait tenir compte également du transport fluvial pour compte propre.

à l'exception de la Grande-Bretagne où le développement du transport ro-ro -qui permet l'acheminement de camions- reste récent :

- Grande - Bretagne (1975) : 0,6 %

Le transport routier reste donc un mode essentiellement national, il est d'ailleurs plus "régional" que national.

1.1.3. Transport régional et transport national

La répartition du trafic par coupure de distance fait apparaître l'importance du transport routier au niveau local :

répartition du trafic (France, 1973)

	en tonnage %	en tonne - kilomètre %
0 - 49 km	75	19
50 - 149	15	23
150 - 400	6	28
400 et au-delà	4	30
	<hr/> 100	<hr/> 100

Le caractère régional du transport routier est encore mieux mis en évidence en rapportant le volume du trafic intra régional à la population de la région : une division de la France en 6 régions (1) d'égal peuplement fait apparaître un volume de trafic par habitant relativement constant : il varie entre 27 et 37 tonnes par habitant (exception faite

-
- a) Région parisienne
(1) b - Champagne, Picardie, Normandie, Centre (8 millions d'hab.)
c - Nord, Lorraine, Alsace, France - Comté (8,8 millions d'hab.)
d - Auvergne, Bourgogne, Rhône-Alpes (7,6 millions d'hab.)
e - Pays de la Loire, Bretagne, Limousin, Poitou Charente, Aquitaine (10 millions d'hab.)
f - Midi - Pyrénées, Languedoc, Provence Côte d'Azur (7,7 millions d'hab.)
b : 32 t/hab., c : 31 t/hab., d : 37 t/hab., e : 27 t./hab.,
f : 30 t./hab.

établi par l'UFT.

de la région parisienne) en 1974, selon les régions.

Le rôle joué par la route sur les trafics à petite distance permet de comprendre que la zone de concurrence entre la route et le rail est plus restreinte qu'on ne peut le penser : elle ne dépasserait pas 15 % dans plusieurs pays, dont la R.F.A. du trafic global exprimé en tonnes kilométriques. Une part importante du trafic ferroviaire est captive : c'est ainsi que 35 % du trafic ferroviaire total s'effectue entre le Nord et la Lorraine et s'explique par des complémentarités techniques (minerai, charbon).

1.2. ORGANISATION et CONCURRENCE

1.2.1. Transport privé, transport public

L'intégration du transport est souvent apparue comme l'organisation la plus adéquate pour les entreprises industrielles et commerciales. La distinction entre transport privé et transport public apparaît même dans les pays socialistes où le matériel de transport des usines jouit d'un régime d'exploitation différent de celui appliqué aux entreprises d'Etat spécialisées dans le transport routier.(1)

Le transport pour compte propre apparaît comme un concurrent du transport pour compte d'autrui, mais la concurrence reste réglementée puisque le transporteur privé n'a pas le droit d'effectuer des transports pour des tiers : il pourrait facturer des prix très inférieurs pour s'assurer des frêts de retour. Une partie importante de la capacité de transport est donc "hors marché", mais elle joue un rôle important car suivant la conjoncture les entreprises industrielles utilisent plus ou moins leurs propres moyens, ou font appel aux entreprises spécialisées.

1.2.1.1. L'importance du parc des transporteurs pour compte propre est une constante de tous les pays.

Aux Etats-Unis, les transporteurs privés possèdent 95 % du parc, 20 % appartenant aux agriculteurs; en France, 80 % du parc de véhicules utilitaires appartient aux transporteurs P.C.P.; en Grande - Bretagne, les véhicules de plus de 1,5 tonnes appartiennent pour les 2/3 aux entreprises industrielles et commerciales.

Le parc des transporteurs PCP diffère de celui des transporteurs PCA : il comprend proportionnellement moins de gros porteurs et plus de petits véhicules; les véhicules des entreprises non spécialisées dans le transport servent avant tout à couvrir de petites distances :

(1) M. WOLKOWITSCH : "Géographie ..." op. cité, p. 158

REPARTITION du TRAFIC entre PCP et PCA
 par COUPURE de DISTANCE
 (en tonnage) (France; 1973)

	P C A %	P C P %	
0 - 150	27	73	100
150 - 400	58	42	100
400 et plus	77	23	100

Les parc privés ont en Grande-Bretagne comme en France des structures très différentes de celle des parcs des entreprises transportant pour le compte d'autrui.

STRUCTURE du PARC en GRANDE - BRETAGNE PCP - PCA

1971

Charge utile	PCP	PCA	
1,5 à 3 tonnes	92	8	100
3 à 5 tonnes	62	38	100
5 à 8 tonnes	52	48	100
plus de 8 tonnes	17	83	100

STRUCTURE du PARC PCP - PCA
en FRANCE

1973 (1)

	1,2 t.	2 à 5 t.	7 à 10 t.	15 t
PCA (100)	10 (4)	35 (15)	35 (36)	20 (61)
PCP (100)	45 (96)	40 (85)	12 (64)	3 (39)
	(100)	(100)	(100)	(100)

Le chiffre entre parenthèses indique le % de véhicules de différents tonnages.

1.2.1.2.

L'activité des transporteurs professionnels est limitée par le trafic plus ou moins important effectué par les entreprises pour leur compte propre : selon les pays ce trafic varie entre 48 et 68 % du trafic global exprimé en tonnage (en 1973).

D'une façon générale le transport pour compte propre a maintenu depuis 1965 sa part de tonnage transporté par rapport au tonnage global appartenant aux entreprises PCP ou PCA.

REPARTITION du TONNAGE TRANSPORTE entre PCA et PCP

de 1965 à 1973 (en %)

Source : INSEE - Eurostat

		P C A	P C P	
France	1965	33	67	100
	1973	32	68	100
R F A	1965	46	54	100
	1973	40	60	100
Pays-Bas	1965	52	48	100
	1973	50	50	100
Belgique	1965	36	64	100
	1973	34	66	100
Italie	1967	50	50	100
Grande-Bretagne	1973	52	48	100

Si le transport privé conserve une part presque constante du tonnage transporté, il voit son rôle diminué dans le transport exprimé en tonnes-kilomètres puisque, comme on l' a vu, il est surtout actif sur les courtes distances;

EVOLUTION du TRANSPORT

P C A - P C P

en tonne kilomètre

(en France)

	P C A	P C P	
1968	58	42	100
1971	61	39	100
1973	56	44	100

Les entreprises industrielles ont toujours le choix d'utiliser leurs propres moyens de transport, ou de faire appel à des entreprises spécialisées. Leur choix reste surtout dicté par leur appréciation de la conjoncture : en période de crise elles utilisent leurs propres ressources ; le transport pour compte d'autrui joue un rôle de "volant" modérateur, et les retombées de cet état de fait nuisent d'abord aux plus petites entreprises comme on le verra plus loin. La récession actuelle a durement touché les entreprises de transport : non seulement la baisse de l'activité économique a comme conséquence une baisse corrélatrice des flux, mais les entreprises essaient, plus qu' auparavant, d'acheminer leurs produits par leurs propres moyens. L'évolution de la répartition du tonnage entre entreprises de transport et transporteurs pour compte propre de 1972 à 1974 inclus illustre bien ce mouvement :

EVOLUTION de la REPARTITION du TONNAGE

(France)

	P C A	P C P	
1972	33	67	100
1973	32	68	100
1974	31	69	100

Source U.F.T.

et les statistiques pour 1975 devraient laisser apparaître une baisse encore plus sensible du transport pour compte d'autrui.

1.2.2. La location

La location de véhicule apparaît comme une activité distincte de celle du transport de marchandises : elle s'apparente plus au transport pour compte propre, sans se confondre avec lui. Il s'agit d'une concurrence directe pour les entreprises de transport routier. - et celles de transport pour compte propre - ont bien moins souffert que les entreprises de transport pour compte d'autrui.

Le développement de l'activité de location a été très rapide.

- . 6 825 entreprises en 1972, possèdent près de 30 000 véhicules, dont 10 000 gros porteurs (plus de 6,5 t.)
- . 7 000 loueurs en 1975 possèdent environ 100 000 véhicules dont 40 000 de plus de 5 tonnes.(1)

(1) Usine Nouvelle 20/05/1976

Il ne s'agit pas uniquement de nouvelles entreprises : de nombreuses entreprises de transport routier ont mis en place des services location . Les entreprises locataires ont ainsi la maîtrise du transport sans avoir à supporter les charges d'investissement et de gestion (le chauffeur est souvent "loué" avec le véhicule).

Les usagers de la location restent avant tout des entreprises industrielles et commerciales qui représentent 85 % de la clientèle. Les véhicules loués sont le plus souvent des gros porteurs : 22 % des camions de plus de 21 tonnes sont loués, mais seulement 9 % de ceux de moins de 3,5 tonnes.

Il s'agit d'un secteur très concentré puisque 28 entreprises (dont 8 spécialisées) possèdent plus de 500 véhicules contrôlaient 30 % du parc - les 8 entreprises spécialisées contrôlent 45 % du parc spécialisé.(1)

1.2.3. Concurrence entre modes

1.2.3.1. Les entreprises de transport routier assurent le trafic à plus longue distance, se distinguant ainsi des transporteurs pour compte propre : elles entrent donc plus en concurrence avec le transport ferroviaire, qui est surtout "concurrentiel" au-delà d'une distance de 150 km.

Mais les deux modes de transport ne sont pas tournés vers les mêmes activités industrielles.

Si l'on compose la répartition des produits transportés par fer et par route il apparaît :

- que la route sert pour beaucoup aux trafics liés à la construction (matériaux de construction, pierres, terre...) : 54 % du tonnage contre 9 % du tonnage ferroviaire; et à l'agriculture 21 %, contre 6 % pour le fer.

(1) A titre de comparaison les entreprises de transport routier de plus de 500 véhicules contrôlent 10 % du parc.

- que le fer transporte plus les produits liés à l'industrie : minéraux, produits chimiques et hydrocarbures représentent environ 58 % du tonnage transporté contre 11 % pour la route.

2.3.2. La concurrence entre modes apparaît comme limitée elle se réduit encore si l'on compare les différenciations régionales entre modes :

- Le fer achemine un tonnage 15 fois moins important que la route sur des distances de moins de 150 km - 6 fois moins en tonnes - kilomètres -.
- Si le tonnage global du trafic inter-régional assuré par le fer et par la route reste du même ordre, il varie beaucoup de région à région :

en 1974 le fer assurait un transport inter-régional de 151 millions de tonnes, la route de 229 millions, mais les seuls échanges entre Nord et Lorraine représentaient 35 % du tonnage global alors que le transport par route variait à peu près constant selon les régions.

En conclusion, le transport effectué par les entreprises de transport routier est donc plus "conurrencé" par le transport pour compte propre que par le fer. Il subit les fluctuations économiques et son rôle de "volant" est à la fois facilité et renforcé par sa structure qui comporte un pourcentage important de très petites entreprises.

TRANSPORTS INTER REGIONAUX

1974

U : 1000 000 T.

EXPEDITIONS

	Fer	PCA	PCP	Route
Région parisienne	1	63	137	200
Champagne	1	16	39	56
Picardie	-	23	38	62
Haute Normandie	1	21	26	47
Centre	-	14	44	58
Basse Normandie	1	8	29	37
Nord	18	42	64	106
Lorraine	60	36	55	91
Alsace	3	9	35	44
Franche Comte	-	5	27	33
Auvergne	-	6	41	46
Bourgogne	-	8	47	56
Rhône - Alpes	2	45	114	159
Pays de la Loire	1	12	44	56
Bretagne	-	18	58	76
Limousin	-	3	16	19
Poitou Charente	-	7	37	44

Aquitaine	3	20	57	77
Midi - Pyrenées	1	17	46	63
Languedoc	1	12	41	53
Provence Cote d'Azur	5	34	78	112
TOTAUX	99	419	1073	1492

Source : communiqué par l'AFT

TRANSPORTS INTER RÉGIONAUX 1974

EXPEDITIONS

	Fer	PCA	PCP	route
Region parisienne	10	16	12	28
Champagne	5	6	4	11
Picardie	6	10	7	17
Haute Normandie	10	9	6	15
Centre	4	7	8	15
Basse Normandie	2	3	3	6
Nord	24	9	5	14
Lorraine	29	6	3	10
Alsace	8	3	3	6
Franche Comte	2	3	2	4
Auvergne	3	2	3	5
Bourgogne	3	5	5	10
Rhône - Alpes	7	9	7	16
Pays de la Loire	5	8	7	14
Bretagne	2	3	3	6
Limousin	1	1	2	4
Poitou Charentes	4	4	6	10
Aquitaine	6	5	6	11
Midi - Pyrénées	4	4	4	8
Languedoc	6	6	4	9
Provence Côte d'Azur	12	7	3	10
TOTAUX	151	125	104	229

1.3. STRUCTURE du SECTEUR

Le secteur du transport routier apparaît comme le domaine des petites entreprises, cela se vérifie dans tous les pays européens. Aux Etats-Unis où le trafic inter régional comporte des distances sans commune mesure avec ce qui est connu en Europe, le développement du trafic routier s'est accompagné d'une concentration très importante au niveau des entreprises. Il n'en est pas de même en Europe, et on verra plus loin que si l'internationalisation des échanges joue un rôle structurant, la concentration qui devrait en résulter est freinée par de nombreux facteurs.

1.3.1. Les plus petites entreprises apparaissent souvent comme complémentaires des plus grandes, non seulement elles exercent des activités moins rémunérées (voir infra) mais elles "travaillent" de façon très différente. On ne peut qu'invoquer la différence entre navigation de tramway et lignes régulières pour décrire l'organisation du secteur.

Les grandes entreprises essaient d'établir des lignes régulières qui assurent ainsi à l' "usager" des départs à une cadence définie à l'avance; le risque d'une telle organisation est de ne pas travailler à pleine charge; ce que seule une grosse entreprise peut se permettre de faire.

Parallèlement, le transport par camion complet reste le trafic privilégié des plus petites entreprises qui agissent souvent en "sous-traitants" des plus grosses par le biais des affretements. Selon son propre plan de charge la plus grosse entreprise sous-traitée un volume plus ou moins important de son activité. Cette activité d'affrètement est surtout valable en zone longue; en zone courte, et en zone de camionnage (1). le transporteur reçoit ses ordres directement de l'usager

(1) Pour les définitions, voir plus bas, page 129

1.3.2. Le pourcentage d'entreprises ne possédant qu'un seul véhicule varie entre : (1)

36 % en France (1972)
et 74 % en Italie (1970)
88,5 % en Norvège (1967)

Les tableaux ci-joints précisent cette structure dans les différents pays européens :

La France et la R.F.A. apparaissent comme les pays où "la concentration" est la plus élevée, les entreprises de plus de 10 véhicules y représentent 14 % du nombre total d'entreprises.

L'ouverture du pays sur l'extérieur, le rôle joué par le trafic international routier sont autant de facteurs qui entraînent une certaine "concentration", mais la réglementation en vigueur dans le pays : contingentement, tarification peut enrayer ce phénomène tout autant que les multiples "freins" que l'on mettra en évidence.

C'est ainsi qu'en Suède seuls les particuliers et non les sociétés peuvent détenir des licences de transport public de marchandises : cela explique en partie que 71,5 % des entreprises ne possèdent qu'un véhicule; les entreprises de moins de 10 véhicules représentent 77 % du parc. En Grande - Bretagne, au contraire, une loi de 1933 rendait difficile l'accès à la profession : le nouveau venu devait justifier que son entreprise correspondait à un besoin, alors que l'entreprise existante devait prouver que ses affaires se développaient pour obtenir une nouvelle licence de transport. En France le contingentement en vigueur qui limite l'accès au transport en zone longue favorise peut-être la "concentration" (et la spéculation sur les licences qui s'échangent sur un marché parallèle).

(1) Pour la R F A, on ne dispose que des statistiques portant sur les entreprises travaillant en zone longue : les entreprises ne possédant qu'un véhicule représentaient 48 % de l'ensemble des entreprises en 1967.

DISTRIBUTION des ENTREPRISES par TAILLE

en R.F.A.

(en 1972)

en France

R.F.A. (entreprises détenant une licence de zone longue)

Nb. de véhicules par entreprise	%
1	3
2	36
3 - 4	24
5 - 9	23
10 - 19	11
20 et plus	3
	100

France (toutes entreprises)

France (zone longue)

Nb de véhicules par entreprise	%	%
1	36	} 70
2	21	
3 - 4	16	
5 - 9	13	
10 - 19	8	} 30
20 et plus	6	
	100 (30 958 entreprises)	100

(10152 ent.)

Sources : . S A E I

. Business International

DISTRIBUTION des ENTREPRISES par TAILLE

en GRANDE - BRETAGNE (1971)

aux PAYS - BAS (1973)

Grande Bretagne

Nb de véhicules par entreprise :	%
1	48
2 - 5	35
6 - 10	9
11 - 20	5
21 et plus	3
	100

Pays - Bas

Nb de véhicules par entreprise	%
1	38
2	16
3 - 5	19
6 - 9	17
10 - 19	7
20 - 49	2,7
50 et plus	0,3
	100

Source : . HMSO, Road Haulage industry
 . Business international

DISTRIBUTION des ENTREPRISES par TAILLE

en ITALIE
en BELGIQUE (en 1970)

Italie

Nb de véhicules par entreprise	%
1	74
2 - 5	17
5 - 20	6
20 et plus	3
	<hr/>
	100

Belgique

Nb de véhicules par entreprise	%
1	65
2	14
3 - 4	9
5 - 9	7
10 - 19	3
20 et plus	2
	<hr/>
	100

Source : Business International

LE TRANSPORT ROUTIER en Suède (1972) en Norvège (1967)

Suède		Distribution des entreprises par taille
Nb de véhicules par entreprise		%
1		71,5
2 - 5		23,5
6 - 10		3,0
11 - 15		1,0
16 - et plus		1,0
		<hr/> 100
		Répartition du parc
		%
1		35
2 - 5		30,6
6 - 10		11,1
11 - 15		5,8
16 et plus		17,6
		<hr/> 100

Norvège		Distribution des entreprises par taille
Nb de véhicules par entreprise		%
1		88,5
2 - 5		10,9
6 - 10		0,5
11 - 15		0,1
16 et plus		0,0
		<hr/> 100
		Répartition du parc
		%
1		73,6
2-5		21,1
6-10		2,7
11-15		0,8
16 et plus		1,8
		<hr/> 100

Source : O.C.D.E.

1.4. Evolution de la structure du transport routier

L'évolution de la structure des entreprises de transport routier laisse apparaître un mouvement assez lent vers la concentration. Il est influencé par la nature de la réglementation en vigueur (voir plus haut) mais aussi par la croissance des échanges internationaux transportés par la route.

Les freins qui s'opposent à ce mouvement sont multiples, l'organisation du secteur et le rôle dévolu aux plus petites entreprises apparaissent comme le plus important, mais il faut tenir compte d'autres facteurs : l'absence, ou du moins le rôle minime, joué par les économies d'échelle dans le secteur.

L'absence de mouvement de concentration très net au niveau du transport ne signifie pas que ce mouvement ne puisse développer à un autre niveau, et en particulier à celui des entreprises d'auxiliaires de transport qui concentrent une partie de la demande.

1.4.1. Le transport routier en Grande-Bretagne et en France

On trouvera en annexe une présentation plus détaillée des évolutions du transport routier en France et en Grande-Bretagne de 1962 à 1972. On ne retiendra ici que les principales conclusions.

Les statistiques disponibles permettent de montrer
qu'en France :

- si le nombre d'entreprises de petite taille se maintient depuis 1965 :

27 200 entreprises possèdent moins de 10 véhicules en 1965

26 500 entreprises possèdent moins de 10 véhicules en 1972

- Ces entreprises représentent une part plus faible de la population totale des entreprises :

- 92 % du nombre des entreprises en 1965 et 86 % en 1972 avaient en parc de moins de 10 véhicules.

- et offrent une capacité de transport sensiblement inférieure (exprimée en pourcentage de la charge utile totale du parc) :

- 47 % en 1965

- 32 % en 1972

alors qu'en Grande-Bretagne, la structure artisanale reste très prononcée :

- 93 % des entreprises possédaient moins de 10 véhicules en 1963, 92 % en 1972

- ces entreprises représentaient 48 % du parc en 1963, 47 % en 1972.

Le nombre d'entreprises, bien que plus grand qu'en France, ne semble pas avoir beaucoup varié pendant la même période : environ 50 000 entreprises.

La concentration, mesurée par l'importance des entreprises possédant plus de 10 véhicules (1), a certes évolué en France mais il faut cependant tenir compte de l'évolution du parc moyen des entreprises qui biaise un peu cette constatation statistique. Le poids différent du trafic international dans les activités des transporteurs français et britanniques est un facteur explicatif certain des différences observées.

1.4.2. Le transport routier en Allemagne Fédérale et aux Pays-Bas

Remarque : Les données fragmentaires dont on dispose sur ces deux pays ne sont pas homogènes :

- les statistiques allemandes sont toutes relatives aux seules entreprises ayant une activité de transport en zone longue, ce qui en écarte de nombreuses petites entreprises spécialisées dans le camionnage ou le transport en zone courte,
- les séries temporelles ont été reconstituées à partir de sources statistiques diverses.

(1) En privilégiant une analyse uniquement statistique, on minimise la concentration économique liée à l'importance de l'affrètement et de certains liens de dépendance entre grandes entreprises et plus petites. (voir infra).

1.4.2.1. Les tableaux présentant l'évolution du transport routier en R.F.A. et aux Pays-Bas (voir pages suivantes) confirment les conclusions que l'on pouvait tirer de l'étude de ce secteur en France et en Grande-Bretagne. On constate que les entreprises de moins de 10 véhicules conservent une place prédominante dans le secteur : les entreprises de cette taille représentent 90 % des entreprises du secteur depuis 1957 aux Pays-Bas, 86 % en R.F.A.

Dans ces deux pays, comme en France, on a pu assister à une certaine "concentration" au fil des années alors qu'en Grande - Bretagne la part des petites entreprises est restée constante depuis 1963. On ne peut qu'invoquer le rôle différent joué par le trafic international routier dans ces pays : la route participait pour 19,5 % au trafic total (1) entre les état membres de l' Europe des 6 (trafic en tonnage, chiffres 1970), 31,4 % des exportations et 43 % des importations françaises traversant les fron - tières terrestres étaient acheminées par la route (2). Le transport interna - tional routier a un "poids" différent selon les pays; cela peut s'illustrer par le rapport trafic international routier/ trafic interne routier : selon les pays on obtient les ratios suivants: (3)

France	(1973)	: 3,3 %
R.F.A.	(1971)	: 3,6 %
Italie	(1970)	: 1,5 %
Pays-Bas	(1971)	: 9,6 %
Belgique	(1971)	: 8,1 %

(1) Eurostat

(2) Les transports en France en 1972-73, collections de l'INSEE (Série C)

(3) Eurostat

Grande - Bretagne : 1970 0, 2 %
1975 0, 6 % (1)

Les ratios sont un peu différents si on rapporte le trafic international routier au trafic interne effectué par les entreprises pour compte d'autrui :

France (1973) : 9 %
R.F.A. (1971) : 8 %
Italie (1970) : 3 %
Pays-Bas (1971) : 15 %
Belgique (1971) : 25 %
Grande-
Bretagne (1970) : 0,3 %
(1975) : 1,1 % (2)

Si l'on rapporte ces différents ratios de ceux qui caractérisent la structure du secteur on constate une certaine corrélation

	% d'entreprises de moins de 10 véhicules	% d'entreprises de moins de 5 véhicules
France (9 %)	86	-
R.F.A. (8 %)	86	63
Italie (3 %)	95	91
Grande- Bretagne (1,1 %)	92	83

On ne peut pas prendre en compte les cas de la Belgique et des Pays-Bas : une part importante du transport international routier consiste en transit international.

(1) Estimation (à partir du FinancialTimes, 29/03/76)

Le transport international joue donc un rôle structurant sur l'organisation nationale du secteur : ce n'est pas la seule variable explicative des structures différentes que l'on découvre selon les pays, mais elle n'apparaît pas comme négligeable : le trafic international reste la chasse gardée des grandes entreprises (directement ou par le biais d'affrètement), son développement ne peut qu'entraîner leur croissance.

1.4.2.2. Si l'on observe une certaine "concentration" du secteur dans les différents pays, on constate qu'elle s'effectue d'abord au "détriment" des entreprises ne possédant qu'un véhicule, les entreprises possédant moins de 10 véhicules continuant à représenter un ensemble important :

au Pays-Bas : la part des entreprises possédant 1 véhicule représente 44 % de l'ensemble en 1964, 38 % en 1973; alors que celles de moins de 10 passaient dans le même temps de 95 % à 90 %

en R.F.A. : la part des entreprises possédant 1 et 2 véhicules était de 75 % en 1960, 39 % en 1972; alors que dans le même temps celle des entreprises de moins de 10 passait de 98 % à 86 %.

Il en est de même en France où le pourcentage d'entreprises possédant un véhicule est passé de 48,5 % à 35,8 % de 1965 à 1972 alors que celui des entreprises possédant moins de 10 véhicules passait de 92 % à 86 %.

La décroissance du nombre d'entreprises ne possédant qu'un véhicule traduit l'augmentation du parc moyen des entreprises due en partie à une diversification et une spécialisation de plus en plus poussée des véhicules utilitaires. Il s'agit donc moins d'une concentration que d'une croissance de la taille moyenne des entreprises. On a vu qu'en France, elle était passée de 2,9 véhicules par entreprise à 5,5 en 1972. Aux Pays-Bas, on a assisté à une croissance analogue :

1957 : 2,5 véhicules par entreprise
1964 : 3,2 véhicules par entreprise
1973 : 4,5 véhicules par entreprise

En Allemagne Fédérale, la taille moyenne des entreprises était de 5,6 véhicules en 1972 (1) et de 4 véhicules en Grande - Bretagne.

On assiste donc à une certaine égalisation des conditions de production entre les différents pays : taille moyenne, structure du secteur, qui est renforcée lorsque les conditions d'échange sont voisines : rôle semblable ou différent du transport routier dans les échanges.

L'absence de mouvement très net de concentration - centralisation du capital dans le secteur du transport routier, l'importance relative des petites entreprises conduit à s'interroger sur le rôle de ces entreprises dans l'organisation du transport.

(1) Business International

2 - LES FREINS A LA CONCENTRATION

L'analyse des concentrations industrielles en France (1970 - 1972) a pu montrer que d'une façon générale les secteurs où la taille moyenne des entreprises était faible sont également ceux où les entreprises se regroupent le moins (1). Il semble que ce qui a été observé dans le secteur industriel se vérifie dans le secteur des transports : la concentration est très vite apparue dans le secteur du transport maritime qui regroupe des entreprises de taille importantes, mais ne s'est pas fait sentir dans le secteur du transport routier, ou dans celui du transport fluvial où les petites entreprises continuent à jouer un rôle important.

Le secteur routier reste un secteur où la "voie artisanale" est prépondérante. Certes on a pu assister à une légère concentration : la part des entreprises de plus de 10 véhicules s'est accrue, mais cette constatation doit être relativisée en tenant compte : de l'évolution de la taille moyenne des entreprises, et de l'évolution dans la construction des véhicules utilitaires diversification croissante des gammes, spécialisation de plus en plus poussée des véhicules. On ne peut pas nier le rôle structurant de l'internationalisation mais le transport routier reste avant tout un transport intérieur.

Si les petites entreprises continuent à satisfaire une partie importante de la demande de transport en volume, il s'agit le plus souvent de la partie la moins rémunérée : les entreprises importantes se gardant les trafics les plus rémunérateurs, zone longue, et laissant aux petites entreprises le soin de satisfaire la demande de camionnage ou de zone courte où le temps passé à la manutention reste important par rapport au temps global de production.

Cependant l'analyse du rôle dévolu aux P.M.E. du transport n'épuise pas le sujet, elle n'explique pas en effet pourquoi ces entreprises continuent d'exister alors qu'elles connaissent un taux de faillite plus important, une durée de vie plus faible. La concentration est apparue comme un

(1) Economie et Statistique n° 68.

phénomène marginal en France comme dans les autres pays européens, il faut donc en rechercher la raison à d'autres niveaux : l'évolution du parc, l'existence ou non d'économie d'échelle dans ce secteur car le mouvement de concentration est lié à la recherche de la taille optimale.

L'absence de concentration au niveau de la production du transport, au niveau de l'offre de transport n'exclut pas une concentration au niveau de la demande. Elle s'effectue par l'intermédiaire des auxiliaires de transport qui assurent ainsi une certaine "socialisation" de la branche. (1)

2.1. L' Organisation du secteur

2.1.1. La vulnérabilité des entreprises

3.1.1.1. On a vu que le nombre des entreprises de transport public routier est resté relativement constant depuis 1965 : 29 000 entreprises en 1965, 30 000 en 1972, à peu près autant actuellement. Il s'agit pourtant d'un secteur où le taux de défaillance est important si on le compare à celui des secteurs de l'industrie, des services et du commerce. Cela peut être illustré par les statistiques de "défaillance juridique" qui traduisent les faillites proprement dites. Il s'agit d'une sous-évaluation : certaines fusions résultent parfois d'un constat de non viabilité de l'entreprise - exemple : le nombre d'entreprises de transport routier qui ont essayé de se "vendre" au premier acquéreur venu pendant la "crise" - ; de même certains abandons, par réalisation des actifs, ne font que prévenir une faillite : l'analyse des abandons de licence en Grande - Bretagne a pu montrer qu'il s'agissait d'une faillite pour seulement 20 % des cas. (2)

(1) . . . Accabat, le transport routier, D.F.S. Paris.

(2) H.S.M.D. "The road..." op.cité.

En 1972 (1) les entreprises de transport public routier "contribuaient" pour 8,55 % à l'ensemble des défaillances enregistrées dans tous les secteurs. Elles n'étaient dépassées que par les entreprises du bâtiment qui contribuent pour 48 % à l'ensemble des faillites. Par rapport à l'ensemble des entreprises de leur secteur le taux de défaillance (2) des entreprises de transport public routier était de 0,54 %. Le taux le plus important était celui des entreprises de travaux publics avec 2,44 %

2.1.1.2. Quelles sont les entreprises qui font faillite? Les statistiques dont on dispose ne permettent pas de le découvrir de façon certaine, cependant si l'on applique aux entreprises de transport routier les ratios calculés à partir de l'ensemble des entreprises on peut conclure que : (3)

- 46 % des entreprises qui ont fait faillite en 1972 ont été créées après 1966; elles avaient donc moins de 5 ans : la "mortalité infantile" des entreprises est probablement très élevée,
- 60 % des faillites concernent des entreprises de personne physique.

Ce sont donc les plus petites entreprises qui font faillite, et cela dans un délai relativement court.

Les entreprises de transport routier constituent une population en constant renouvellement : une statistique partielle portant sur la même année (1972) et réalisée sur les entreprises de Provence - Côte d'Azur le confirme. (4)

(1) C.N.M.E. bulletin du 4ème trimestre 1973

(2) Le pourcentage du nombre des entreprises défaillantes rapporté à la population de base.

(3) L'interprétation statistique des séries de défaillance juridique peut être biaisée par la complexité des procédures de jugement.

(4) Cité par Accabat, op.cité.

Nombre total d'entreprises	4442
cession	138
suppression	413
création	528
regroupement	3

2.1.1.3. Quelles sont ces nouvelles entreprises? L'étude anglaise déjà citée (1) a analysé les nouveaux entrants. Ils représentaient 6 % de la population globale des entreprises, mais possédaient une part beaucoup plus faible du parc : près de 2 %. En effet leur répartition par taille était la suivante :

Nombre de véhicules de l'entreprise :	%
1	81
2 - 5	15
plus de 5	4
	<hr/>
	100

On ne possède pas d'étude analogue réalisée en France. Souvent les nouveaux entrepreneurs sont d'anciens salariés achetant un camion d'occasion (2). Une entreprise importante s'est ainsi entourée de nombreuses petites entreprises créées, avec son aide, par d'anciens salariés. Ces petites entreprises affrêtées par leur "maison mère", lui servent de "volant", et lui permettent de réduire sa propre "flotte".

2.1.1.4. Le rôle joué par les petites entreprises, la sensibilité de la profession aux différentes fluctuations économiques - le transport n'est pas une marchandise stockable - ont fait que la récession de 1974-75 a touché avec

(1) H.M.S.O. : the road... op.cité

(2) 80 % des achats de véhicules effectués par les entreprises possédant moins de 3 véhicules sont destinés à l'acquisition d'un véhicule d'occasion; le ratio tombe à 8 % pour les entreprises possédant plus de 10 véhicules. D'après l'enquête sur la structure des entreprises de transport routier, SAEI, 1974.

plus de sévérité les entreprises de transport routier que les autres, bâtiment exclu.

Le secteur a connu une croissance importante du nombre de faillites depuis 1972 : (1)

1972	345 faillites
1973	350 -
1974	431 -
1975	647 -

Le taux de défaillance du secteur est passé de 0,54 % en 1972 à 1,02 % en 1975. Le taux de défaillance de l'ensemble des secteurs s'élevant à 0,85 %.

Le secteur supporte sans aucune perturbation ces différentes éliminations, ce qui traduit bien l'existence d'une capacité de transport excédentaire - on ne détruit pas les camions comme on détruit les pétroliers - ; la "reprise" se fait donc sentir avec du retard. Les immatriculations de véhicules utilitaires ont diminué de 30 à 40 % en 1975, une concurrence sauvage s'est établie entre transporteurs; le "patron reprend le bout de bois" (2) : récupérant ainsi le volant qu'il avait auparavant abandonné à un salarié.

2.1.2. Le rôle des petites entreprises

Le grand nombre des entreprises de transport routier, la multiplicité des petites entreprises pourraient donner l'illusion d'un marché de "concurrence parfaite" (3). Certes la concurrence existe, elle est souvent sauvage entre les petites entreprises, exacerbée même en période de récession(4), mais elle s'exerce sur des marchés distincts selon la taille des entreprises.

(1) Bulletin du C.N.M.E. 4ème trimestre 1975

(2) Usine Nouvelle - 8/02/1976

(3) Economie et statistique n° 40

(4) Usine Nouvelle 1/02/1976

Il n'existe pas un marché national mais de multiples marchés cloisonnés : marchés régionaux, marchés du camionnage, de la zone courts, longue, inter-nationale.

2.1.2.1. Les plus petites entreprises ont souvent une position dominante dans des trafics qui apparaissent comme les moins rémunérateurs, où le temps passé à la manutention reste important par rapport au temps de transport proprement dit, alors que les plus grandes se spécialisent dans le trafic en zone longue ou internationale. Les entreprises importantes exercent souvent des activités d'auxiliaires de transport, et en particulier d'affrêteur routier ce qui leur permet de s'entourer de nombreuses petites entreprises qui assument ainsi "les aléas" de la conjoncture. Les petites entreprises peuvent même être "l'émanation" de l'entreprise qui affrete (voir plus haut)....

La spécialisation des petites entreprises dans des trafics moins rémunérateurs s'est accentuée comme le montre les tableaux ci-dessous.

TAILLE des ENTREPRISES et TYPE de TRAFIC (2) : évolution 1967 - 1972

répartition du trafic par zone
et par strate

zone Nb de véhicules de l'entreprise	camionnage		courte		longue		internationale	
	1967	1972	1967	1972	1967	1972	1967	1972
moins de 10	61	57	64	53	43	27	36	18
plus de 10	39	43	36	47	57	73	64	82
	100	100	100	100	100	100	100	100

(1) L'affrètement a réalisé 37 % des opérations de transport, 36 % des tonnages, 40 % des tonnes kilomètres en 1971.

(2) Voir p. suivante

Les petites entreprises voient leur part de trafic diminuer quelque soient les zones de transport. Mais si elles conservent une part importante dans le camionnage et la zone courte (57 % et 53 %), elles régressent fortement dans les autres zones.

2.1.2.2. Il n'est pas possible de distinguer en France les produits transportés par taille d'entreprise. La seule activité reconnue par les statistiques est le transport de terrassement. Le tonnage transporté par les entreprises est fonction décroissante de leur taille comme le démontre le tableau suivant :

(France, 1972)	% du tonnage de terrassement dans le tonnage globale transporté
taille de l'entreprise en nombre de véhicules	%
1	64
2	55
3 - 4	52
5 - 9	44
moins de 10	53
plus de 10	16

La distinction par activité et par taille a été effectuée en Grande - Bretagne. (1971) :

-
- (1) - page précédente - Le transport peut s'exercer selon des modalités diffé - rentes sur quatre zones distinctes :
- zone de camionnage : le département et sa périphérie
 - zone courte : elle a un rayon de 100 à 150 km
 - zone longue : l'ensemble du territoire
 - zone internationale
- Le contingentement a été supprimé pour le camionnage qui représente le tonnage le plus important : 54 % en 1972.

taille de l'entreprise en Nb de véhicules	construction et terrassement	liquides en vrac	produits alimentaires	produits agricoles	produits manufac - turés et divers	total
1	53	-	2	10	35	100
2	48	5	6	15	26	100
3 - 5	43	2	4	13	38	100
6 - 10	29	4	3	13	51	100
11 - 20	22	4	9	9	56	100
21 - 50	23	3	4		70	100
50	10	16	16		58	100

Les entreprises importantes se spécialisent sur des produits transportés à grande distance alors que les plus petites réalisent surtout des transports à courte distance.

Que ce soit en Grande-Bretagne ou en France on constate donc bien une spécialisation des petites entreprises dans les transports les plus courts (1). On peut mettre en évidence un renforcement parallèle du contrôle exercé par les grandes entreprises sur les transports de zone longue ou inter - nationaux. Ce contrôle est renforcé par la pratique des affretements qui reste l'apanage des grosses entreprises : les entreprises de plus de 10 véhicules ont réalisé plus de 80 % en 1972 (68 % en 1967), de tous les affretements.

Le rôle de "volant" dévolu aux plus petites entreprises contribue à faire d'elles des agents de l'"avilissement des prix" du transport routier. L'organisation du secteur est donc un "frein" à la concentration. Cependant la concentration au niveau de l'offre de transport doit correspondre à un mouvement analogue au niveau de la demande : or la demande de transport est une aggrégation de marchés cloisonnés, une part du tonnage transporté (2) étant liée à la construction transport de terrassement elle-même très dispersée.

(1) Le mirage des gros contrats a eu de l'effet sur les entreprises de transport routier. L'engorgement des ports des pays exportateurs de pétrole a rendu le transport par route très concurrentiel, et cela au plus fort de la "crise", il s'en est suivi une ruée de petites entreprises pensant relier Paris Téhéran aussi bien que Paris Orléans... Beaucoup disparurent et le trafic s'est stabilisé, organisé par des entreprises de taille adaptée.

(2) Plus du tiers en France (1972)

2.1.3. La gestion des petites entreprises

La distinction entre entreprises de transport de différente taille a mis en évidence le rôle différent que joue chaque strate vis-à-vis du trafic, et la vulnérabilité des plus petites entreprises.

Les entreprises se distinguent par un trait supplémentaire : la proportion d'employés salariés. L'évolution de ce ratio avec la taille de l'entreprise jugée par le nombre de véhicules qu'elle possède est très importante.

taille de l'entreprise en nombre de véhicules	% d'employés salariés
0 - 2	26
3 - 4	68
5 - 9	85
10 - 49	90
+ 50	99,9

} 60 %
} 98,4 %

La petite exploitation apparaît comme une entreprise familiale où la femme tient le secrétariat et le mari assure le transport sur un camion le plus souvent payé à crédit.

Une partie du travail effectué n'est donc pas rétribué, et la mise en valeur des "capitaux" doit permettre de rembourser le crédit et d'assurer le revenu familial.

2.2. Economie ou déséconomie d'échelle (1)

3.2.1. Pour de nombreux auteurs, l'existence, la prédominance des P.M.E. dans le transport public routier trouve son explication dans le fait que :

(1) Ce chapitre s'inspire de la Table Ronde du C.E.M.T. consacrée à la dimension optimum des entreprises de transport routier de marchandise (9/11/1973)

- . l'accès à la profession est très facile : un camion à crédit
- . les entreprises ainsi créées ont une chance de survie car la grande exploitation ne connaîtrait pas d'économie d'échelle.

D'une façon générale la grande taille procure aux firmes industrielles un "pouvoir économique" (1); celui-ci se manifeste de deux façons : un "pouvoir de production" : la grande dimension permet une réduction des coûts et donc des économies; un "pouvoir de marché": la grande dimension permet d'accroître ou de stabiliser les recettes.

De nombreuses études tendent à démontrer que le "pouvoir de production" échappe aux entreprises de grande taille dans le transport routier il n'y aurait pas d'économie d'échelle dans ce secteur.

Qu'il y ait ou qu'il n'y ait pas d'économie d'échelle peut apparaître comme une question seulement théorique puisque dans l'exercice de leur activité les petites entreprises sont amenées à se spécialiser dans des trafics peu rémunérateurs et/ou à être dominées par les plus grosses par le biais de l'affrètement pour des transports à longue distance. Cependant une telle organisation ne peut persister que si les coûts (2) de fonctionnement de plus petites entreprises restent sinon inférieurs, du moins très rapprochés de ceux des plus grandes.

Plusieurs recherches ont été menées sur ce sujet. Il s'agissait de trouver la dimension optimale que devrait avoir une entreprise du secteur. La méthode utilisée a consisté à examiner les différences de coût de fonctionnement entre entreprises de taille différente.

Deux études réalisées aux Etats-Unis en 1956 (3) sur des entreprises de transport routier de marchandises concluent sur l'absence d'économies

(1) Y. LE MORVAN "la concentration de l'industrie en France", Paris, A. Colin, 1972

(2) Ces coûts sont parfois sous-évalués dans le cas d'entreprise familiale

(3) Motor Freight transport for New England (Nelson) et "Some aspects of motor carrier costs" (Roberts).

d'échelle : "les coûts d'exploitation ont peu de rapport avec la taille de l'entreprise. Il est donc difficile de soutenir que dans ce secteur on puisse réaliser des économies d'échelle, ou qu'il existe, pour cette raison une tendance au monopole". Cette seconde conclusion se justifie peut-être moins : la tendance au monopole peut exister en l'absence d'économie d'échelle, le pouvoir économique de la firme se réduit à son "pouvoir de marché" : c'est ce que l'on observe dans l'organisation des transports routiers où les plus grandes entreprises dominent les autres par leur connaissance du marché (surtout pour le trafic international).

D'autres études ont eu une conclusion différente (1) mais elles précisaient "qu'une autre méthode d'analyse aurait pu donner des résultats différents". Une autre étude réalisée en Grande-Bretagne (2) et conduite sur un nombre important d'entreprises (2150) et sur une analyse des frais d'exploitation de 4000 véhicules conclut à l'absence d'économie d'échelle, "sauf pour les entreprises qui exploitent de un à cinq véhicules".

2.2.2. En dehors de ces monographies d'autres recherches d'un caractère plus général permettront d'approcher ce problème.

2.3.2.1. Une étude (3) publiée dans Economie et Statistique aborde cette question. En utilisant les différentes enquêtes effectuées sur les transports routiers (1962, 1965, 1967) l'auteur essaie de déterminer si la productivité des véhicules croît avec la taille des entreprises. (4)

L'auteur se limite à l'étude d'entreprises ayant une activité parfaitement définie : celles qui sont spécialisées dans le transport de marchandises et dans certaines zones (5) sans activités annexes qui fausseraient

(1) Burstein, in *Econometric Analysis* (1965)

(2) Bayliss *Operating Costs in Road Freight Transport 1971*

(3) "Les entreprises de transport routier de 1962 à 1967", *Eco-Stat.* mai 1970

(4) La productivité des véhicules croît avec leur taille : on a pu montrer en Grande Bretagne que le coût annuel d'un véhicule de 1 tonne de charge utile était de £ 1000 (en 1965) et qu'il était de £ 500 pour un véhicule de 8 tonnes de charge utile.

(5) Voir plus haut.

les résultats escomptés (1). La taille des entreprises est exprimée par le nombre de véhicules qu'elle possède - critère qui attribue le même "poids" à tous les véhicules -.

Les différents ratios calculés permettent de montrer que la recette par kilomètre parcouru et par véhicule croît avec la taille des entreprises, ce qui traduit une productivité des véhicules sensiblement supérieure dans les grandes entreprises. Cependant les mêmes statistiques (1967) démontrent que les dépenses par kilomètre et par véhicule augmentent tout autant que les recettes : l'utilisation plus rationnelle des véhicules est obtenue au prix de frais généraux plus importants.

RATIOS DE PRODUCTIVITE (1967)

Zone de transport (2) / ratios	recette/km (F)	dépense/km (F)	recette/véhicule (1000 F)
• Zone courte avec ou sans camionnage			
Nb de véhicules par entreprise			
1 - 2	1,16	0,76	46,9
3 - 9	1,39	1,07	52,1
10 et plus	2,04	1,97	71,1
• Zone longue et autres			
Nb de véhicules par entreprise			
1 - 2	1,12	0,82	67,2
3 - 9	1,32	1,08	78,5
10 et plus	1,55	1,45	90,4

(1) les activités d'auxiliaires en particulier

(2) On a repris les zones qui paraissent les plus significatives.

L'actualisation de ces ratios à partir des résultats de l'enquête de 1972 permet de confirmer certains résultats, mais en infirment d'autres. Les recettes par véhicule diminuent en "zone longue et autres" avec la taille croissante des entreprises, et présentent des différences entre strates beaucoup moins accusées qu'auparavant en zone courte et camionnage; le ratio de recette/km ne change pas de sens de variation, mais augmente moins avec la taille.

Ratios de productivité⁽¹⁾ (1972)

zones de transport \ ratios	recette/km F	recette/véhicule 1000 F
zone courte (avec ou sans camionnage)		
taille de l'entreprise :		
0 - 9	2,62	74
10 et plus	2,49	82
zone longue et autres		
taille de l'entreprise		
0 - 9	1,97	100
10 et plus	2,59	92

On retrouve donc au terme de cette étude la même ambiguïté que dans les conclusions des recherches monographiques : certaines recettes augmentent avec la taille mais pas de façon constante dans le temps, et les coûts sont croissants avec la taille des entreprises.

(1) On ne disposait pas des dépenses par kilomètre.

2.2.2.2. Les études statistiques menées en Grande-Bretagne (1) sont plus concluantes quant à l'absence d'économie d'échelle dans le transport routier de marchandises.

Le tableau ci-dessous précise l'évolution des coûts et des recettes moyennes en 1971 : par mille, par tonne de charge utile selon la taille des entreprises.

Coûts et recettes

taille de l'entreprise (Nb de véhicules)	recette/mille (penny)	coût/mille (penny)	recette/ tonne £	coût/ tonne £
1	17,6	9,4	809	434
2	20,9	15,3	804	586
3 - 5	22,3	19,5	817	714
21 - 50	21,6	18,7	1044	904
50 et plus	28,4	24,4	1141	980

On retrouve donc les mêmes conclusions qu' à partir des statistiques françaises : des recettes croissantes au prix de coûts croissants.

L'analyse des coûts et des recettes de Bayliss va un peu plus loin en examinant ces ratios selon le type d'activité.

Le coût par mille des transports de terrassement est un des plus faibles : 16,2 p. mais représente 83 % des recettes par mille; par contre le coût par mille des transports de colis est le plus élevé : 27,6 pennies mais il ne représente que 73 % des recettes par mille... On a vu que le transport de terrassement était effectué par les plus petites entreprises alors que

(1) Bayliss "The road haulage..." op.cité.

celui des colis est réalisé par les plus grandes : il s'agit le plus souvent de transport de groupage.

Ces différentes études permettent donc d'affirmer que même si des économies d'échelle apparaissent dans le transport routier de marchandises elles sont minimes et n'impliquent nullement l'existence d'une taille optimum dans le secteur.

L'absence d'économie d'échelle n'empêche pas que des tendances à la concentration voient le jour, mais elle constitue sûrement un frein important.

2.3. Evolution du parc

Alors que dans d'autres secteurs la croissance se traduit le plus souvent par une réduction du temps de travail nécessaire, et par une augmentation plus rapide du capital constant que du capital variable, le transport routier semble condamné à rester une industrie de main d'oeuvre où le nombre de salariés varie proportionnellement avec le nombre de véhicules, lorsqu'il n'augmente pas plus vite pour des raisons de sécurité (équipage de deux conducteurs)... On assiste à des réductions de main d'oeuvre sur l'ensemble de la "chaîne de transport" (2) : réduction du temps de manutention avec l'introduction progressive (et timide) de l'unitarisation des charges, et du temps de travail de bureau avec celle de l'informatique (3), mais aucune innovation n'a permis de réduire la main d'oeuvre affectée au transport proprement dit contrairement aux autres modes de transport (4).

(1) ratio. nombre de chauffeur/camion + tracteur routier

- entreprise de 2 véhicules : 0,4

- entreprise de plus de 500 véhicules : 0,4

(2) De 1962 à 1972 Le nombre de personnes occupées dans le transport routier a augmenté d'environ 100 % et l'activité des entreprises a augmenté de 140 % (en distance parcourue) et de 210 % (en tonnage transporté).

(3) Voir 3ème chapitre auxiliaires de transport

(4) notamment le transport maritime (voir 1er chapitre) et ferroviaire.

Cela ne signifie pas qu'aucune évolution n'ait été enregistrée dans les moyens de transport routier.

2.3.1. Depuis 1969, on a assisté à une augmentation de la taille des véhicules porteurs, et à un rajeunissement parallèle du parc utilitaire.

Evolution du parc 1969 - 1976 (1)

1 - Evolution des différentes catégories

	1 t	1 à 3 t	3 à 7 t.	7 t.	total
1969	100	100	100	100	100
1972	110	93	96	110	103
1976	136	110	98	120	121

2 - Répartition par Tonnage (charge utile)

	1 t.	1 à 3 t.	3 à 7 t.	7 t.	total
1969	51	37	6	6	100
1972	55	32	6	7	100
1976	57	30	6	7	100

3 - Evolution de l'âge des véhicules

	moins de 5 ans	plus de 5 ans
1969	42	58
1972	53	47
1975	58	42
1976 (2)	55	45

(1) Il s'agit de l'ensemble du parc français de véhicules utilitaires (statistiques de la Chambre syndicale de constructeurs automobiles)

(2) La crise s'est traduite par une diminution des commandes de véhicules neufs.

L'évolution du tonnage s'est accompagnée d'une croissance parallèle de la puissance des véhicules et d'une amélioration technique des véhicules (transmission, châssis, boîte de vitesse)... "Les véhicules routiers de marchandises ont atteint un degré de perfectionnement tel qu'il paraît inconcevable de prévoir à court et moyen terme des améliorations spectaculaires" (1)... Du reste l'orientation ^{des} recherches à venir portent essentiellement sur la consommation d'énergie, le confort et la sécurité.

2.3.2. L'augmentation de la capacité de transport des véhicules n' a pas pu s'accompagner d'une croissance parallèle de leur vitesse : celle - ci demeure règlementée. Par contre une "innovation" importante a permis d'accélérer le taux de rotation des camions, et de concourir ainsi à la disparition des temps morts pendant lesquels le véhicule attendait pour être chargé ou déchargé : il s'agit de la séparation entre fonction traction et fonction transport qui est réalisée avec l' apparition des tracteurs routiers et des semi - remorques. Un tracteur routier et 3 semi - remorques permettent d'annuler les temps morts, le tracteur abandonnant sa remorque chargée et récupérant tout de suite une autre remorque pour repartir...

Le nombre de tracteurs routiers appartenant à des entreprises de transport pour compte d'autrui a presque quadruplé de 1962 à 1972 : 11 000 à 41 000. Pour l'ensemble du parc routier français il est passé de 45 000 (en 1969) à 95 000 (en 1976), soit une croissance d'environ 210 % alors que le parc de camions a augmenté dans son ensemble de 20 %.

Les principaux acquéreurs de tracteurs routiers sont les grandes entreprises qui ont ainsi la possibilité d'accélérer le taux de rotation de leur capital : 79 % des remorques et semi-remorques et 75 % des tracteurs routiers appartiennent aux entreprises de plus de 10 véhicules.

(1) Chambre Syndicale des Constructeurs automobiles : "L'apport " technologique de l'industrie française à la construction de poids. lourd.

C O N C L U S I O N

Alors que dans le secteur du transport maritime, le mouvement de concentration - centralisation du capital est renforcé par l'accélération du mouvement d'internationalisation, on voit qu' à contrario le maintien de la "voie artisanale" dans le secteur du transport routier est lié à l'importance du trafic intérieur dans cette activité. Le trafic intérieur ne représente d'ailleurs pas lui-même un marché homogène, il résulte de l'aggrégation de nombreux marchés disjoints : marchés régionaux, marché du transport de différents produits....

Le transport routier (comme le transport fluvial) présente la particularité de nier la montée d'un travailleur collectif propre à ce champ de transport (1). Le conteneur, défini comme un vecteur transport, vise à homogénéiser certains segments du procès de travail, mais l'organisation du travail au plan de la chaîne transport reste encore très fragmentée. La dispersion des intervenants est présentée comme un obstacle à cette pénétration (2), mais l'importance pour le transport routier du trafic intérieur n'en joue pas moins un rôle important; le conteneur reste avant tout un vecteur de la circulation internationale et tend à réaliser une chaîne de transport international.

D'autres traits spécifiques au procès de production dans le transport routier peuvent à la fois renforcer et prolonger cet état de fait. Ainsi le rôle joué par la multitude des petites entreprises de transport routier qui se renouvellent sans cesse , opèrent sur des trafics peu rémunérateurs, travaillent au-delà des conditions règlementaires et permettent un avilissement des prix qui ne peut que profiter aux entreprises clientes : entreprises industrielles ou commerciales, auxiliaires de transport.... D'autres facteurs jouent : la spécificité nationale de chaque réglementation, la dimension du pays (3)...

(1) Ch.PALLOIX : "La nouvelle division internationale du travail et l'évolution du mode de transport des marchandises", op.cité

(2) Y.DEBOST, B.REAL : "Les rapports des industries de manutention..." op.cité

(3) L'importance des distances à parcourir, et par là du temps de travail nécessaire , explique en partie l'organisation différente du transport routier aux États-Unis et par là le niveau différent de concentration - centralisation atteint dans ce secteur par rapport aux pays européens.

Il semble que l'absence (ou du moins le rôle négligeable) des économies d'échelle dans le secteur contribue plus que tout autre facteur à maintenir cette importante dispersion des capitaux que l'on observe aussi bien en France que dans d'autres pays européens. Il faut cependant tenir compte dans l'analyse du mouvement de concentration dans le transport routier de l'importance prise par le transport pour compte propre. Le mouvement de concentration qui se développe dans les différents secteurs industriels, s'il n' a pas son équivalent au niveau des entreprises de transport pour compte d'autrui, n'en détermine pas moins un mouvement analogue au niveau des entreprises de transport pour compte propre qui sont "intégrées" aux différentes entreprises industrielles et commerciales.

La concentration qui ne s'effectue pas (1) au niveau de l'offre de transport, les entreprises de transport routier, peut advenir au niveau de la demande, qui s'établit au niveau des auxiliaires de transport. L'examen de la pénétration du capital étranger est révélateur du rôle de cet intermédiaire, l'auxiliaire de transport. La pénétration du capital étranger apparaît comme la "rançon" de l'internationalisation croissante de l'économie. Elle ne touche que très peu les entreprises de transport routier alors qu'elle est importante dans le secteur des auxiliaires de transport." Un secteur où prédominent les entreprises individuelles n'offrirait que peu de prises à la pénétration du capital étranger"... pourtant " on doit noter l'influence croissante des commissionnaires sous contrôle étranger".(2)

En effet, le secteur des transports routiers reste pour beaucoup un secteur "national" :

- . en 1962 seulement 0,67 % du secteur était contrôlé juridiquement par l' étranger; le contrôle économique était de 0,54 % (3)
- alors que ces ratios étaient respectivement 7,02 % et 5, 29 % pour le secteur des auxiliaires -

(1) On a noté le rôle structurant du transport international routier... mais comme on l' a-vu les différences restent minimes. L'organisation du transport routier reste caractérisée par sa dispersion dans tous les pays.

(2) Collections de l' INSEE "Fresque historique du système productif", Série E, n° 27, Paris 1974, p.216

(3) Contrôle juridique : % des capitaux
contrôle économique : % du chiffre d'affaires des entreprises contrôlées.

On ne possède pas de statistiques portant sur des années plus récentes : mais il apparaît que le secteur reste peu pénétré; il existe certes des exceptions de taille : ONATRA par exemple, ainsi que les nombreuses entreprises routières rachetées par NFC (National Freight Corporation) depuis l'adhésion de la Grande-Bretagne au Marché Commun, mais elles seront analysées dans le cadre des auxiliaires de transport.

La faiblesse de la taille moyenne des entreprises du secteur n'est pas la seule explication à cette absence de pénétration étrangère : les entreprises de transport routier font partie d'une filière qui commence souvent avec l'auxiliaire de transport. Son contrôle est beaucoup plus aisé : il exige moins de capitaux, puisqu'il s'agit avant tout d'une entreprise de service et il permet le contrôle "en cascade" de nombreuses entreprises de transport liées à ce dernier par le biais des affrètements.

Ainsi l'étude de la concentration - centralisation du capital dans le secteur du transport routier renvoie à celle du secteur des auxiliaires de transport.

