

C H A P I T R E 3

CONCENTRATION - CENTRALISATION

DU CAPITAL DANS

LE SECTEUR DES AUXILIAIRES DE TRANSPORT

1 INTRODUCTION : Les auxiliaires de transport, description, autonomie

Par auxiliaire de transport, de façon générale on entend une profession qui cumule la plupart des fonctions permettant d'assurer l'ensemble des opérations qui concourent à l'acheminement des marchandises entre le point d'expédition et le point de livraison et qui ne se confondent pas avec le transport lui-même.(1) En effet qu'il soit pris en charge par l'expéditeur (le chargeur) ou par un (ou plusieurs) intermédiaire(s) le transport des marchandises suppose la réalisation de nombreuses opérations physiques auxquelles s'ajoutent des opérations purement administratives. C'est ainsi que selon la nature de la marchandise, sa destination et les modes de transport retenus, l'organisation matérielle du transport passe par l'accomplissement de plusieurs des diverses tâches que l'on peut énumérer : emballage, conditionnement, groupage, entreposage, embarquement, débarquement, formalités administratives et commerciales (douanes, affrètement, assurance...).

Selon les pays ou le type de marchandises la chaîne de transport peut exiger la participation de plusieurs professions en dehors de celle des acteurs principaux : chargeur et transporteur. Chacune de ces opérations peut être effectuée par un seul intermédiaire dont c'est la fonction propre, ou au contraire l'expéditeur (ou le transporteur) assure par l'intermédiaire de son service transport l'ensemble des tâches; entre ces deux schémas extrêmes on peut trouver de multiples variantes dont une paraît s'imposer de plus en plus : un seul intermédiaire organise l'ensemble des opérations et offre ainsi à son client un transport "clé en main", cet intermédiaire peut être un auxiliaire, mais aussi un transporteur remonté en amont vers la marchandise, ou la filiale d'un chargeur dotée d'une autonomie commerciale.

Après avoir décrit rapidement la nature des opérations et des professions annexes au transport on essaiera de déterminer quelle est l'autonomie relative de ces activités et comment ce secteur est appréhendé aux différents niveaux : administratif, statistique, organisation professionnelle.

(1) Auxiliaires de transport, indispensables et méconnus MOCI dec 1974.

1.1. OPERATIONS et PROFESSIONS ANNEXES AU TRANSPORT

1.1.1. Opérations annexes au transport

Les opérations matérielles qui se succèdent tout au long de la chaîne de transport s'accompagnent d'opérations administratives et commerciales

Opérations matérielles :

- emballage, conditionnement : il peut s'agir d'une simple mise en caisse, mais dans le cas d'envois plus importants, usine "clé en main" par exemple, l'emballage nécessite l'intervention d'une entreprise spécialisée : l'emballage doit alors s'harmoniser avec les caractéristiques du produit et avec le processus de transport. Dans le cas de denrées périssables, ou de produits difficiles à manipuler, les problèmes de conditionnement peuvent faire intervenir une entreprise spécialisée. (De nombreuses entreprises possèdent une licence pour denrées périssables, mais seul un petit nombre l'utilise effectivement. Il s'agit d'un transport nécessitant des investissements spécifiques : camions ou conteneurs frigorifiques...)
- groupage (dégroupage) consiste à collecter des envois de marchandises très diverses en provenance de plusieurs expéditeurs et à l'adresse de nombreux destinataires. Pour accomplir le transport de bout en bout, il faut assurer la prise en charge à domicile dans les dépôts des expéditeurs, les concentrer dans un centre de transit, procéder à leur reconnaissance, à leur classement et constituer des envois de charge complète dans des wagons, des camions ou des conteneurs vers des villes centres. A l'arrivée s'accomplissent en sens inverse les mêmes opérations qu'au départ... La somme de ces opérations représente du transport, de la manutention et de nombreuses opérations administratives.

Il s'agit dans la majorité des cas d'envois de 80 kg de poids moyen et de transport intérieur; cette activité s'est développée en trafic international,

fret aérien, transport par conteneur(ou barges et par camions (terrestres ou ro/ro).

Les opérations de groupage se développent avec le processus d'homogénéisation des charges auquel on assiste dans les transport et dont la forme principale mais non exclusive se traduit par la conteneurisation : il s'agit de simplifier les opérations nécessaires au chargement - déchargement des navires, avions, en constituant des unités de charge, ce qui permet une accélération notable du taux de rotation des moyens de transport utilisés.

- entreposage l'entreposage ne se limite pas à la garde, pour le compte d'un client, de marchandises dans un entrepôt. Il peut s'allier à la gestion des stocks en assurant ainsi soit la distribution des marchandises, soit l'approvisionnement. Cette activité renforce le rôle du groupeur lorsque c'est lui qui l'assure.
- la manutention au port s'organise autour du chargement déchargement, et de l'arrimage (désarrimage) des navires.

Opérations administratives et commerciales

Le contrat de transport : il peut s'agir d'un simple contrat d'affrètement d'un véhicule, ou d'un contrat d'affrètement d'une partie ou de la totalité d'un navire constaté par une charte partie suivie de l'établissement d'un connaissement (preuve du titre de transport et titre représentatif de la marchandise).

Les risques à couvrir sont définis par un contrat d'assurance : les négociations sont souvent importantes comme on a pu le voir à l'occasion de la réouverture du canal de Suez.

Les opérations de transit : à l'exportation, formalités douanières, vérification des conditions d'arrimage; à l'importation : endossement du connaissement, conduite administrative du navire, pointage et vérification du chargement, formalités douanières, paiement des droits, du fret et des frais de manutention.

1.1.2. Les professions d'auxiliaires

Chacune des opérations ci-dessus peut définir un (plusieurs auxiliaire (s) : emballeur, groupeur, entreprises de manutention, consignataires (de la coque de la marchandise), courtier d'affrètement, courtier maritime, courtier d'assurance.

- emballeur, groupeur (voir plus haut)
- entreprise de manutention : stevedore, acconier; alors que le stevedore se limite au chargement (déchargement), l'acconier remplit en plus des fonctions administratives (pointage, réception et garde).
- transitaire : l'opération de transit n'est qu'un moment de la chaîne de transport ; la profession de transitaire couvre la plupart des fonctions d'un auxiliaire de transport international
- consignataires : de la coque : veille à la conservation des marchandises et en opère la délivrance, il agit pour le compte du transporteur si celui-ci n' a pas d'agent maritime au port (voir chapitre I, 3.2.1.1.)
 - . de la marchandise : il est le mandataire du réceptionnaire, il prend livraison, paie les frais et procède aux réexpéditions.
- commissionnaire en douane doit être agréé (en France) pour accomplir les différentes formalités douanières.
- courtier maritime, courtier de fret, affrèteur routier, courtier d'assurance, seul le courtier maritime est officier ministériel : il sert d'intermédiaire pour l' établissement des contrats d'affrètement comme le courtier de fret et l'affrèteur routier.
(La structure du secteur des transporteurs routiers (surtout des petites entreprises artisanales) confère à l'affrètement un rôle important : les entreprises importantes s'entourent d'une clientèle de transporteurs routiers affrétés qui peut représenter une part importante sinon la totalité de leur parc routier).

4. 2. L' AUTONOMIE des ACTIVITES d'AUXILIAIRES de TRANSPORT

Le survol qui vient d'être fait ne permet pas de hiérarchiser les activités et les professions et de cerner quelle peut être leur autonomie relative au niveau actuel du développement. Cette énumération ne doit pas laisser penser que ces fonctions sont indispensables, la structuration des activités d'auxiliaires de transport est un produit des conditions historiques et sociales du développement de la circulation matérielle de la marchandise et comme telle elle évolue. La situation actuelle est le résultat d'une division du travail de plus en plus poussée qui a commencé avec une première dissociation (au début du XVIIIème) entre l'activité de commerce et celle de transport, suivi d'une dissociation à l'intérieur de l'activité transport entre la fonction transport proprement dite et les opérations plus spécifiquement commerciales (1)... Il semble qu'actuellement les exigences de la circulation amènent à un renforcement de certaines activités qui perdent ainsi le caractère d'activité intermédiaire qu'une simple description pouvait donner, et à un regroupement des professions.

Comme on le verra plus loin le développement des forces productives dans le procès de circulation se caractérise par le développement de l'unitarisation des charges et l'informatisation des procédures. Ces différents facteurs induisent un renforcement ou un affaiblissement de certaines activités. Le groupage prend plus d'importance puisqu'il permet de confectionner des charges unitaires ; par définition il est une activité autonome : il n'existe que parce que chaque charreur n'a pas la capacité de fournir des charges unitaires. L'activité de groupage suppose des immobilisations (entrepôts) (2) et souvent des procédés automatisés qui demandent à être valorisés : on assiste ainsi à une diversification de cette activité vers l'entreposage, puis vers la gestion des stocks pour le compte du charreur; ce service peut aller jusqu'à la tenue d'un planning de livraison, la comptabilité des documents nécessaires etc... En intégrant ainsi son autonomie. L'évolution inverse peut être illustrée par l'affaiblissement d'autres activités et des professions qui leur étaient liées : il s'agit essentiellement des activités purement administratives qui

(1) Les entreprises prestataires du service transport face à l'évolution des entreprises industrielles et commerciales Cerlic, 1975

(2) C'est ainsi que le Sernam utilise pour l'entreposage les locaux désaffectés de la SWLF.

se sont développées avec la complication croissante des opérations de transit et qui perdent de leur importance avec la simplification accrue des procédures. L'introduction de l'informatique imposera à ces professions des investissements qu'ils ne pourront ni effectuer, ni valoriser. Cela ne veut pas dire que ces activités disparaissent, elles n'en restent pas moins "utiles" mais ne peuvent s'effectuer que dans un cadre plus vaste. Une autre activité est directement touchée par l'évolution dans les modes de transport : l'entreprise de manutention. En effet la conteneurisation a permis une accélération notable des opérations de chargement/déchargement. Alors que le déchargement d'un cargo traditionnel de 12 000 tonnes durait 10 jours, celui d'un porte-conteneur de tonnage comparable peut s'effectuer en 48 heures (1) et parfois plus rapidement. Cela n'a été possible que par des investissements massifs en appareils de manutention : de la part des ports autonomes et de la part des entreprises de manutention.

La description qui a été faite a montré que certaines professions peuvent prendre en charge les activités d'autres professions : le consignataire de la coque, mandataire du transporteur peut être un courtier maritime, un entrepreneur de manutention. C'est ainsi qu'actuellement la plupart de ces activités sont accomplies par un seul intermédiaire qui organise l'ensemble de la chaîne de transport; il se substitue au transitaire qui remplissait les mêmes offices, comme mandataire, alors que le commissionnaire agit en son nom propre. Au-delà des différentes fonctions que l'on a énumérées le commissionnaire offre en plus au chargeur un ensemble de services : il procède aux études préalables de transport, au choix du mode le mieux adapté, au choix des ports (encore que sa liberté dans ce domaine est plus étroite qu'on voudrait le faire croire : voir plus loin). Il tend à offrir un transport "clé en main" à son client. Cette évolution de la profession n'est pas fortuite, elle correspond d'une part aux exigences d'accélération de la circulation des marchandises qui impose une simplification des procédures et donc la diminution du nombre d'intermédiaires et d'autre part à l'introduction de l'informatique qui permet un suivi permanent du fret et aide ainsi le commissionnaire à assumer la responsabilité complète qui est la sienne : si l'informatisation reste encore

(1) Entreprise, mai 1974.

timide dans les opérations maritimes, elle s'est imposée dans le fret aérien.

L'autonomie de l'activité d'auxiliaire de transport est une condition essentielle de la survie de cette profession.

C'est encore la question de l'autonomie de ce secteur qui est en cause lorsqu'on étudie comment il est appréhendé au niveau administratif et statistique et comment il est organisé au niveau professionnel.

1. 3. COMMENT EST APPREHENDÉ LE SECTEUR

1. 3.1. Niveau administratif

A l'actuelle hétérogénéité de la profession correspond une très grande dispersion des compétences administratives. Au moins deux ministères, celui des Finances et celui des Transports étaient concernés par les activités des auxiliaires des transports. Et, à l'intérieur de chaque ministère plusieurs Directions sont plus ou moins intéressées à leurs activités(1). De sorte qu'aucun service n'est à même d'avoir une vue d'ensemble des activités de la profession et ne peut donc fournir d'informations d'ensemble et, à fortiori, n'est à même d'avoir une "politique" déterminée quant aux auxiliaires.

Cette absence s'est notamment sentie au niveau des travaux des Commission du Plan où n'apparaissent jamais, de façon explicite ces activités d'auxiliaire, si ce n'est dans le Vème Plan, où l'Annexe II sur les manutentions et ruptures de charge dans les transports diversifiés de marchandises, prolonge un rapport sur cette même question établi lors du IVème Plan.(2) Cependant après avoir souligné l'importance des charges annexes qui entrent dans le coût global de l'opération de transport et qui sont souvent "du même ordre de grandeur, voire d'un montant plus élevé que celle revenant au transport proprement dit" et reconnu qu'il était "souvent plus facile et de meilleure rentabilité d'intervenir par réduction des inconvénients des ruptures de charges demeurées

(1) Pour le Ministère de l'Economie et des Finances :

- Direction des Douanes
- Direction du Commerce Intérieur et des Prix
- Direction des Relations Economiques Extérieures

- Pour le Ministère des Transports (maintenant Secrétariat d'Etat aux transports)
- la gestion de la Commission des Transports (pour les seuls auxiliaires de transport terrestre
 - Direction des Transports terrestres
 - Secrétariat à l' Aviation Civile
 - Secrétariat à la Marine Marchande

(2) Rapport général de la Commission des transports du Vème Plan, 1966-1970, pp.91-95.

inévitables, que par des actions portant sur les modalités de fonctionnement des moyens de transport eux-mêmes", les recommandations sont essentiellement d'ordre technique telles les procédures de chargement : paletisation, container, normalisation, etc. Le rôle économique des auxiliaires de transport n'est indiqué qu'en annexe, comme une modalité possible de développer la coopération entre les différents modes de transport, alors que comme nous le verrons c'est là un des éléments caractéristiques de leur activité. Quant au VIème Plan, il est silencieux sur cette activité.(1)

C'est donc à l'extérieur de ces instances, soit CFCE, soit dans des Comités inter-ministériels ad-hoc où sont présents des représentants des différents ministères qu'ont été menés les premiers travaux aux fins de définir l'activité des auxiliaires ainsi que les objectifs et les moyens pour une "modernisation" des structures de la profession et des conditions d'activité de ces entreprises.

1.3.2. Au niveau statistique

Nous sommes ici, de façon immédiate confrontés au problème de la "définition" de la profession d'auxiliaire de transport. En effet pour enregistrer, recenser des données concernant cette activité encore faut-il qu'elle soit "reconnue" en tant que telle, qu'elle puisse apparaître en tant qu'activité autonome (soit dans des comptes de secteurs, soit dans des comptes de branche), distincte des différents modes de transport.(2)

Jusqu'à une date très récente la comptabilité nationale française n'abordait l'activité des auxiliaires de transport qu'au travers d'une seule approche sectorielle des divers modes de transport, cette activité n'apparaissant alors qu'en tant que sous-secteur des différents secteurs de transport (routiers, fluviaux, maritimes et aériens). cette approche a été conservée par l'INSEE pour les enquêtes sur la structure et l'activité des transports. (3)

(1) Cf. Rapport des Commissions du VIème Plan, 1971-1975, Transports, vol.I et II.

(2) Pour une présentation du rôle, de l'importance et des effets réels des nomenclatures pour la structuration des industries et de l'importance d'apparaître en tant qu'agrégat économique pour une "institution" économique, cf. Guibert, J. Laganier, M.Volle, Essai sur les nomenclatures industrielles, Economie et Statistique, n°20, février 1971.

(3) Cf. Les études et enquêtes de l'INSEE sur les transports :
Collection INSEE, E₄ (déc.69) G.Noradounguiou, structures et activités des transports routiers (1965) et maritimes (1967);
Coll.INSEE, E₅ (sept.70), structures et activités des entreprises de transport routier en 1967;

Coll. INSEE, E₈ (mars 1971), structures et activités des entreprises de transport aérien en 1967.

Coll.INSEE, E₁₅ (août 1972) structures et activités des transports aériens (1969) et maritimes (1969).

La première conséquence de cette approche est que ce type d'information sur les auxiliaires de transport est difficilement utilisable pour l'analyse de leur activité économique. Le critère de l'activité principale qui intervient dans le regroupement des données introduit tout un ensemble de distorsions; par exemple un important affrèteur routier est aussi le second des affrèteurs aériens, mais comme cette dernière activité représente moins de 50 % de son chiffre d'affaire, il n'apparaîtra pas parmi les auxiliaires du transport aérien, où, pourtant il occupe une place importante.(1) Ce biais est d'autant plus grave que

- 1°/ le nombre d'activités croît avec la taille des entreprises, les plus grandes d'entre elles ayant une activité d'auxiliaire dans chacun des modes de transport et,
- 2°/ la croissance des entreprises d'auxiliaires de transport passe généralement par leur diversification.

La seconde conséquence est qu'une vision d'ensemble de la profession est malaisée à obtenir. L'activité des auxiliaires de transport n'apparaît pas, dans ce cadre, en tant qu'activité autonome pouvant être distinguée des autres activités économiques, mais comme un ensemble hétérogène, un conglomérat d'activités "auxiliaires" (au sens littéral du terme) d'un mode de transport particulier; c'est à dire que c'est la négation d'une activité spécifique des auxiliaires des transports.

Avec l'utilisation du recensement de l'industrie et du transport de 1962, les comptables nationaux ont été amenés à repenser le T.F.I.⁽²⁾ et à mettre sur pied deux types d'analyses complémentaires. Une étude de l'entreprise considérée dans son ensemble qui est assurée dans le cadre des comptes de "secteurs d'entreprise" et une étude de la production et de l'équilibre des biens et services assurée par l'intermédiaire des comptes de branches (77 produits, 78 branches et 421 sous-branches) (3).

(1) Le fichier INSEE (1971) recense 37 entreprises d'auxiliaires aériens alors que 153 sont agréées par l'I.A.T.A., cf. Rapport P.P. Kaltenbach, p.15

(2) Collection INSEE, C10 Tableau Economique Industriel

(3) Collection INSEE, C₇ (mai 1970), Résultats d'ensemble des comptes, séries 1959-1960.

Le traitement des entreprises auxiliaires de transport dans les comptes présentés par la Commission des comptes de transport de la Nation apparaît, à première lecture, comme contradictoire (1). D'une part ces entreprises dans les comptes de secteurs conservent leur statut "d'auxiliaire" des modes de transport; c'est à dire qu'elles n'apparaissent qu'en tant que sous-secteur de chacun des différents secteurs de transport (S.N.C.F., R.A.T.P., transports routiers, fluviaux, maritimes, aériens). Et d'autre part, dans les comptes par branche, les auxiliaires de transport apparaissent en tant que branche individualisée par rapport aux autres branches de transport (terrestres, maritimes et aériens). Cette situation nous semble résulter non pas de la volonté des comptables nationaux de rendre compte de l'activité des auxiliaires, mais une conséquence de la création des diverses branches transport.

Le Secteur, pour la Comptabilité Nationale regroupe l'ensemble des entreprises qui ont une même activité (en l'occurrence le transport) mais qui peuvent avoir des activités secondaires variées (ici des activités d'auxiliaires de transport). Cette classification selon les Comptables Nationaux, est la seule qui permette d'analyser les opérations de répartition ainsi que les opérations financières. La branche est l'activité qui élabore, à partir des autres produits de la nomenclature (par ex. carburants, véhicules, pneumatiques, etc...) un produit et un seul (dans notre exemple le transport routier), tout produit étant produit par une branche et une seule. Le critère qui détermine la composition, "la matérialité" de la branche est donc d'ordre physique : c'est la nature du produit qui le constitue. (2) On pourrait dire, à la limite, que la branche est l'expression de, et exprime une technique de production.

Il semblerait donc que la Comptabilité Nationale considère que l'on puisse exprimer l'activité des auxiliaires de transport comme une activité spécifique pouvant s'exprimer dans une branche. Néanmoins cette activité reste à définir.

-
- (1) Rapports de la Commission des Comptes transport de la Nation
- les comptes des transports de 1962-1967, analyse par Economie et Statistique du VIIIème Rapport, Economie et Statistique, n°3, juillet-Août 1969;
- IX Rapport de la Commission des comptes de transport, coll. INSEE, C6 (avril 1970)
- Xème Rapport de la Commission des comptes de transport, Coll. INSEE, C16 (juillet 1972)
- (2) Méthodes de la comptabilité nationale, cadres et définitions de la base 1959, Etudes et Conjonctures, N° 3, mars 1966.
- P. Darrot, Données essentielles sur l'activité des transports, Economie et Statistiques, n° 28, novembre 1971.

La définition qui nous est proposée est double. D'une part, elle consiste en une énumération des diverses activités exercées par les auxiliaires des transports et d'autre part, elle s'énonce de façon négative par rapport aux transports :

" Par activité d'auxiliaire, il faut entendre le courtage de fret, la manutention, les commissions, etc..., c'est à dire toutes les activités qui sont directement liées à un mode de transport particulier, mais qui ne peuvent être assimilées, en tant qu'activité économique, à un transport".(1)

Et comme les activités des auxiliaires sont très diverses, il a été "jugé nécessaire de distinguer huit sous-branches", cinq pour spécifier les "auxiliaires" des divers modes de transport et trois autres pour les entreprises d'auxiliaires dont "l'activité était mal définie, ou moins liée à un mode de transport particulier" (2)

C'est à dire que la définition de l'activité économique des entreprises auxiliaires de transport, même dans les comptes en termes de branche reste encore à faire. La contradiction en ce qui concerne le traitement de cette activité dans les comptes en termes de secteurs ou en termes de branche n'est qu'apparente, dans les deux cas; comme nous l' avons vu, cette activité est niée en tant qu'activité autonome.

Il nous reste, cependant, à rendre compte de la nature particulière de la branche "auxiliaires des transports" et donc par là des données statistiques qu'elle fournit.

La nature particulière de cette branche est révélée par son caractère hétérogène par rapport aux autres branches de transports. En effet, ces dernières sont des branches "productives", qui produisent effectivement un bien: le transport, tandis que la branche auxiliaires de transport, tout comme la branche commerce voit sa participation mesurée par la valeur des marges prélevées, c'est à dire par l'occurrence par la commission perçue.(3)

(1) P. Darrot, Données essentielles sur l' activité des transports, op, cité, p.33

(2) Ibid. p.39

(3) Nous reviendrons ci-dessous, plus longuement , ci-dessous, plus longuement sur ce point.

Si, malgré un caractère hétérogène, cette sous-branche est conservée dans la branche générale transport, c'est nous semble-t-il à cause de son caractère "d'auxiliaire" que lui attribue la Comptabilité Nationale. Sa création, en quelque sorte, est un sous-produit fatal de la création des diverses branches de transport pur. Comme nous le suggère le type de définition adopté, à la fois exhaustif et négatif, c'est une branche fourre-tout; y sont réunies les activités trop liées aux transports pour être rejetées dans d'autres branches mais qui, cependant, ne pouvaient être assimilées à une activité de transport, alors qu'en toute logique, nous semble-t-il, cette branche a de très fortes similitudes avec la branche "commerce". Cette procédure fait que la branche ne peut qu'être un regroupement d'activités hétérogènes sans que soit soulevée la question de l'existence ou non d'une activité spécifique des auxiliaires de transport qui ne se confonde pas avec une simple sommation des diverses activités.

Il semble, cependant, que la nouvelle nomenclature des activités économiques de l'INSEE (1-1-1974) reconnaisse cette existence d'activité spécifique puisqu'y sont distingués très précisément des services d'auxiliaires de transport.(1)

collecte de fret
manutention
activités spécifiques.

S'il est trop tôt pour juger des conséquences qu'entraînera cette nouvelle nomenclature, remarquons à son encontre qu'est maintenue la distinction entre les différentes entreprises selon les modes de transport ce qui risque d'entraîner les inconvénients que nous venons d'indiquer.(2)

(1) Nomenclature des Activités et des produits 1973, journaux officiels, 1975
Nous verrons ci-dessous que ces trois éléments ne sont pas à mettre sur le même plan pour la compréhension de l'activité des auxiliaires.

(2) Par exemple, on distingue le commissionnaire de transport aérien, du commissionnaire de transport terrestre et fluvial et ceux-ci du transitaire, des courtiers et du consignataire. Nomenclature pp.286-289.

En conséquence, il n'existe pas de données statistiques exprimant l'ensemble de l'activité des auxiliaires de transport, mais un chiffre global, celui de la branche 25-03, Auxiliaires des transports. Ce chiffre n'est que la sommation de données concernant des activités hétérogènes, il ne donne donc qu'une représentation biaisée et minorée (comme nous l'avons montré ci-dessus) de l'activité des auxiliaires. Si les statistiques que nous fournissent l'INSEE et les comptes nationaux sont dans une grande mesure inutilisables pour l'étude de l'activité des auxiliaires de transport, ce n'est pas parce qu'elles sont "fragmentaires et incomplètes" comme le dit le rapport Kaltenbach(1), mais bien parce que la problématique adoptée tant pour le recensement que pour le traitement des données exclut l'existence d'une activité spécifique des auxiliaires de transport. Si l'on veut mesurer, encore faut-il définir l'objet à mesurer

4.3.3. Niveau des organisations professionnelles

La dispersion des organismes professionnels en un grand nombre de syndicats et de fédérations nous semble être la conséquence de la situation dispersée des entreprises d'auxiliaires de transport. Il n'existe pas moins de quatre fédérations de syndicats regroupées, selon des critères qui tiennent, soit à la nature des marchandises transportées (denrées périssables), soit à la nature des modes de transport (agent de fret aérien, affrêteurs routiers, etc).(2) Et la structure hétérogène des entreprises vient également renforcer cette dispersion.

Il en résulte un manque d'information sur l'ensemble de la profession pour deux raisons principales. Tout d'abord, faute de moyens financiers suffisants, des études systématiques ne sont pas possibles. Ensuite, chacune des fédérations étant confrontée à un problème qui lui est spécifique, donc connu (ou supposé l'être) des divers adhérents le besoin d'études économiques à caractère plus vaste ne se fait pas sentir. D'ailleurs il est à souligner (ce qui a-contrario renforce notre hypothèse) que le seul syndicat (SNATCOM) qui, à notre connaissance, ait lancé une étude économique sur la profession appartient à une fédération qui a une vocation d'ensemble et qui est aussi la plus importante.

(1) P.P. Kaltenbach, p.15

(2) Fédération Française des Commissionnaires et Auxiliaires de Transport, Commissionnaires en Douane, Transitaires, Agents Maritimes et Aériens (50 syndicats régionaux et 2 syndicats spécialisés (F.F.C.A.T.)
-Groupement National des Associations Professionnelles régionales de Commissionnaires affrêteurs routiers.

- Fédération Nationale des Entreprises de groupage de marchandises rail-route
- Fédération Nationale des Transports de denrées périssables.

Cette dispersion des organisations semble indiquer un manque; il n'existe pas encore de profession unifiée d'auxiliaire de transport et celle-ci est en cours de création. C'est d'ailleurs à cette création que s'emploient tant les autorités administratives que les organismes professionnels, et nous assistons sur ce point à une étroite concordance entre les deux.(1)

(1) Cf. sur ce point, à titre d'exemple :

Administration

- 1 - Le rapport Kaltenbach appelle directement et vigoureusement non seulement au regroupement des entreprises, mais aussi à celui des syndicats.
" Et de ce regroupement des organismes et de leurs moyens, on est en droit d'escompter plus de cohérence et d'efficacité dans l'action professionnelle", p.19.
- 2 - Dans son intervention lors de la dernière Assemblée de la F.F.C.A.T., le préfet d'Aquitaine n' a cessé d'appeler au regroupement des organisations professionnelles et à la concentration des entreprises d'auxiliaires (compte rendu Assemblée Générale, 19-20 juin 1974 p. 133-137)

Profession

Si sur le plan de la concentration des entreprises, les dirigeants sont discrets, il n'en est pas de même au niveau des organisations professionnelles. D'une part des accords entre les différents syndicats les ont amenés à tenir, tous les deux ans, des congrès uniques, au nom évocateur "Assises Nationales de la Profession". D'autre part, plus qu' au travers du Conseil National des Commissionnaires de transport c'est par intégration au sein d'un syndicat que semble s'esquisser ce regroupement. (cf. Assemblée Générale de la F.F.C.A.T., discours de M. Brudy, p.132).

2 - LES FACTEURS D'ÉVOLUTION DU SECTEUR DES AUXILIAIRES DE TRANSPORT

Le secteur des auxiliaires de transport s'insère dans la sphère de circulation, il subit donc l'évolution du processus d'internationalisation de l'espace du cycle du capital social (notamment au niveau du cycle du capital marchandise et du cycle du capital productif), et il doit s'adapter au développement des forces productives dans le procès de circulation (conteneurisation qui accélère la circulation internationale des marchandises, et informatisation qui accélère les procédures administratives et la circulation monétaire).

2.1. Internationalisation de l'espace du cycle du capital social et son impact sur le secteur des auxiliaires de transport.

2.1.1. Au niveau des échanges

Le secteur des auxiliaires de transport est directement concerné par l'évolution du commerce extérieur, non seulement par la croissance des échanges, mais par leur évolution géographique et celle de leur nature.

2.1.1.1. "Le marché français du transport international n'est à la mesure ni des besoins de la France moderne, ni de l'effort d'exportation qu'exige la crise actuelle de nos échanges extérieurs" indique le rapport Kaltenbach. La croissance du volume de nos échanges implique le développement des capacités des intermédiaires du transport. La France, comme l'Allemagne sont des "pays chargeurs", leur commerce extérieur dépasse leur capacité de transporteur. (1)

Tout comme la croissance des échanges avait remis en question la structure du secteur ("il paraît opportun de favoriser la naissance de quelques entreprises de taille européenne et mondiale par un certain regroupement des entreprises" (2), la crise actuelle et la nécessité d'un redéploiement des échanges rappellent que l'implantation des réseaux d'agences et de filiales des firmes d'auxiliaires n'est que le résultat historique de la circulation des marchandises et impliquent que les firmes doivent se réorganiser en fonction

(1) Journée de l'exportation, CFCE février 1975

(2) Rapport Kaltenbach, p. 51.

de la réorientation des flux de marchandises.

Cela tient d'une part au déclin , relatif, du commerce extérieur avec l' Afrique et d'autre part au gonflement des flux d'échanges vers d'autres zones géographiques. La part des exportations vers l'Afrique dans les exportations totales est passée de 29,4 % en 1960 à 9,7 % en 1972 et elle tombe à 3 % des exportations moyennes mensuelles en 1974, et la part des importations suit une chute à peu près parallèle (cf. tableaux pp.162, 163). La réorientation s'est faite surtout en direction de la C.E.E. dont la part dans le commerce extérieur passe de 29,7 % des exportations en 1960 à 49,9 % en 1972. En 1974, 73 % des exportations mensuelles sont destinées à l' Europe Occidentale dont 55 % à la C.E.E. et 17 % aux pays membres de l' O.C.D.E. (principalement l'Espagne). Cependant l'accroissement le plus rapide a été celui des flux de marchandises d'origine ou à destination du Moyen-Orient à la suite des augmentations des prix du pétrole brut; les exportations ont presque triplé, elles sont passées d'une moyenne mensuelle de 455 millions en 1973 à 1217 millions en avril 1975; de 4 % du total des exportations mensuelles en 1973, elles en représentent 8 % en 1975. Ceci est encore plus net si l'on considère le moyen direct (voir tableaux page158) ou le cas particulier de l' IRAN où les exportations sont passées de 75,1 millions en moyenne mensuelle en 1973 à 252,2 millions en avril 1975. Il n'est pas surprenant alors d'entendre dire " que les auxiliaires se bousculent à Téhéran".(1) Mais cette implantation ne fait que suivre la marchandise et ne lui ouvre pas des débouchés nouveaux.

2.11.2. L' évolution de la répartition géographique des échanges s'est accompagnée d'une évolution de leur nature : on vend moins des marchandises que des "ensembles marchandises" : on ne vend plus des tuyaux, mais un ensemble tuyauterie, une centrale, l' aboutissement de ce mouvement est la livraison d'une "usine clé en main" ou " produit en main" (2). Les problèmes liés au transport de ce type d'ensembles marchandises sont complexes et définissent un nouveau "créneau" pour l'intervention des entreprises d'auxiliaires de transport.

(1) Firmes multinationales et transfert de technologie, JUDET - PALLOIX , document ronéoté, Grenoble, IREP 1973
(2) Le développement des "usines flottantes" n'est pas assez important pour inquiéter la profession....

Le transport d'une usine clé en main exige des études qui doivent souvent commencer dès les premières ébauches de réponses aux appels d'offres. Les premiers plans de masse permettent de calculer le volume et le tonnage des principaux équipements à transporter. A partir de là, il faut rechercher les moyens de transport les plus importants à utiliser, définir les équipements indivisibles qui nécessiteront l'emploi de convois et de transport exceptionnels. L'auxiliaire de transport sera amené à étudier si le transport peut se faire sur un navire de ligne non spécialisé, en n'utilisant qu'un emplacement, s'il est nécessaire d'affrêter un navire entier, ou s'il faut recourir à un navire spécialisé dans le transport de colis lourds : ce type de navire est équipé de bigues suffisantes pour charger et décharger des pièces qui peuvent atteindre jusqu'à 1000 tonnes (navires de R.F.A.), ce qui est parfois indispensable lorsque les ports touchés n'ont que de faibles moyens de manutention. L'étude du transport si elle est menée en même temps que celle de l'engineering chargé du projet permet parfois de redéfinir la forme de certains équipements pour les rendre plus aisément transportables. Le travail de l'entreprise d'auxiliaires de transport consistera ensuite à assurer le suivi et la coordination du transport des différents lieux de fabrication au site de montage; il faut assurer l'ordonnancement de l'acheminement. Ce genre d'opération nécessite une implantation à l'étranger, au moins une délégation commerciale, et mobilise une partie du personnel pour un délai relativement long... elle n'est réalisable que par des entreprises de taille importante qui possèdent les moyens matériels et financiers. Les entreprises d'auxiliaire de transport de taille suffisante sont toutes amenées à créer un département colis lourds ou usine clé en main; l'attrait financier de ces opérations est évident lorsqu'on sait que le coût de transport peut représenter jusqu'à 15 % de la valeur de la marchandise transportée.

Les exportations françaises d'usine clé en main sont en expansion : 0,7 milliards de francs en 1960, 5,3 en 1969, 550 opérations de ce type entre 1960 et 1970 (1); elles conduisent à une importante concurrence entre les différentes entreprises ainsi qu'à des redéfinitions de stratégie; c'est ainsi

(1) La R.F.A. dispose d'une flotte spécialisée dans ce type de transport : (I,3.3.2.2.).

que le groupe Rotschild qui s'était désengagé de l'armement y est à nouveau présent par l'intermédiaire de la Saga qui a créé Internavis, société qui gère le navire de même nom capable de manutentionner des charges unitaires de 700 tonnes, grâce à deux bigues de 350 tonnes. L'ampleur prise par ce type d'envoi a accéléré une pénétration des entreprises étrangères en France déjà importante lorsqu'elle ne l'a pas motivé : Kuhn et Nagel, la seconde entreprise allemande, (1), s'est implantée en France avec la volonté de maîtriser 10 % de ce type de marché; Panalpina, société Suisse spécialisée dans le transport à longue distance, s'est implantée en France en rachetant la société Moor Genestal spécialisée dans le transport d'usine clé en main.

Parallèlement à cette intervention importante des entreprises étrangères en France on assiste à une poussée beaucoup plus timide des entreprises françaises sur les trafics "tiers" (d'un pays étranger à un autre pays étranger) : c'est ainsi que la société Calberson, du groupe de la Secta (SNCF), s'est associée avec Montalev, entreprise de montage de Grenoble, et les grands travaux de Marseille, pour fonder une délégation commerciale au Japon qui présente un service complet aux exportateurs japonais (montage, génie civil et transport) : l'opération a permis de réaliser ainsi deux cimenteries dans le Maghreb avec Kawasaki comme maître d'oeuvre.

2.1.2. Au niveau de la production

La descente générale vers l'aval, vers le marché, des firmes est étroitement liée au processus d'internationalisation; le processus de production de reproduction du capital se mène sur un espace qui s'internationalise de plus en plus et cela s'accompagne d'un développement accru de la circulation interne des produits entre les différentes filiales délocalisées des firmes (2), mais cette importance prise par le marché renforce le rôle des sociétés commerciales internationales qui maîtrisent les réseaux de commercialisation et

(1) La R.F.A. dispose d'une flotte spécialisée dans ce type de transport : (I,3.3.2.2.)

(2) Ch.PALLOIX, Les firmes multinationales et le procès d'internationalisation, Paris, Maspéro, 1973, 188 p.

s'intéressent de plus en plus à la maîtrise du transport.

La distinction entre circulation des produits et circulation des marchandises n'est pas seulement formelle : elle correspond à des problèmes différents de la circulation matérielle. Le produit est un bien qui résulte d'une opération ou de plusieurs opérations de fabrication sans relation directe avec le marché, la marchandise est un bien qui correspond au marché. Or, les auxiliaires de transport, tout comme les transporteurs d'ailleurs, étaient habitués à gérer des marchandises; or de plus en plus ils sont amenés à gérer des produits qui se réalisent au niveau international : c'est ainsi que la circulation interne aux firmes multinationales représentait en 1972 près de 30 à 40 % du commerce mondial.(1) Les problèmes qui se posent lors de la circulation des produits ne sont pas identiques à ceux qui se posent lors de la circulation des marchandises; c'est ainsi que, commentant le récent accord d'approvisionnement en pièces CKD de l'usine Peugeot à Kaduna (Nigeria) par un pont aérien mis en place par UTA en liaison avec GEFCO (transitaire du groupe Peugeot), le directeur d'UTA expliquait : "l'approvisionnement d'une unité de production est bien autre chose que le simple transport des marchandises qui nous sont remises pour une certaine destination, et il existe une nuance très nette entre ces deux fonctions. Il faut avoir atteint une fiabilité extrême pour assurer la régularité de fonctionnement d'une usine qui ne pourrait produire économiquement si elle devait être désorganisée, et serait à terme condamnée."

Maîtriser la circulation des produits pour assurer la production peut amener les firmes multinationales à contrôler des entreprises d'auxiliaires, ou à en créer. (Cette création d'une filiale peut s'accompagner d'une déconcentration, la filiale devenant autonome commercialement). Il n'est pas possible de mesurer l'ampleur d'une telle tendance qui n'en existe pas moins et peut être illustrée de nombreux exemples : Unilever, Nestlé, SGPM; PUK, Renault, Kaiser Aluminium, General Electric.

Dans certains cas, la politique de localisation des unités des firmes multinationales peut s'accompagner d'une réduction des échanges de certaines marchandises : c'est le cas de certains produits alimentaires dans le cadre de la C.F.E.. Le rôle de la filiale transport a été important : en préparant le transfert du produit (repérage du marché et mise en place des transports de distribution).

(1) MICHALLET, Les firmes multinationales et la nouvelle division du travail
(2) Journal de la Marine Marchande, 30 octobre 1975 / Genève B.I.T., décembre 1975

REPARTITION DU COMMERCE EXTERIEUR FRANCAIS PAR ZONE GEOGRAPHIQUE (moyenne mensuelle)

	1 9 7 3		1 9 7 4		1 9 7 5	
	Imp.	Export.	Imp.	Export.	Imp.	Export.
<u>Europe Occidentale</u>	69 %	78 %	57 %	73 %	69 %	75 %
C.E.E.	53 %	53 %	46 %	55 %	56 %	56 %
Autres pays OCDE	15 %	22 %	10 %	17 %	12 %	17 %
Autres pays	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	2 %
<u>Europe de l'Est</u>	3 %	4 %	3 %	4 %	4 %	6 %
<u>Amériques</u>	12 %	9 %	11 %	9 %	12 %	7 %
Amérique du Nord	10 %	6 %	10 %	7 %	11 %	6 %
Amérique Latine	2 %	3 %	1 %	2 %	1 %	1 %
Liés à l' OCDE	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
<u>Afrique</u>	3 %	2 %	3 %	3 %	3 %	3 %
Etats associés à la C.E.E.	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Afrique du Sud	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Autres pays	2 %	1 %	2 %	2 %	2 %	2 %
<u>Moyen - Orient</u>	8 %	4 %	16 %	5 %	18 %	8 %
<u>Asie du Sud-Est et</u>						
<u>Extrême-Orient</u>	4 %	4 %	4 %	4 %	7 %	5 %
<u>Océanie</u>	1 %	0 %	1 %	1 %	1 %	0 %
TOTAL (en millions de francs)	12 843	11 979	19 417	15 172	16 186	15 409

EVOLUTION DES ECHANGES DE LA C.E.E. AVEC LE MOYEN-ORIENT

	Croissance 74/73 vers l'ensemble des pays tiers	Vers les pays du Moyen-Orient
R.F.A.	39,3	111,7
France	37,6	74,3
Italie	49,1	84,0
Pays-Bas	46,2	80,0
Bénelux	41,0	55,8
Grande-Bretagne	24,5	68
Irlande	30,7	137,5
DR	30,9	102,7
CEE	37,4	84,7

Ind. et société , II/11/75

2.2. Le développement des forces productives dans le procès de circulation et son impact sur le secteur des auxiliaires de transport.

2.2.1. L'unitarisation des charges

2.2.1.1. Conteneurisation

Le développement de la conteneurisation doit être replacé dans le contexte plus général du processus d'homogénéisation du trafic : l'expansion fulgurante du conteneur dans le transport maritime ne doit pas faire oublier le développement plus général de l'unitarisation des charges dans le transport, outre le conteneur, les barges, les palettes, le ro/ro (rolling in, rolling off).

2.2.1.1.1. Dans le transport maritime

Le conteneur reste encore l'unité de charge la plus développée en fret maritime, mais la tendance de ces dernières années, et qui se poursuit actuellement, est à l'expansion de la construction de transporteurs d'unités de charge plus souples et plus diversifiées (navires polyvalents) : l'augmentation des commandes de porte - conteneurs purs se poursuit, mais s'accompagne de celle de porte-conteneurs/porte-palettes, de porte-palettes/transporteurs de véhicules; de porte-barges/porte-conteneurs...

Transporteurs d'unités de charge en commande

	1973	1974
Porte-conteneurs purs	69	78
Porte-conteneurs mixtes	393	409
Porte-conteneurs/porte-barges	58	66
Porte-conteneurs/vracquiers	29	23
Porte-barges	10	9
Porte-palettes	1	3
Transporteurs de véhicules	28	35
Transporteurs de véhicules/vracquiers	37	26
TOTAL	629	672
NB livraison de navires neufs	1282	1251

La révolution du conteneur n'a été possible que parce qu'un certain nombre de circonstances ont été réunies : la croissance du commerce mondial, le développement des coûts de la main d'oeuvre portuaire qui ont doublés de 1961 à 1971 et la concurrence accrue entre les armateurs qui les a rendus plus réceptifs aux idées nouvelles.(1) Les avantages de la conteneurisation sont cependant flagrants, ils se situent à deux niveaux : ceux qui sont liés à la qualité de ce nouveau vecteur transport et ceux qui découlent de son utilisation.

En tant que vecteur transport le conteneur présente une grande souplesse d'utilisation : il peut s'adapter au transport de presque tous les produits (conteneur citerne, conteneur frigorifique, à toit ouvrant, à ouvertures multiples...) il existe en un très grand nombre de modules et sous multiples éventuellement assemblables, il constitue la plus grande unité de charge intermodale, c'est à dire transportable indifféremment par mer, chemin de fer, route et voie navigable, il a une durée de vie importante (voir tableau ci-dessous) qui permet de répercuter sur plusieurs années un prix d'achat relativement important, près de 10 000 F par conteneur.

Durée de vie (2)

Palette : 2 ans

Grands conteneurs : 6 à 8 ans

Petits conteneurs : 14 à 16 ans

La conteneurisation des marchandises permet de réduire les frais d'emballage, d'étiquetage, de diminuer les risques (vol, casse, avarie) et donc les frais d'assurance, mais surtout elle simplifie les opérations de manutention au port et à toutes les ruptures de charge et permet d'accroître de façon notable la vitesse de circulation des marchandises en accroissant le taux de rotation des différents moyens de transport. Si les économies de manutention se manifestent surtout au port elles se propagent jusqu'à

(1) The development of container transport, Koenig, in L'avenir des ports européens, p.653 - 669.

(2) L'industrie française, n° 219.

l'usine :

- alors que le déchargement d'un cargo traditionnel de 12 000 tonnes nécessitent 10 jours de travail, le déchargement d'un porte - conteneur de tonnage équivalent se fait en 48 heures (1), et quelquefois moins, selon l'infrastructure portuaire : 750 tonnes à l'heure dans le port de Gênes.
- la conteneurisation a permis de multiplier par 19 la productivité du travail des entreprises de manutention dans les ports.(2)

Cette économie de main d'oeuvre, qui est à l'origine de nombreux conflits du travail chez les dockers, s'est répercutée sur le coût du transport.(3) C'est ainsi que dans le cas d'une expédition de moteurs électriques la réduction des coûts représente 7,7 % de la valeur de l'expédition, 34 % de cette économie étant due à la manutention portuaire, 43,5 % à l'emballage; pour une expédition de téléviseurs cette économie représente 0,48 % de la valeur de la marchandise, elle est due pour 60 % à la réduction des frais d'embarquement - débarquement (4).

Les économies réalisées sur l'emballage correspondent aussi à une réduction de la manutention dans l'usine. Les promoteurs de la conteneurisation insiste beaucoup sur le rôle d'aire de stockage que peut jouer le conteneur : placé à la fin d'une chaîne de fabrication il s'intègre au procès de production et permet de réduire les frais correspondants.

Cet ensemble d'avantages explique le développement rapide de la conteneurisation, et plus généralement des unités de charge, dans le transport maritime.

(1) Dossier de l'Entreprise, mai 1972

(2) Cercle du conteneur

(3) Le processus d'unitarisation des charges pourrait avoir une répercussion plus importante sur le coût du transport : le prix du fret est calculé sur la base de la valeur de la marchandise transportée... or dans le cas d'une unité de charge, ce raisonnement n'a plus beaucoup de sens, l'unité de charge représente un volume défini; en matière de transport ferroviaire, la S.N.C.F. a d'ailleurs abandonné la notion de nature des marchandises (pour les transcontainers).

(4) Conteneurisation, le point de vue des industriels. Distribution, avril 1971.

En fret maritime, l'apparition du conteneur date de 1956, les transporteurs américains reprenaient à leur compte une vieille idée européenne qui n'avait ^{pas} réussi à se développer en l'absence de politique commune en la matière. (1) Son expansion s'explique en partie par les nécessités de la circulation internationale des produits et des marchandises des firmes US (2); le problème de la normalisation devrait alors se résoudre, la norme choisie sera vraisemblablement la norme américaine (série un) (3). Quelques chiffres permettront d'illustrer l'intensification de l'usage du conteneur au plan maritime : en 1975 (4) le trafic de New-York était conteneurisé à 62 % (41, 6 % en 1970), celui du Havre à 33 % (16,9 % en 1970), les échanges entre l'Europe et les Etats-Unis se font actuellement à 90 % par ce moyen et on compte 500 porte conteneurs intégraux auxquels s'ajoutent de nombreux cargos partiellement aménagés (on comptait 145 porte-conteneurs en 1968). La conteneurisation des lignes d'Afrique du Sud et de ^{l'}Europe - Golfe du Mexique suivra celles des lignes d'Amérique du Nord, d'Australie et d'Extrême-Orient. Lorsque la conteneurisation de ces lignes sera achevée on peut s'attendre à un ralentissement de l'expansion de la conteneurisation : aucune autre ligne aussi riche en trafic que les précédentes ne subsiste... la conteneurisation des lignes du Moyen-Orient se heurte à la rareté du fret retour.

La révolution du conteneur a été suivie par une nouvelle transformation importante dans le domaine des moyens de transport : l'apparition du navire porte - barges; en 1964, on assiste à l'ouverture du premier service de ce type entre le Golfe du Mexique et l'Europe Occidentale. Le principe de base de ce navire est de transporter des barges qu'il manutentionne par ses propres moyens. Les barges peuvent être utilisées le long des voies fluviales, ce qui leur permet d'atteindre des points situés assez loin à l'intérieur des terres. (Les navires porte-barges peuvent aussi transporter des conteneurs, des palettes de vrac ou des charges lourdes). Le nombre de ces navires est passé de 2 en 1971 à 24 en 1975.(5)

(1) Techniques incompatibles entre France et Allemagne, particularisme en Grande-Bretagne

(2) La première génération a été conçue pour les transports à destination du Viet Nam

3) Y. DEBOST, B. REAL : Les rapports de l'industrie de la manutention... op.cité, p.135

(4) Usine Nouvelle, Oct. 1975

(5) Usine Nouvelle, Mai 1975

L'intermodalité et la facilité de chargement/déchargement sont aussi les caractéristiques du transport ro/ro, un camion complet, tracteur et remorque, est transporté par le navire, (il peut s'agir uniquement de la remorque - qui peut être aussi un conteneur -); s'il ^{ne} peut transporter qu'un volume moindre de marchandises, il présente l'avantage de se décharger beaucoup plus rapidement qu'un porte - conteneur : le déchargement d'un navire de ce type transportant 5000 tonnes de fret s'effectue en 8 heures et n'occupe que 12 personnes. Ce type de transport s'est d'abord développé sur les lignes courtes : Grande-Bretagne/Irlande - Continent pays scandinaves, il est peut être promis à un développement plus important : dans les échanges avec les pays en voie de développement, il présente des avantages par rapport au conteneur qui mettrait ces pays dans l'obligation d'acheter un matériel de manutention très coûteux et très élaboré. La croissance des échanges avec les pays du Moyen-Orient s'est accompagnée d'une augmentation importante des délais d'attente dans les ports (3 mois à Bassorah) ; ce type de transport est souvent plus adapté aux infrastructures portuaires de ces pays : c'est ce que confirme l'ouverture de lignes ro/ro entre Europe et Beyrouth et Europe/ Djeddah.

Du fait de l'accélération de l'évolution des transports par unité de charges, les chargeurs (expéditeurs) ont à leur disposition une large gamme de navires qui peuvent assurer le transport des cargaisons unitarisées... mais ce mouvement ^àeu pour origine les transporteurs, les armateurs en l'occurrence, qui en ont pris tous les risques (les investissements entraînés par ce type de transport sont beaucoup plus importants que ceux qui découlent d'un transport traditionnel, en général cargo, voir plus bas), ce qui ne manquera pas de provoquer des bouleversements dans la structure de la chaîne de transport.

2.2.1.1.2. Dans le transport aérien

Le fret aérien s'est développé plus rapidement que le fret maritime, en volume et surtout en valeur; cependant l'incidence de la hausse du coût du combustible a été plus forte sur ce mode de transport.

	volume du fret (millions de t/km)	variation en %
1968	8 320	27,4
1969	9 970	18,8
1970	10 600	6,3
1971	11 590	9,3
1972	13 220	14,1
1973	15 490	17,2

Source : I.A.T.A.

L'arrivée des avions gros porteurs (comme le Boeing 747) qui permettent de transporter jusqu' à 100 tonnes a permis le développement de la conteneurisation en fret aérien en rendant possible le transport de conteneur de 40 pouces (il s'agit d'un conteneur beaucoup plus léger que celui utilisé en fret maritime, il n'est donc pas intermodal). C'est ainsi qu'en 1974, 70 % du fret transporté par la Seaboard, une des plus importantes compagnies aérienne et maritime, était conteneurisée.

L'utilisation du conteneur succède à celle de la palette (appelée igloo lorsqu'elle est recouverte) qui permettait déjà de réduire le temps de manutention au sol, ce qui est primordial dans un mode où le principal avantage est la rapidité du transit.

Comme on le verra le développement de l'unitarisation des charges en transport aérien a eu comme conséquence sur la chaîne de transport la naissance d'une nouvelle profession : groupeur de fret aérien.

2 .2.1.1.3. Dans le transport ferroviaire et le transport routier

Les pionniers de la conteneurisation ont été les compagnies ferroviaires : les conteneurs offraient aux chemins de fer la possibilité de faire du transport "porte à porte" ; le développement du transport par

cadre (ancêtre du conteneur) s'est heurté au manque d'harmonisation à l'échelle européenne. Dès 1948, la S.N.C.F. a créé la C.N.C. (compagnie nouvelle des cadres) chargée de réaliser l'ensemble du transport par conteneur. L'extension du trafic par cadre s'est accompagné de celui par remorque rail/route (type Kangourou) et par palette.

En 1967, les différents réseaux européens ont créé la société Intercontainer qui regroupent vingt trois pays, toute l'Europe à l'exception de la Turquie et de la Roumanie. Le trafic effectué par la société a doublé depuis 1971 : 5 millions de tonnes transportées en 1974. Cependant ce trafic reste surtout considéré comme un relai du transport maritime, les lignes du TEEC - transeurop express container - et du TEEM - transeurop express marchandises - privilégient les dessertes portuaires qui représentaient 71 % du fret traité en 1971. La société qui possède déjà 500 wagons projette d'acheter 800 (80 pieds) et 700 (80 pieds) pour faire face au développement du trafic qui résultera de la conteneurisation des lignes d'Afrique du Sud, Nouvelle Zélande, Antilles.(1)

Alors que le conteneur est loin d'avoir achevé sa pénétration dans le rail, il n'a fait qu'aborder le domaine des transports routiers; il représente pourtant l'instrument privilégié d'une collaboration entre le rail et la route. En effet, si le conteneur est utilisé comme simple moyen de transport unimodal, ses avantages disparaissent : son volume est inférieur à celui d'une semi-remorque. En transport plurimodal, le conteneur peut s'associer au transport ferroviaire : le transporteur confie aux chemins de fer son conteneur et n'assure que les parcours d'acheminement et de distribution Les obstacles auxquels s'est heurtée cette pénétration sont de plusieurs ordres: administratifs (réglementation des zones, assurances) et structurels : la profession est constituée pour l'essentiel d'entreprises de petite taille qui ne peuvent pas financer les investissements liés à la conteneurisation (parc de conteneurs, matériel de manutention) et qui sont

(1) Agence Economique et financière, Genève 18/02/1975, elle lance pour cela un emprunt de 40 millions de F.S.

jalouses d'une autonomie qu'une collaboration avec les chemins de fer leur ferait perdre en partie; il faut aussi ajouter que le transport par route reste souvent plus souple que par fer, ce qui le rend souvent plus "attractif" pour les chargeurs.

L'unitarisation des charges dans le transport tend à modifier la structure de la "chaîne de transport" et le rôle des principaux intervenants; elle se heurte surtout aux secteurs où l'on constate une grande dispersion de capitaux; c'est le cas en France des transporteurs routiers mais aussi des auxiliaires de transport.

2.2.1.2. Son impact sur les auxiliaires de transport :
disparition ou concentration

De par les investissements qu'elle entraîne, la conteneurisation développe un double mouvement contradictoire : tendance des armements initiaux de la conteneurisation à se regrouper et à remonter vers les chargeurs, passant outre les différents intermédiaires, tendance des auxiliaires de transport à se regrouper pour maîtriser ce nouveau vecteur transport.

Ce double mouvement s'accompagne d'une redéfinition de l'intermédiaire qui est amené à jouer de plus en plus le rôle de collecteur de fret, de groupeur : pour le conteneur, la barge, la palette et le camion ro/ro.

2.2.1.2.1. Le regroupement des armateurs qui essaient d'imposer
le conteneur

Le collecteur du fret est un moment essentiel pour le transporteur : lorsque l'auxiliaire de transport collecte le fret, le regroupe pour un transporteur, il va lui permettre de réaliser la "marchandise transport", de la transformer en créances et liquidités, le transporteur se fait d'ailleurs payer le plus souvent "cash", alors que l'auxiliaire ne se fait rembourser par son client qu'à 90 jours (délai maximum). L'auxiliaire apparaît ainsi comme l'intermédiaire commercial et financier du transporteur,

celui qui en plus peut lui permettre de trouver un fret de retour (s'il est présent aux deux bouts de la chaîne.)

L'apparition du conteneur a renforcé le caractère essentiel de la collecte du fret pour le transporteur. Ce sont les armateurs qui ont introduit la conteneurisation et qui ont financé les investissements qui en découlaient. L'ampleur du financement a d'ailleurs accéléré la pénétration du capital financier dans le secteur des armements, cela a aussi été l'occasion d'une intervention de l'Etat importante : les compagnies d'armement ont ainsi reçu près de 200 millions de francs par an pendant le VIème Plan et recevront 900 millions par an pendant toute la durée du VIIème Plan.

La conteneurisation entraîne des investissements importants : équipements des ports en matériel de manutention spécifique, parc de conteneurs mais surtout porte-conteneurs. L'investissement que suppose un porte-conteneur est beaucoup plus important que celui rendu nécessaire par un cargo traditionnel, le prix 1973 se situe aux environs de 84 livres sterling par tpl (port en lourd) pour un cargo, pour un porte-conteneur tel que le Kor-rigan (qui peut transporter près de 3000 conteneurs) on peut estimer ce prix à 5500 frs par tpl; soit près de 6 fois plus par tpl. Depuis, même si le rapport a quelque peu varié, il n'en demeure pas moins que la conteneurisation entraîne des immobilisations beaucoup plus importantes que le transport traditionnel :

Prix de la construction (1) - en livres sterling -

	tpl	1973	1974
transporteur de marchandise solide	16 000	3 000	4 200
à la tpl		180	260
porte conteneur :	25 000	13 500	20 000
		540	800

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

En 1975 un navire porte - conteneur de la 3ème génération était estimé à 350 millions de francs, auxquels il faut ajouter 55 millions pour les conteneurs transportés, et 137 millions pour le parc de conteneurs que l'on doit constituer pour assurer une fluidité du trafic (deux fois et demi le maximum transportable) : l'investissement total est voisin de 550 millions de francs.(1)

L'importance prise par ces immobilisations a entraîné une course au gigantisme dans la construction des navires porte conteneurs : un certain nombre de dépenses n'étant pas proportionnelles à la taille des navires (prix d'achat, frais de personnel, dépenses d'escale) les armateurs ont cherché à utiliser des navires de plus en plus gros et de plus en plus rapides pour assurer un taux de rotation du capital plus important. Les navires porte - conteneurs dits de la première génération transportaient moins de 700 conteneurs à une vitesse de 17 ou 18 noeuds. Ceux de la deuxième génération (type Korrigan) contenant de 2500 à 2800 conteneurs et susceptibles d'atteindre une vitesse de 26 noeuds... certains atteignent même les 33 noeuds, vitesse qui n'est dépassée que par le Queen Elizabeth (paquebot) : 35 noeuds. Cette course au gigantisme et à la vitesse sera peut-être à l'origine de l'introduction de la propulsion nucléaire dans ce type de navire; le nucléaire était jusqu'à maintenant cantonné aux navires militaires ou très spécialisés : brise-glaces soviétiques. Il semble cependant que cette course au gigantisme s'atténue : la taille des navires se stabilisent (2 800 conteneurs), et ceci pour plusieurs raisons : il y a d'abord les risques que feraient courir à la profession - les armateurs exploitent ces navires en pool - la perte d'un navire géant, et ensuite l'impossibilité d'augmenter la taille des navires sans diminuer leur fréquence de passage.

On a donc assisté à une accumulation intense qui a eu comme objectif une diminution des coûts et une exploitation rentable des systèmes de transport qui se traduit par l'accélération du taux de rotation des navires. La conteneurisation des marchandises devient donc vitale pour les armateurs qui ont pris tous les risques même si elle doit se

(1) L'assurance et la conteneurisation, Journal de la Marine Marchande,
juil. 1975.

faire contre l'intérêt des chargeurs : à cet égard, on peut noter que les chargeurs se sont souvent plaints de ce que les exploitants de porte - conteneurs souhaitent conteneuriser le transport de certaines marchandises qui font l'objet d'une intense commercialisation mondiale, ce qui ne peut s'accomplir qu'en élevant le coût total imputé au propriétaire de la marchandise.(1)

De différentes études précises qui ont été menées, il apparaît que la rentabilité supérieure du transport par conteneur par rapport à un transport classique n'est réelle que pour des produits déterminés. Par exemple une comparaison des coûts de transport entre moyens classiques et conteneurs pour des moteurs électriques et des téléviseurs fait apparaître une rentabilité certaine pour les premiers produits mais non pour les seconds. Si l'emploi du conteneur permet des économies d'emballage pour les moteurs électriques (près de 50 % du total des économies) il n'en apparaît aucune pour les téléviseurs. Par contre des économies réelles en manutention se manifestent dans les deux cas aux ports d'embarquement et de débarquement.

Les risques financiers et commerciaux liés à la conteneurisation sont tels qu'une entente entre les armateurs s'avère presque partout nécessaire pour limiter l'offre globale de transport et assurer la conteneurisation des lignes les plus fréquentées. Les compagnies se sont regroupées dans des consortiums tels que OCT ("Overseas Container Ltd") ACL ("Atlantic container Line") où sont mis en commun les navires, les conteneurs et souvent les réseaux commerciaux.

Les regroupements rendus nécessaires par l'unitarisation des charges ont d'autres conséquences plus ou moins fâcheuses pour les chargeurs (expéditeurs) :

- la diminution de la fréquence de passage des navires conséquences normales de la course au gigantisme, c'est ainsi que sur la ligne d'Afrique du Sud 14 porte - conteneurs remplaceront près d'une centaine de cargos traditionnels.

(1) Journal of Commerce Liverpool cite dans études sur le transport maritime 1971 - 1973 , CNUCED, New-York, 1974.

- la concentration du trafic dans quelques ports : le porte - conteneur suppose que les infrastructures portuaires soient aménagées, il s'agit d'une première sélection : ainsi la conteneurisation du transport de la banane serait préjudiciable au port de Dieppe (1) qui n'offre ni les équipements, ni une provision en eau suffisante pour recevoir des navires porte - conteneurs. Mais, et c'est là la raison principale, la gestion optimale d'un porte - conteneur a comme conséquence directe la réduction du nombre de ports touchés : il devient vite difficile(2), dès lors qu'on a atteint un certain taux de remplissage, d'éviter à chaque escale des manipulations supplémentaires, c'est à dire l'obligation d'enlever un certain nombre de conteneurs pour avoir accès au conteneur que l'on veut décharger... il devient donc préférable de limiter le nombre d'escales, d'autant plus que chaque escale entraîne des frais fixes qui obèrent rapidement la rentabilité du transport ... pour l'armateur. On sait, par exemple que la conférence d'Extrême Orient évite Marseille et que les peaux destinées aux mégisseries de Mazamet transitent par Anvers. Cette concentration du trafic se fait au détriment des ports du Sud et accentue les détournements de trafic vers les ports du Nord. Les conférences - regroupement des armateurs sur une ligne - essaient de limiter les effets néfastes de cette concentration sur les chargeurs en établissant une péréquation (égalisation des prix) qui rend le taux de fret indépendant du transport d'acheminement ultérieur : le prix payé via Anvers ou Marseille sera le même ; cette dernière mesure ne peut se faire qu'au détriment des ports écartés et de leur hinterlands...

Cette volonté de conteneuriser le trafic amène les armateurs à s'occuper de plus près de la collecte du fret : l'intermodalité du conteneur leur permet de rechercher le fret directement chez le chargeur (expéditeur)

(1) Port spécialisé dans ce produit.

(2) Les perspectives d'approches scientifiques de la gestion des transports maritimes par conteneurs . 26/07/1973 , Journal de la Marine Marchande

par l'intermédiaire d'un transport d'acheminement (route, terre, voie fluviale) et le volume du conteneur rend plus aisée l'action commerciale de l'armateur qui n'a plus à faire avec un grand nombre de petits chargeurs mais qui peut raisonner en unités de volume (conteneur). Cette tendance des armements à remonter vers le chargeur est variable selon les pays, elle peut se concrétiser de plusieurs manières :

- investissement en chassis
- création de parc de groupage de conteneur
- prise de contrôle d'entreprises d'auxiliaires de transport ou de transporteurs routiers.

En Grande-Bretagne et en Hollande où les transports d'acheminement au port ne sont jamais très importants et où le développement de la conteneurisation a été le plus rapide, les armements ont décidé très vite de maîtriser la collecte du fret (une part importante - 60 % - du fret britannique passe directement du chargeur au transporteur). C'est ainsi qu'OCL et ACT ont essayé d'éliminer les transitaires en investissant en chassis, et en créant des bases de conteneurs à l'intérieur du pays pour faire du conteneur de groupage (1); et que parallèlement des armements prenaient le contrôle financier de transitaires importants : ainsi P & O contrôle Anglo Overseas et Furness Withy, Morrison. En Hollande, les transitaires importants sont le plus souvent sous le contrôle des armateurs.

En France et en Allemagne où les transports d'acheminement jouent un rôle important la situation est quelque peu différente, les armements beaucoup plus faibles qu'en Grande - Bretagne n'ont pas cherché à assurer les opérations de groupage des marchandises et de chargement d'une façon aussi systématique. La volonté de réorganiser la profession d'auxiliaire de transport ne s'en est pas moins manifestée pour autant comme on peut le constater à la lecture du rapport du CNC (Cercle national du conteneur) qui s'inquiète de l'évolution très lente du secteur des auxiliaires de transport

(1) Les transitaires en Grande - Bretagne CFCE

face à la conteneurisation : "cela peut s'expliquer par une méconnaissance des avantages du procédé, par un manque d'informations parfois volontaire de la part de certains armements, par une structure trop diluée de la profession, par un manque de dynamisme et enfin par une certaine défiance à l'égard des formules juridiques de regroupement permettant d'affirmer leur position sur le marché des transports non plus seulement national mais mondial" (1).

Certains armements ont rapidement contrôlé des transitaires importants, les Chargeurs Réunis ont une participation majoritaire dans les entreprises Wallon et T.T.A. (Tous Transports Méridiens) qui ne s'explique pas seulement par une stratégie vis-à-vis de la conteneurisation (voir plus loin), ils ont ensuite pris le contrôle de Plumet Migny Vasseur un transporteur routier et commissionnaire de transport qui avait adopté le conteneur (2); de même la société d'armement Delmas Vieljeux contrôle l'entreprise d'auxiliaire de transport de la Rochelle : la Générale Maritime. Des centres de groupage ont été créés par les compagnies de navigation : Gennevilliers, Bordeaux...

On n'assiste cependant pas à une offensive comparable à celle que l'on a pu observer en Grande-Bretagne, ni d'ailleurs à la généralisation du mouvement inverse de regroupement des entreprises d'auxiliaires de transport face aux menaces qui pèsent sur la profession du fait de la conteneurisation.

2.2.1.2.2. Le regroupement des auxiliaires face à la conteneurisation

a) Le besoin de regroupement a été ressenti de façon diverse selon les pays.

En Grande-Bretagne, (3) Les transitaires ont perdu la maîtrise du fret au long cours, ils se sont spécialisés dans le trafic avec le continent en investissant en conteneurs (20 à 30 % du parc appartient aux transitaires) ce qui les a incité à développer leurs activités à l'étranger pour s'assurer le fret de retour : d'où une offensive importante qui se

(1) Ou en est-on de la conteneurisation, p.127

(2) Entreprise, 14/12/73

(3) Les transitaires en Grande-Bretagne. C.F.C.E., 1974

traduit par de nombreuses prises de contrôle dans des entreprises d'auxiliaires et de transports françaises. Cependant, les tentatives de regroupement, si elles existent, n'ont pas été couronnées de succès.

En France, les tentatives de regroupement restent réduites, et sans grand résultat; elle se sont faites sous la forme de GIE (groupement d'intérêt économique) pour le groupage des conteneurs. Le regroupement se traduit aussi par la concentration effectuée par les plus grands groupes qui sont les seuls à pouvoir maîtriser la conteneurisation : d'après une enquête du Snatcom (syndicat de commissionnaire de transport) 13 % des transitaires traitent 70 % du trafic par conteneur en 1971.

En Allemagne où le développement de la conteneurisation est plus important on a assisté à des regroupements dans deux ports : groupe des Linq à Brême, groupe des Sept à Hambourg.(1)

La tendance au regroupement des auxiliaires reste sans commune mesure avec la coopération entre les entreprises d'armateurs; la conteneurisation n'entraîne pas un regroupement des entreprises d'auxiliaires mais elle conduit à une redéfinition de la profession en renforçant l'activité de groupe.

b) La redéfinition de la profession

Dans tous les pays, et dans tous les modes, l'unitarisation des charges a renforcé le rôle du groupage : groupage pour conteneur ou pour palette.

Dans le transport aérien, le groupage est apparu comme une nouvelle activité liée à l'apparition des avions gros porteurs : "la fonction traditionnelle du transitaire est de traiter du fret pour le compte d'un client. Le poids moyen des expéditions assurées est de 75 kg; avant l'arrivée d'avions de cent tonnes et au-delà, il n'était pas question de traiter le fret de la même façon. On a créé le groupage "(2). En Grande-Bretagne (3) les transitaires se sont très vite intéressés au groupage

(1) Les transitaires en R.F.A.C.F.C.E., 1974

(2) Interview du directeur de TTA, Entreprise 3/01/74

(3) Les transitaires en Grande-Bretagne, C.F.C.E. 1973

aérien d'autant plus qu'ils étaient écartés du groupage ferroviaire par les British Railways.

Le groupage s'était surtout développé dans le cadre des transports nationaux, il s'était associé à la distribution qui techniquement correspond à un dégroupage de lots. Pour assurer leur autonomie et se rendre indispensable, les entreprises de groupage se sont très vite intéressées à l'entreposage et à la gestion des stocks de leurs clients : stocks de produits finis en aval de la production, ou stocks de demi - produits en amont. Cette nouvelle activité leur permet de consolider leurs trafics et d'en obtenir de nouveaux.

En transport international, le dégroupage (distribution) existe et le groupage de lots pour un envoi à l'étranger se développe (1) : il intéresse surtout les transporteurs routiers qui rivalisent avec le chemin de fer, le groupage n'était que ferroviaire avant 1948. Le conteneur est aussi traité en groupage d'autant plus que ses dimensions, adaptées au marché U.S., sont trop importantes pour les chargeurs français qui peuvent rarement le remplir.

Le groupage est une technique qui exige un nombre important d'opérations répétitives (reconnaissance, classement) que facilite l'introduction de l'informatique.

2.2.2 L'informatisation

L'introduction de l'informatique dans le procès de circulation permet d'accélérer la vitesse de rotation du capital en jouant à la fois sur la circulation marchande et sur la circulation monétaire.(2) Son apparition dans l'activité des transports et dans leur environnement administratif immédiat (douanes) est un facteur d'évolution important qui risque d'être discriminant pour l'avenir de certaines entreprises.

(1) C'est ainsi qu'un important groupeur gère les ventes d'une grande maison de vente par correspondance

(2) "Informatique et capitalisme", D. JANCOT, D. FARJOT, Paris, Maspéro, 1972,

3.2.2.1. Introduction de l'informatique

En France, le traitement informatisé du fret est en cours de réalisation dans le transport aérien avec la mise en service du système SOFIA, système intégré qui vise à traiter l'ensemble des opérations sur marchandises effectuées à l'aéroport; ce sont les douanes qui en ont eu l'initiative. L'informatisation des opérations douanières maritimes et terrestres (projets SOFIM et SAFIR) pose beaucoup plus de problèmes vu le nombre important d'intervenants. La situation est à peu près similaire dans les autres pays européens : le traitement informatisé du fret maritime est peu développé à l'exception du port de Hambourg, les opérations restent limitées à Rotterdam et Anvers.(1)

La simplification des opérations douanières opérées par la mise en oeuvre de procédés informatisés s'accompagne de celle des procédures administratives. C'est ainsi que SIMPOFRANCE (comité créé au commerce extérieur) étudie l'adaptation des moyens mis en oeuvre par les Etats-Unis en ce qui concerne l'enregistrement et la circulation informatique des données qui permettront de raccourcir considérablement le temps de circulation des documents de transport.(2) Mais elle ne se limite pas à cela; en effet, en permettant un suivi des expéditions jusqu'à leur destination elle facilite la tâche du commissionnaire de transport qui est responsable du fret sur tout le parcours; cependant très peu d'entreprises en sont arrivées à ce stade. L'informatique se heurte aussi à certaines réticences d'entreprises qui s'attachent à la personnalisation du service. Par contre la complexité des opérations de groupage fait que le traitement automatisé des données y est plus général; l'informatique permettant aussi une meilleure gestion d'un parc de conteneurs, elle est à ce titre liée à la conteneurisation : l'investissement en conteneurs représente une part importante de l'investissement global de l'armateur, il est donc important de calculer au plus juste

(1) Les transitaires en RFA; les transitaires au Benelux C.F.C.E.

(2) Allocution du directeur du C.F.C.E. à la journée de l'exportation, février 1975.

le nombre de conteneurs et d'être ensuite capable de gérer ce parc d'une façon telle qu'il soit possible de faire face aux aléas.

Ses conséquences sur le processus de travail et l'accélération de la circulation

Les procédures informatisées sont souvent sources de clarification et de simplification des tâches; elles suppriment la "paperasserie". On assiste ainsi à une réorganisation du travail, la parcellisation, chaque opérateur s'occupant d'une tâche déterminée, faisant suite à la manipulation des dossiers (1). Il est difficile de savoir si on a assisté à une stagnation ou à une réduction de l'emploi dans l'ensemble des entreprises qui se sont informatisées ; la nécessité d'embaucher du personnel qualifié supplémentaire (perforateurs, programmeurs...) et la croissance qu'ont pu connaître ces entreprises ont pu compenser ce phénomène. Par contre, la déqualification des tâches qui en est résultée est certaine, elle explique la prudence (2) avec laquelle les entreprises mettent en place le traitement informatisé du fret dans une profession où la qualité des services est jugée à travers la qualité des contacts entre clients et fournisseurs.(3).

Les entreprises d'auxiliaires, comme la plupart des entreprises de commerce et de services, se caractérisent par un rapport du chiffre d'affaires au capital investi relativement élevé, de l'ordre de 10. L'essentiel du capital mis en oeuvre est donc du capital circulant, ce qui se traduit par un fort taux de rotation des fonds investis. Mais les formes particulières d'exercice de leur activité alourdissent les bilans et gênent une partie importante du fonds de roulement. En effet, les entreprises d'auxiliaires sont amenées à accorder des crédits relativement longs et importants à leurs clients, non seulement pour leur prestation, mais aussi

-
- (1) Les procédures de DAS (qui permettent un dédouanement sur place raccourcissent déjà les procédures et limitent l'intervention des transitaires
 - (2) L'organisation du travail varie entreprise par entreprise : dans certains établissements, la composition des dossiers se faisant à la "chaîne" avant l'introduction de l'informatique.
 - (3) Certaines entreprises importantes ont dû déposer leur bilan après avoir tenté une informatisation trop rapide.
 - (4) Si l'on en croit l'étude d'opinion effectuée par HEC.

pour des sommes déboursées pour leur compte, tels les droits de douane, le fret... tandis qu'eux n'obtiennent que des crédits relativement courts, voire nuls, notamment de la part des armateurs. Cette pratique amène les auxiliaires à jouer le rôle de financier vis-à-vis de l'exportateur et les conduit à s'adresser au système bancaire pour leur financement à court terme; les entreprises d'auxiliaires sont donc extrêmement vulnérables aux différentes politiques de crédit.

L'accélération de la circulation monétaire est une nécessité pour ces entreprises qui amélioreront leur fonds de roulement et réduiront leur dépôt en banque. L'informatisation des procédures est donc un outil important puisqu'elle permet l'établissement d'une facture dès - et même avant - réception de la marchandise par le client, alors que lorsque les dossiers sont établis "manuellement" il faut attendre une à deux semaines (1) pour que toutes les opérations puissent être comptabilisées et que la facture soit établie et envoyée au client : or, la durée du crédit part de la date d'expédition de la facture au client; selon les modalités de crédit la vitesse de la circulation monétaire est donc modifiée de 10 à 30 %. Cette amélioration semble justifier à elle seule l'introduction de l'informatique dans la profession.

Si l'introduction de l'informatique permet une accélération de la circulation monétaire, elle permet aussi d'améliorer la circulation des marchandises : elle est l'instrument d'une meilleure gestion des parcs (camions, remorques, wagons, conteneurs...), les tracteurs peuvent rouler 24 h. sur 24, leur programme de route leur permet à chaque étape de se délester de leur remorque pleine pour en récupérer une nouvelle.

3.2.2.2. Son impact sur les auxiliaires

L'informatique peut accélérer un processus de développement inégal entre petites et moyennes entreprises et celles qui font partie d'un groupe important. S'il est vrai que certaines entreprises importantes ont

(1) Voire deux mois, lorsque les envois avaient lieu en Juillet : la réduction du personnel en Août ne permettait d'établir la facturation qu'en septembre.

dû déposer leur bilan, il n'en demeure pas moins que l'ampleur des faillites dans le secteur touche les plus petites (ces faillites étant en partie causées par des difficultés de trésorerie) comme l'attestent les chiffres ci-dessous :

évolution des taux de défaillance : faillites/entreprises existantes
en %

<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>
-	0,58	0,86	0,67

d'après le bulletin d'information économique de la CNME, 2ème trimestre 1975

Dans la mesure où seules les entreprises les mieux organisées et les plus puissantes peuvent assumer le coût de cette modernisation, elles en retireront tout le bénéfice : ce qui pourrait se traduire par un mouvement de concentration conduit par les firmes les plus importantes à moins d'assister à un regroupement des entreprises moyennes qui devraient alors s'entendre sur les problèmes liés à la répartition des heures de traitement, à l'accès au fichier et à leur sécurité, et au secret (!)... Une telle évolution reste problématique dans un secteur où les entreprises sont le plus souvent familiales.

(1) Table ronde sur les auxiliaires de transport, avril 1975.

3 - LE SECTEUR des AUXILIAIRES

Si l'évolution historique de la chaîne de transport dans les différents pays européens s'est caractérisée jusqu'à maintenant par une division sociale des tâches de plus en plus importante, la tendance actuelle correspond plus à une réorganisation des différentes activités dans le cadre d'une profession en voie de constitution: celle de commissionnaire de transport. Les raisons de ces changements et des impulsions nouvelles qui sont données au secteur des auxiliaires de transport ne peuvent provenir du secteur lui-même qui reste un secteur "auxiliaire", au vrai sens du mot, elles sont à rechercher dans l'évolution des modes de transport qui elle-même n'est pas indépendante de celle du système productif: l'histoire de ce secteur est celle de son adaptation continue à des changements auxquels il doit se soumettre: création du groupe routier, en 48, puis aérien, en 68 pour s'adapter au développement du transport par routes et à l'arrivée des avions gros porteurs; la géographie des implantations des entreprises françaises à l'étranger correspond à l'orientation des échanges de la France avec un peu de retard.... Le rôle des entreprises d'auxiliaires n'a rien à voir avec celui des sociétés de commerce international (telles que les sosha japonaises) que certains auraient voulu leur voir jouer, en espérant qu'elles ouvriraient de nouveaux marchés. Les entreprises d'auxiliaires de transport restent en France, comme en Europe, de petites entreprises pour la plupart, dont l'envergure est locale ou régionale: leur importance ne doit pas être sous-estimée, et leur expansion semble être assurée: elle est liée à celle des échanges intraeuropéens et à la croissance des transports par route - ces entreprises ayant souvent une activité associée de transporteur routier -. Les quelques firmes européennes qui font exception rivalisent sur un marché de moins en moins local ou régional, mais international et mondial, elles contrastent avec les autres entreprises du secteur. On constate la même inégalité de dispersion dans tous les secteurs d'auxiliaire européens même si les entreprises les plus importantes n'ont pas partout atteint le même degré d'internationalisation. Les informations statistiques sont imparfaites: l'appareil statistique n'isole pas un secteur "auxiliaire de transport" mais le fait éclater selon les différents

modes de transport : auxiliaire de transport routier, maritime, fluvial et aérien, auxquels s'ajoute l'entreposage; les nouvelles rubriques d'activités selon la nomenclature en vigueur depuis le 1/01/74 rendent mieux compte de l'importance prise par certaines activités (collecte du fret) mais deviennent un obstacle à la constitution de séries statistiques fiables. Si elle s'écarte d'une vision d'ensemble du secteur, la typologie des principales entreprises du secteur présente l'avantage de mieux souligner les traits dominants de son évolution.

3.1. Le secteur des auxiliaires de transport en France

(1960 - 1973)

3.1.1. Caractéristiques des entreprises du secteur par différents types d'activité

Dans la nouvelle nomenclature, les différentes professions d'auxiliaires n'apparaissent pas comme telles, mais sont regroupées à l'intérieur de nouvelles activités; deux pour les auxiliaires de transport terrestre, trois pour les auxiliaires de transport maritime. L'étude des caractéristiques de ces activités permet de mieux cerner le rôle différent joué par chaque profession, d'établir une certaine hiérarchie à l'intérieur du secteur : trop souvent, on parle d'auxiliaire de transport en général sans se préoccuper de savoir s'il s'agit d'une profession homogène, mélangant des activités qui sont peut-être en voie de disparition avec d'autres qui sont en plein essor.

3.1.1.1. Les auxiliaires de transport terrestre (1)

On distingue deux activités principales : collecte du fret terrestre et fluvial et la manutention terrestre et fluviale. La première de ces activités reste la plus importante :

(1) Les statistiques sont tirées des publications du S.A.E.I., département des statistiques des transports.

	entreprises	%	effectif total	%	recettes	%
collecte du fret	858	86,4	50 484	78,2	3161	89
manutention	135	14,6	13 996	21,08	388	11
	935	100	64 480	100	3549	100

Les entreprises d'auxiliaires de transport terrestres ont des effectifs moyens supérieurs à celles de transport maritime, mais les différences à l'intérieur du secteur sont relativement peu importantes :

- pour la collecte, l'effectif moyen est de 59 et 82, 7 % des effectifs sont employés dans des entreprises de plus de 50 salariés, 58, 7 % dans celles de plus de 200 salariés;
- pour manutention, l'effectif moyen est de 104, 89, 7 % des effectifs sont employés dans des entreprises de plus de 50 salariés et 78 % dans des entreprises de plus de 200 salariés.

Cette faible disparité entre les effectifs moyens des deux activités est facilement compréhensible : les entreprises dont l'activité principale est la collecte du fret sont des entreprises où le groupage représente une part importante du volume de travail (part des recettes de groupage dans le total des recettes de cette activité : 31, 2 %) : or le groupage nécessite la mobilisation d'une force de travail importante, pour la manutention à l'intérieur des entrepôts et pour les différentes tâches administratives de suivi des lots (plusieurs centaines par camion) ainsi que pour les transports d'acheminement et d'éclatement qui mobilisent proportionnellement beaucoup plus de chauffeurs (camionnettes) : les recettes de transport sont importantes, 17,5 % des recettes globales; mais inférieures aux recettes obtenues en tant que commissionnaire en douane et transitaire : 24, 3 %. Comme on le verra, c'est dans les entreprises de groupage où l'on assiste à une mise en place rapide des procédés informatisés de même qu' à des essais de manutention automatique : la réduction du travail qui en découle n'est pas aisément perceptible, les entreprises qui ont été les

premières à s'automatiser ont bénéficié d'une rente de situation qui a pu leur donner un essor important : il faudra attendre d'autres séries statistiques pour mesurer quelle a été l'ampleur de la substitution de capital/travail. Les entreprises de manutention s'occupent pour l'essentiel de manutention : 79, 1 % de leurs recettes, et de manière incidente, de transport : 7,3 % et d'entrepôt : 4,3 % de leurs recettes totales.

La répartition du personnel salarié (voir tableau) fait apparaître :

- l'importance du personnel administratif et commercial dans le sous-secteur collecte du fret et l'importance du personnel dockers dans le second sous-secteur ainsi que celle des professions annexes à la manutention : ouvriers, mécaniciens, gardiens et manoeuvres (classés dans autre personnel);
- la part non négligeable des emplois non permanents dans la manutention (surtout des dockers) : près de 10 % de l'ensemble des effectifs de cette activité.

Répartition des effectifs :

	total	Effectif permanent salarié		dockers et autres personnels non permanents		
		administratif et commercial	dockers permanents	autres personnels	personnel roulant	équivalent en année - personne
collecte du fret	50 270	29 572	7 821	3 212	9 665	566
manutention	13 552	1 473	6 018	6 061	396	1369
	<u>64 218</u>	<u>31 045</u>	<u>13 839</u>	<u>9 273</u>	<u>10 061</u>	<u>1935</u>

Les auxiliaires de transport terrestre sont donc en moyenne des entreprises qui occupent une main d'oeuvre assez importante : souvent complémentaires d'entreprises de transport, elles jouent un rôle non négligeable dans les envois régionaux, elles occupent des créneaux que les plus importantes ne pourraient pas satisfaire. Leur rôle international n'est pas négligeable : les relations avec l'Europe se font par route pour une part importante (30 % à l'exportation, 41, 7 % à l'importation (1), mais on verra que seules les entreprises liées à un groupe (S.N.C.F. par exemple) ou dont l'origine est dans le négoce international (surtout des combustibles) ont un développement international important.

3.1.1.2. Les auxiliaires de transport maritime

La nomenclature actuelle distingue trois sous - secteurs principaux : commissionnaires en douane et transitaires, manutention portuaire, agence maritime et consignation; cette dernière activité rassemble toutes les activités spécifiques des auxiliaires de transport maritime (ensemble des entreprises dont l'activité principale est une activité d'agence maritime ou de consignation, de courtage de vente ou d'achat de navire, de courtage d'affrètement, de courtier interprète, ou de conducteur de navire.)

	entreprises	%	effectifs	%	recettes	%
commissionnaire en douane,transitaire	214	40,9	8 201	45,8	568	30,5
manutention portuaire	120	22,9	6 488	36,3	998	53,6
Agence maritime	189	37,2	3 183	17,9	294	15,9
	523	100	17 872	100	1 860	100

(1) Les transports en France de 71 à 72, Collection de l'INSEE, Série C.

L'effectif moyen des entreprises de transport maritime est très variable d'une activité à une autre :

- pour les commissionnaires en douane l'effectif de l'entreprise est de 38 salariés, 6 % des effectifs permanents appartiennent à des entreprises de plus de 50 salariés;
- pour les entreprises de manutention portuaire, la moyenne est de 54 salariés, 78,7 % des effectifs permanents sont employés dans des entreprises de plus de 50 salariés, 42,5 % dans des entreprises de plus de 200 salariés;
- c'est dans les entreprises de consignation, agence maritime, courtage... que la moyenne des effectifs employés est la plus faible, 16 salariés et seulement 37,5 % des effectifs permanents sont employés dans des entreprises de plus de 50 salariés.

La longueur des opérations de manutention reste un obstacle important au taux de rotation des navires qui deviennent de plus en plus importants en tonnage et dont la vitesse s'accroît, c'est ce qui a accéléré l'unitarisation des charges, dont la conteneurisation est un aspect : les conséquences les plus importantes de cette évolution concerne les entreprises de manutention. Il n'est pas possible de mesurer l'impact sur l'emploi de la conteneurisation : les statistiques n'isolaient pas auparavant les entreprises de manutention comme le fait la nouvelle nomenclature. On peut cependant avoir une idée de cette réduction de l'emploi sur le port du Havre qui connaît un trafic conteneurisé à 30 % : la réduction du nombre des dockers est d'environ 185/an, le nombre total de dockers est passé de 4 600 en 1967, à 3 700 en 1972, cette réduction n'est pas due à la seule conteneurisation mais à la part croissante prise par les techniques modernes dans les trafics du Havre.(1) En Grande-Bretagne, la conteneurisation est la cause principale de la réduction du nombre de dockers : 30 % de 1957 à 1969. (2)

(1) Transports maritimes conteneurisés Cerlic 1975

(2) Ch. VERLACQUE : "Géographie ..." op.cité

Si les entreprises de manutention sont les premières touchées par l'accélération de la circulation des marchandises, d'autres risquent de l'être lorsque l'informatisation des procédures douanières et maritimes sera mise en place - cela n'a été fait jusqu'à maintenant que dans les opérations aériennes.

La répartition de personnel dans les différentes activités d'auxiliaires de transport maritime fait apparaître l'importance des salariés non permanents (en équivalent année - personne) dans les entreprises de manutention, et l'importance du personnel administratif et commercial dans tous les secteurs mais spécialement dans les entreprises de commissionnaires en douane et dans le sous-secteur d'agence maritime et de consignation : respectivement : 83 % et 87 % de l'ensemble des effectifs permanents.

Répartition des effectifs

	total	effectif permanent salarié			dockers et autres personnels non permanents	
		administratif commercial	dockers permanents	autre personnel	personnel roulant	équivalent année - personne
commissionnaire	8177	6 818	606	295	458	584
manutention	6472	3 118	1 728	1 383	243	7 505
agence maritime	3096	2 675	238	142	35	94
	<u>17739</u>	<u>12611</u>	<u>2782</u>	<u>1820</u>	<u>736</u>	<u>8 113</u>

3.2.3. Les principales entreprises d'auxiliaires de transport

CLASSEMENT des PRINCIPALES FIRMES d'AUXILIAIRE

de TRANSPORT selon leur EFFECTIF

	Pays d'origine	Effectif		Nombre de pays où la firme est implantée
		Total	Hors du pays d'origine	
1 INTERNATIO-MULLER	Pays-Bas	14 500	1 700	6
2 SCHENKER	R.F.A.	10 000	4 000	17
3 DANZAS	Suisse	10 000	8 300	11
4 GONDRAND	Multinat.	8 000	5 000	7
5 RUYS	Pays-Bas	7 100	2 100	12
6 SCAC	France	7 000	5 700	39
7 Van GEND et LOOS	Pays-Bas	6 800	1 200	6
8 MORY-HELMINGER	France	6 600	1 100	10
9 KUHNG and NAGEL	R.F.A.	6 600	2 000	28
10 CALBERSON	France	5 000	720	3
11 LEP	G.B.	5 000	1 700	12
12 PAMALPINA	Suisse	4 100	3 700	13
13 PAKHOED	Pays-Bas	3 000	800	6
14 EMERY	U.S.A.	2 500	500	17
15 E.M.I.	Belgique	2 400	1 200	12
16 THOMAS MEADOWS	G.B.	2 000	700	7
17 DUBOIS	France	1 600	105	1
18 JACKY-MAEDER	Suisse	1 500	600	11
19 WALLON-TTA	France	1 400	130	6
20 A E I	U.S.A.	1 400	785	15
21 MALISSARD SAUAREIX	France	1 200	50	2
22 HEPPNER	France	1 200	300	1
23 BOURGEY MONTREUIL	France	1 150	50	2
24 HARPER ROBINSON	U.S.A.	750	150	(?)
25 JOHEMANN	France	450	45	1

3.2. Le secteur des auxiliaires de transport en Europe

L'analyse du secteur des auxiliaires de transport dans les différents pays européens a été faite dans différents rapports que l'on résumera (1).

La naissance et le développement d'un secteur d'auxiliaire de transport sont liés à la géographie du pays qui détermine le mode de transport international privilégié : transport maritime en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas ; le transport ferroviaire et routier en R.F.A., en Suisse, la France apparaissant dans une position intermédiaire. Selon les pays les entreprises d'auxiliaire de transport ont vu leur développement lié à celui des transporteurs routiers ou de l'armement. Les uns (armements) bénéficient d'une surface financière beaucoup plus importante que les autres, le secteur des auxiliaires connaîtrait une croissance différente selon les pays : très puissant en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas, comme le démontre la pénétration en France de Ruys (lié à NSU), et plus récemment de la NFC, de P.O.; d'un autre côté, la dynamique exportatrice de certains pays peut donner des résultats similaires : l'exemple des auxiliaires allemands le démontre suffisamment. On peut cependant constater qu'il s'agit le plus souvent d'entreprises familiales qui ne sont pas intégrées dans un groupe financier.

Parallèlement, le développement du transport intérieur accroît le rôle du groupage; comme on l'a vu le groupage apparaît comme une activité autonome, puisqu'elle suppose l'existence de nombreux chargeurs qui ne sont pas à même d'assurer leur propre transport, et de plus en plus diversifiée, le groupeur peut souvent assurer l'entreposage et la gestion des stocks de son client, ce qui accroît encore son autonomie... Le groupage est aussi une activité qui connaît le plus de transformations techniques : informatisation des procédés, groupage de conteneurs. Les auxiliaires de transport des continentaux ont une maîtrise du transport intérieur et du groupage qui peut renforcer leur dynamique propre.

Dans tous les pays, on observe la disparition progressive d'entreprises trop spécialisées et le rôle de plus en plus important du commissionnaire de transport gérant l'ensemble de la chaîne... Ce rôle de

(1) CFCE : Les transitaires en R.F.A.

Les transitaires en Grande-Bretagne

Les transitaires au Bénelux

Les transitaires en Suisse

commissionnaire pouvant être assumé par une entreprise de groupage (pays continental) ou une émanation d'un armement...

3.2.1. Le secteur des auxiliaires de transport en R.F.A.

Les services rendus par le secteur des auxiliaires de transport en R.F.A. sont les mêmes qu'en France. Le transit aérien y est plus développé : les aéroports allemands concentrent une part importante du transit aérien provenant de la France de l'Est.

Le secteur des auxiliaires de transport est dominé par deux entreprises de taille mondiale.

Schenker, liée à la Bundesbahn Kühne und Nagel.

Il apparaît comme un rassemblement de nombreuses entreprises : il ne s'agit pas d'un secteur concentré. Les entreprises de transit étant le plus souvent liées à des entreprises de transport routier, cela n'est pas étonnant : on a vu que la structure du secteur transport routier apparaissait comme très dispersée et le mouvement de concentration restait assez faible.

Le secteur compte environ 4500 entreprises (2000 en France), 6 % des entreprises ont plus de 100 salariés. Ces entreprises moyennes (plus nombreuses qu'en France) ont une activité internationale importante. On verra (voir infra) qu'elles participent, avec les plus grandes à la pénétration du secteur français.

3.2.2. Le secteur des auxiliaires en Grande-Bretagne

La profession de Shipping and Forwarding agent a regroupé les agents de l'armateur (Ship's agent) et les succursales des transitaires du continent (forwarding agent). L'insularité de la Grande-Bretagne privilégie le transport maritime qui apparaît comme unique mode de transport international; le développement récent des navires ro/ro a suscité ce développement parallèle du transporteur routier international. L'auxiliaire de transport est donc dominé par l'armement : il est d'ailleurs rétribué uniquement par le

chargeur et non par le chargeur et le transporteur comme en Europe.

Le groupage ferroviaire qui a connu un essor important en Europe y représente une activité spéciale des auxiliaires. En Grande-Bretagne, les British Railways ont refusé aux auxiliaires la possibilité d'assurer cette activité, se la réservant pour elles-mêmes. Par contre, le transit aérien apparaît comme plus développé qu'en France : Londres Heathrow traitait un fret 1,5 plus important en volume que Paris.

Le secteur britannique se caractérise par les éléments suivants :

- le faible nombre des entreprises (500)
- l'importance des petites entreprises qui côtoient les deux "géants" du secteur :

- . LEP
- . Thomas Meadows

3 % des entreprises emploient plus de 100 personnes.

- l'intégration des transitaires dans un groupe souvent lié à un armement :

- . Anglo Overseas (P.O.)
- . Morisson (Furness Withy)
- . Haxter Hoare (Cunard)

3.2.3. Le secteur des auxiliaires aux Pays-Bas

Les Pays-Bas sont une plaque tournante du commerce international, une zone de transit importante. Rotterdam est connu comme le premier port "allemand". Pays de tradition maritime, les Pays-Bas ont mis en place un secteur de transport routier important lié à leur rôle de transit international.

Quatre grands groupes, eux-mêmes divisions de holdings à vocation maritime et industrielle dominent le secteur :

- Reys lié à l'armement NSU
- Van Gend and Loos filiale des chemins de fer néerlandais.

- Internatio Muller, division d'un holding industrielle et commerciale (Internatio) et d'un armement Müller.
- Pakhoed Transport Group.

Le secteur comprend un nombre important d'entreprises (350) liées aux transporteurs routiers.

°

° °

4 - Le MOUVEMENT de CONCENTRATION, la PENETRATION du CAPITAL ETRANGER

On a vu que si la structuration du secteur des auxiliaires de transport différait selon les pays, c'était surtout en France qu'elle apparaissait la plus instable : l'attention apportée à ce secteur était sous-tendue par la volonté que l'on avait de le faire évoluer. Avant d'analyser le rôle de l'Etat, du capital financier et du capital étranger dans le mouvement de concentration centralisation du capital, il convient de s'interroger sur ce que l'on entend par concentration - centralisation dans ce secteur et comment on peut l'appréhender.

Remarque préliminaire :

Si la notion de centralisation du capital, ou de concentration financière ne soulève pas de difficulté lorsqu'on l'applique pour analyser l'évolution du secteur, par contre celle de concentration technique (qui s'accompagne inévitablement d'une concentration financière) semble poser un problème lorsqu'on l'utilise pour analyser un secteur de service. En effet, la concentration technique consiste à mettre les facteurs de production en commun, à rationaliser la production et aussi à la diversifier (1) : dans des entreprises où la main d'oeuvre est aussi importante et où l'outil de travail se limite la plupart du temps au matériel de bureau et à un téléphone, parler de (et réaliser) des concentrations comme on les entend dans le domaine industriel peut soulever des difficultés. C'est bien cela qu'illustrent les nombreuses réticences des entreprises à une politique de concentration dont elles ne voient pas l'intérêt (est-ce qu'il y a une taille optimale dans une entreprise d'auxiliaire de transport?) et qui présente un danger pour chaque entreprise concernée : les clientèles de deux entreprises du secteur qui fusionnent ne s'ajoutent pas nécessairement (danger réel si l'on en croit l'opinion qu'ont les exportateurs français sur la taille des transitaires : très réticente vis-à-vis du gigantisme dans la profession (2). Il est certain que tant que ces entreprises restent uniquement des entreprises de main d'oeuvre, il est difficile d'opérer une concentration technique qui permette une utilisation optimale des différents établissements : on peut réaliser une

(1) Y. LE MORVAN : "La Concentration..." op. cité, p.30

(2) Etude de l'opinion et du comportement des exportateurs face aux différents agents de transport maritime. HEC, 1973

restructuration des marchés, en spécialisant l'entreprise sur le marché où elle était le plus présente, et les nouveaux établissements peuvent s'assurer mutuellement un fret de retour... Cependant l'évolution dans les facteurs de production du secteur qui se traduit par l'introduction du traitement informatisé du fret (et qui n'est d'ailleurs possible que dans les entreprises les plus importantes) permet d'obtenir plus aisément les avantages de la concentration; en effet, on peut alors réaliser une plus grande spécialisation des tâches par établissement en accélérant la circulation ^{des} données et en favorisant une concentration des décisions. Il n'en demeure pas moins que la concentration technique reste difficile à réaliser dans ce secteur : c'est ainsi que la politique d'achat intensif d'entreprises de taille moyenne qui est poursuivie par une grande firme étrangère n'est suivie d'aucune restructuration, les entreprises rachetées gardant leur autonomie commerciale et continuant à se concurrencer. Un autre exemple est donné par la croissance "tout azimut" d'une entreprise française, soutenue par un groupe financier important, qui n' a pas apporté tous les avantages escomptés : on a assisté à la fermeture de plusieurs établissements rachetés. Cela ne fait qu'illustrer le fait que la gestion d'une entreprise de service est très différente de celle d'une entreprise industrielle, et qu'une stratégie de concentration technique est difficile à réaliser dans ce secteur.

Le problème principal qui reste posé par la concentration est celui de sa mesure : il ne s'agit pas d'un choix d'indicateur mais des sources statistiques disponibles. Comme on l' a vu plus haut, on se heurte là au fait que cette activité n'est pas considérée comme autonome par l'appareil statistique qui privilégie une approche par mode de l'activité des auxiliaires de transport terrestres, et celui des auxiliaires de transport maritimes (1) et non la branche des auxiliaires de transport; or, au fur et à mesure de leur croissance les entreprises deviennent multimodales et les plus importantes n'appartiennent souvent pas au secteur. L'étude de la concentration financière reste assez limitée dans la mesure où les entreprises concernées par des fusions, des rachats, sont des entreprises familiales qui n' apparaissent pas dans les publications spécialisées et qui souvent gardent leur raison social; de plus elles sont souvent très réticentes à avouer les changements qui ont pu leur arriver; les résultats que l'on présentera seront donc limités.

(1) Enquête annuelle d'entreprise : auxiliaire de transport maritime Août 1975
auxiliaire de transport terrestre Août 75
SAEI.

La concentration des entreprises du secteur peut avoir des causes internes au secteur et à son développement, mais elle est considérable - ment accélérée par l'intervention des groupes industriels, des groupes bancaires et des entreprises étrangères. Le rôle de l'Etat reste très important puisqu'il intervient directement dans le secteur et qu'il a essayé d'y initier un processus de concentration.

4.1. Le rôle de l'Etat

4.1.1. Son intervention dans le secteur

L'intervention de l'Etat-entrepreneur dans le domaine des auxiliaires de transport se fait par l'intermédiaire de la S.N.C.F. qui contrôle le Sernam, et, à travers des prises de participation du S.C.E.T.A. (Société de contrôle et d'exploitation de transport auxiliaire), les sociétés Bourgey Montreuil et Calberson, deux des plus importantes entreprises d'auxiliaires de transport françaises-Calberson étant le premier groupeur français).

Le Sernam a commencé par reprendre le service messagerie de la S.N.C.F. et a ensuite étendu son champ d'action en devenant le commissionnaire de transport de la S.N.C.F. Le Sernam s'est très vite affirmé comme un concurrent dangereux pour les autres professionnels, bénéficiant de l'infrastructure des chemins de fer, il a pu s'engager dans une politique d'entrepôt et utilisant les vastes possibilités du domaine immobilier qui l'a revalorisé - les surfaces étaient jusqu' alors louées à des prix dérisoires aux entreprises privées -. Le Sernam étant peu présent dans le domaine routier et au niveau international (à l'exception de sa filiale CNC qui représente la société Intercontainer en France) on pourrait penser que les sociétés essentiellement routières et d'envergure internationales qui sont contrôlées par la S.N.C.F. viendraient compléter son champ d'action ; le bloc Calberson - Bourgey Montreuil - Sernam serait le groupe français le plus important. Or, il n'en est rien, et, au contraire on assiste à une concurrence importante entre le Sernam et les deux compagnies à statut privé qui en tant qu'auxiliaires

jouent un rôle important pour diriger leurs clients vers tel ou tel mode de transport : il n'est alors pas étonnant que la récession actuelle ait touché plus fortement le transport par fer que celui par route : la baisse de trafic a été de 20 % en 1975 alors que le trafic par route a subi une perte moyenne de 10 à 15 %.(1) Cette pratique s'explique peut être dans l'hypothèse de la fermeture à moyen terme de certaines lignes : la S.N.C.F. préparant la relève en essayant d'être présente sur la route. Il n'en demeure pas moins que l'importance du secteur public est beaucoup plus faible que l'on ne la présente habituellement.

4.1.2. et dans la politique de concentration

Si les appels à la concentration des entreprises du secteur doivent être replacés dans le cadre plus général de la stratégie industrielle de l'Etat (2) il n'en reste pas moins que les raisons invoquées sont spécifiques au secteur : détournement de trafic, déficit de la balance des invisibles... tout cela pose la question du rôle "stratégique" que jouerait ce secteur dans le commerce extérieur.

4.1.2.1. Le rôle stratégique du secteur

On a souvent insisté sur le rôle stratégique que jouerait le secteur des auxiliaires de transport. Et même, selon certains "chaque fois qu'un auxiliaire français est remplacé par un auxiliaire étranger, le risque de compromettre la rentabilisation d' "équipements onéreux (navires, ports) s'accroît" (3). Les auxiliaires de transport joueraient donc un rôle essentiel tant pour la commercialisation des divers transports nationaux que pour

(1) Le Monde, 8/10/75: à ce sujet, le représentant de la S.N.C.F. se plaignait de ce que sa société n'était pas assez présente dans le secteur des auxiliaires. Cependant, une partie de cette baisse de trafic s'explique par les retombées de la crise de la sidérurgie.

(2) On peut noter à ce propos que l'on a mis en parallèle ce secteur avec celui des industries agricoles et alimentaires.

(3) Rapport Kaltenbach

l'orientation des flux de marchandises transportées de préférence vers les ports nationaux, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Cette image a joué, et joue encore, sans conteste, un rôle mobilisateur très important sur les problèmes soulevés par les auxiliaires, notamment auprès des auxiliaires eux-mêmes ainsi qu'auprès des transporteurs et de l'administration.

Il convient de nuancer ce genre d'affirmation, en effet, on sait par ailleurs que la France est un pays "chargeur" (1) et que s'il fallait expédier la totalité de la marchandise par nos propres infrastructures, 60 % du fret resterait au sol faute de moyens de transport adéquats sur certaines destinations" (2). Cependant le détournement du trafic par les ports du Nord évolue. Mais si les ports du Bénélux sont les premiers ports français à l'étranger (3), cela ne s'expliquerait pas seulement par la politique des ventes des firmes, ni par la faiblesse (relative) des auxiliaires français à l'égard de leurs confrères, la raison ^{devrait} ~~en~~ être recherchée dans un ensemble de causes de nature diverse, susceptibles de se renforcer, où il ne semble pas que les auxiliaires de transport aient un rôle déterminant. Au contraire, il semblerait plutôt que ces derniers ne fassent que suivre le mouvement des flux de marchandises détournées vers les ports étrangers, contribuant du même coup à maintenir et à renforcer cette direction. En quelque sorte nous retrouvons, ici, les conclusions dégagées antérieurement selon lesquelles l'activité des auxiliaires ne fait que suivre le mouvement général de la marchandise, sans le déterminer.

Selon un rapport du CERLIC, qui étudie le poids relatif des différents facteurs influant sur le passage d'une partie du commerce extérieur français par les ports étrangers :

- 27 % des causes de détournement sont liées aux navires et aux lignes maritimes;

(1) Journée de l'exportation, avril 1975

(2) Où sont passés les transitaires, Usine Nouvelle, avril 1975

- 25 % sont afférentes à l'outil portuaire;
- 23 % résultent de la politique des armements (ou des conférences);
- 8 % sont dues à la qualité du tertiaire portuaire;
- 8 % des détournements sont imposés par le partenaire commercial de l'importateur ou de l'exportateur;
- 7 % peuvent être considérées comme des détournements naturels (causes "géographiques" (1)

Si les chargeurs, seuls ou conjointement avec leur auxiliaire de transport, exercent le rôle premier dans le choix du port, c'est en tenant compte de tout un ensemble d'éléments : diverses facilités d'acheminement au port, diverses conditions tarifaires; ou encore des conséquences de la politique des armateurs. Par exemple, jusqu' à une date récente le trafic en provenance d'Australie par conteneur ne touchait pas les ports français, les peaux destinées à Mazamet transitaient donc par la Hollande au lieu d'être débarquées à Marseille.

Les P.M.E. exportatrices ou importatrices ont tendance à favoriser les ports français, surtout les plus proches de leur établissement, tandis que les chargeurs importants concentrent leurs envois au niveau européen; ils font donc davantage transiter leurs achats et leurs ventes par des ports étrangers, et les avantages offerts par ces ports, notamment ceux de l'Europe du Nord les attirent de plus en plus.

L'activité de l'auxiliaire, quant à elle, a peu d'influence directe à l'importation dans le choix du port; il ne dispose en effet que rarement de la maîtrise du fret car la plupart des importations sont traitées C.A.F. (2). A l'exportation, dans la mesure où sa fonction est de collecter le fret, l'auxiliaire a une pratique qui s'apparente plus à celles des chargeurs importants, il se détermine en fonction des différents avantages consentis par les ports et les transporteurs : tarif, régularité des départs, facilité d'accès, etc. Il convient de souligner, ici, que les prix réellement pratiqués en transport international routier sont souvent inférieurs à ceux

(1) Dans les transports d'acheminement... op.cité, p.70

(2) id.

du transport intérieur, surtout pour le transport avec le Benelux et l'Italie. Il en résulte qu'à distance égale, l'acheminement à un port étranger, qui implique donc un transport international, sera plus intéressant, ce qui accroît le détournement des marchandises vers les ports de l'Europe du Nord. (1)

Le choix du port, étranger ou national, par l'auxiliaire dépend aussi de ses activités annexes. Par exemple, s'il est transporteur routier ou lié à un transporteur routier, il aura une tendance à effectuer le groupage par camions plutôt que par le chemin de fer afin d'avoir des tonnages importants et obtenir des tarifs plus réduits. Comme ces avantages sont supérieurs lorsqu'il s'agit de transport routier international, les flux de marchandises auront tendance à s'orienter vers les ports étrangers.

Enfin, les auxiliaires eux-mêmes sont largement implantés dans l'Europe du Nord, notamment à Anvers. Ils y organisent, en quelque sorte, le suivi des flux de marchandises détournés, et en cela, ils ne peuvent que contribuer à le maintenir.

Aussi, dans l'ensemble, actuellement, nous semble-t-il que l'auxiliaire des transports ne joue pas un rôle déterminant dans l'orientation des flux de marchandises vers tel ou tel port, en matière de commerce maritime. ^{Cependant} lorsque l'auxiliaire peut avoir l'initiative dans le choix du port, il n'est pas certain, tant pour des raisons tenant aux transports (avantages tarifaires) que pour des raisons tenant à l'activité même des auxiliaires, que celui-ci donne la préférence aux ports français.

4.1.2.2. L' appel à la concentration

La pratique de l'Etat a visé à pousser l'internationalisation de l'espace d'intervention de la branche en essayant de consolider un petit nombre de firmes dominantes qui garantiraient par leur focalisation nationale une certaine autonomie dans le concert international. On peut en effet noter qu'un des principaux griefs adressés à la branche est de ne pas avoir suivi

(1) On peut noter l'existence d'un détournement vers Gênes

mouvement d'internationalisation, de ne pas être à la hauteur du commerce extérieur français. La pénétration importante des firmes étrangères en France (par rachat ou nouveaux investissements) n'a provoqué une réaction de la part de l'administration que parce qu'elle n'était pas compensée par une politique analogue des entreprises françaises : l'implantation des firmes françaises à l'étranger est importante, mais correspond aux anciens courants d'échanges (très importante dans la zone franc, beaucoup moins dans la CEE). S'il est certain que l'implantation des entreprises d'auxiliaires de transport ne précède par les échanges, mais les accompagne, avec un certain retard, il n'en reste pas moins que la structure familiale de nombreuses entreprises reste un frein à tout redéploiement : les faibles ressources qu'elles peuvent mobiliser, le caractère aléatoire de la rentabilité des investissements à l'étranger, le fait que l'Etat ne les aide pas, font que ces entreprises préfèrent dans la majorité des cas avoir des correspondants qu'investir dans une filiale ou dans le contrôle d'une entreprise étrangère.

La réaction de la profession est à nuancer. Pour certains, elle a été rapide et positive : "Ont-ils compris la leçon? pour certains d'entre eux apparemment. Et ils s'en souviendront longtemps. Ainsi la Soc (du groupe Suez) dispose d'une nouvelle équipe de direction depuis l'automne 74. De son côté le groupe Calberson adopte une nouvelle politique de pénétration sur les marchés internationaux que l'on retrouve également à la Saga (Banque Rotschild). Rarement la profession n'aura réagi si vite après les accusations portées contre elle... le souffle est passé si près..." (1)

(1) Usine Nouvelle, Avril 1975

On peut cependant constater que seules les entreprises importantes et liées à un groupe ont réagi : mais est-ce que l'intervention de l'administration n'a pas fait que renforcer un mouvement qui était déjà amorcé?... En ce qui concerne les autres entreprises, et donc la grande majorité que représentent les syndicats professionnels, la réaction a été aussi vive mais négative : les appels à la concentration ont été accueillis avec réticence à l'Assemblée générale (1) de la Fédération française des commissionnaires de transport et avec hostilité lors de la Table ronde sur les auxiliaires de transport.(2) organisée par l'administration.

" Il est vrai que la Profession compte un certain nombre de petites entreprises à caractère presque artisanal, comportant moins de dix salariés. Leur valeur économique peut être discutée par certains économistes qui pensent qu'elles sont appelées à disparaître à brève échéance. On assiste par ailleurs, actuellement, à un certain regroupement de la Profession.

Néanmoins, par leur spécialisation et leur connaissance du métier, ces entreprises rendent des services très appréciables.

Par ailleurs, l'adaptation continue aux demandes des clients, la flexibilité dont les commissionnaires de transport doivent faire preuve journallement ne sont pas toujours compatibles avec des unités de modules trop importants. La meilleure preuve en est que, même dans les très grosses firmes, la succursale, tout en se pliant à une politique générale de groupe, reste centre de décisions.

A ceci s'ajoute que le client préfère le contact personnel avec un responsable qualifié, ce qui limite également la taille de l'unité. La dimension n'est pas garante de l'efficacité et, si la compétition internationale favorise la création de groupes puissants, il se trouvera toujours des entreprises indépendantes, possédant une technique particulière où la connaissance d'un marché, pour être parfaitement

(1) juin 1974

(2) avril 1975.

" compétitives et s'épanouir pleinement.

Firmes moyennes, polyvalentes, bien gérées et disposant de quelques axes privilégiés de trafics, peuvent être le fer de lance de la Profession, pour la conquête des places étrangères.

Néanmoins, il est évident qu'elles doivent se renforcer afin de faire face à la concurrence de nos partenaires européens et pour s'implanter à l'étranger".(1)

L'appel direct à la concentration n'a eu que peu de prise sur les entreprises; l'appel plus discret que représentent les facilités accordées aux GIE n'en a pas eu beaucoup plus. Le groupement d'intérêt économique a l'avantage de représenter une formule souple de concentration : il s'est développé pour certaines opérations ponctuelles (parc de conteneurs à Marseille, opérations douanières à Roissy où d'ailleurs la formule était imposée). Il ne semble pas que la formule ait connu beaucoup de succès par ailleurs : les faillites retentissantes de certaines entreprises (Walbaum, TVF) les difficultés des plus petites entreprises ont amené les éventuels participants d'un GIE à beaucoup de réserve.

Il semble donc que les différentes tentatives faites par l'Etat pour restructurer le secteur se soient révélées inopérantes, sauf en ce qui concerne les entreprises déjà engagées dans un processus de concentration; ces entreprises étaient, comme on le verra, dans la mouvance du capital financier.

(1) Assemblée générale de la FFCAT, juin 74.

4.2. Rôle du capital financier

4.2.1. Deux types d'approche

. En étudiant le rôle qu' a joué le capital financier dans le secteur des activités de service liées au transport, on peut privilégier deux types d'approche : l'une liée à la rentabilité de ce secteur, l'autre à la place qu'il occupe dans la circulation des marchandises.

La rentabilité de ce secteur . En effet, la mise en valeur du capital opérée par le capital financier se fait par une alternance de mouvement d'engagement et de retrait des capitaux en fonction de la rentabilité de ce capital.(1) Ces mouvements ont affecté le secteur des auxiliaires de transport; il est difficile d'appréhender la rentabilité financière du secteur, et même si cela était possible, le résultat obtenu ne serait qu'une moyenne qui ne pourrait pas faire préjuger du résultat de telle ou telle entreprise. Le calcul du ratio de rentabilité financière des capitaux (autofinancement/ fonds propres) (2) effectué à partir de l'échantillon de la centrale des Bilans de la Banque de France permet d'obtenir les chiffres suivants à titre d'indice (l'échantillon est peu représentatif de l'ensemble) :

1971	1972	1973
13 %	15 %	16 %

Ces résultats illustrent une rentabilité un peu supérieure à la moyenne d'après la fresque historique du système productif.... L'attrait financier exercé par le secteur des auxiliaires de transport se traduit aussi par le gain d'activité constaté sur ces titres de valeur en Bourse.(3)

La rentabilité financière du secteur contraste d'ailleurs avec la marge d'exploitation (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée) calculée à partir des comptes de transport (4):

(1) Capital financier et accumulation monopoliste, Eisler, IREP, 1972

(2) Fresque historique..., p.31

(3) Auxiliaires de transport : des positions à prendre, Entreprise, 5/04/74

(4) Pour 1973, on ne dispose pas de chiffres globaux.

1966	1967	1968	1969	1973
26,5 %	26,6 %	25,1 %	22,2 %	20,6 % (auxiliaire terrestre)
				14,1 % (auxiliaire maritime)

Cette baisse du ratio "marque d'exploitation" traduit effectivement pour les auxiliaires la fin de ce que l'on a appelé "l'âge d'or" : elle correspond à la prise de conscience grandissante du coût du transport par les firmes chargeurs qui essaient de comprimer par tous les moyens les marges des auxiliaires... Il ne s'agit que d'indices qui placent le secteur dans une situation très inférieure par rapport à d'autres d'après la fresque (le résultat pour l'ensemble des secteurs est stable de 60 à 72 autour de 42 %). La baisse est amplifiée du fait que le ratio prend en compte les revenus des entrepreneurs individuels au numérateur.

La place de ce secteur dans le procès de circulation des marchandises car en effet dans le processus d'internationalisation la fonction du capital financier tient moins à une fonction d'égalisation - entrecroisement des cycles du capital social - qu' à une fonction d'articulation du processus productif et du processus de circulation en poussant et en élargissant le circuit de circulation des produits (1) : or, comme on l' a vu l'entreprise d'auxiliaire est directement concernée par l'élargissement de la circulation lorsqu'elle n'y contribue pas. C'est un peu dans ce sens que l'on peut percevoir la renaissance de la société Saga liée au groupe Rotschild : "la Saga renait pour tout ce qui touche aux échanges internationaux des activités portuaires jusqu' aux assurances et aux prestations financières".(2)

-
- (1) Firmes multinationales et procès d'internationalisation, PALLOIX, op.cité
(2) Expansion 09/75 : les nouveaux Rotschields.

La pénétration des groupes financiers peut s'entendre aussi bien comme une volonté d'acquérir la maîtrise du fret que dans une optique de rentabilisation des capitaux en intervenant dans un domaine resté jusqu'ici relativement ouvert. Cependant deux caractéristiques propres au secteur peuvent favoriser la pénétration du capital financier :

- il s'agit d'un secteur où les immobilisations restent faibles : outre l'immobilier il s'agit de matériel roulant - lorsque l'entreprise ne pratique pas une politique d'affrètement ou de location, ce qui est le cas le plus fréquent dans les entreprises importantes - des moyens de manutention et du matériel de bureau - dont les moyens informatisés - : les entreprises du secteur sont donc aisément contrôlables, et ce, d'autant plus que les investissements y sont difficiles comme l'illustrent les réticences des firmes françaises devant une implantation à l'étranger,
- les conditions d'activité propres au secteur font que les entreprises sont souvent amenées à jouer un rôle d'intermédiaire financier (paiement à court terme, les clients ne remboursant qu'à crédit) ce qui les rend très sensibles à la politique de crédit et les amène à faire appel au système bancaire dans des conditions souvent difficiles.

Alors que le secteur des auxiliaires de transport peut représenter un placement lucratif - et on verra que certaines prises de participations de groupes étrangers s'expliquent ainsi -, qu'il est présent à un instant important de l'articulation entre procès de production et procès de circulation - les interventions de plusieurs firmes multinationales dans le secteur sont là pour le démontrer -, et qu'il est aisément contrôlable - et de plus en plus dans la conjoncture actuelle - la pénétration du capital financier dans cette activité semble stationnaire si on la compare avec celle du capital étranger; elle n'a cependant pas été sans effet : l'internationalisation des firmes passées sous le contrôle des groupes financiers est sans commune mesure avec celle que peut connaître les autres entreprises du secteur.

4.2.2. Intervention du capital financier dans le secteur entre 1960 et 1975

Il n'existe pas encore (1) d'étude systématique de la structure financière des entreprises d'auxiliaires de transport. On peut cependant souligner à l'aide des documents disponibles les relations qui existent entre quelques unes de ces entreprises et les grands groupes.

De 1970 à 1975, deux des plus grandes entreprises du secteur, la SCAC et la SAGA, ont vu se renforcer le contrôle des groupes financiers Suez et Roschild, deux autres, Wallon et TTA sont passés sous la mouvance du groupe Lazard. En étudiant l'impulsion donnée à ces sociétés et leur développement on verra que les deux approches (rentabilité - internationalisation) se combinent et donnent le sens de cette pénétration, qui s'est prolongée dans d'autres sociétés de plus petite taille.

4.2.2.1. Développement des firmes sous contrôle

a) Le développement du groupe S.C.A.C. est très caractéristique.

A l'origine, on trouve en effet une société de commerce (combustibles, bois, exploitations forestières) et industrielle en Afrique (matériaux de construction) qui en utilisant la base commerciale de son activité (notamment le réseau d'agences) a développé l'ensemble des activités d'auxiliaires tant par extension et création d'unités "propres" que par rachat et absorption de firmes existantes. On assiste alors à une réorientation du capital mis en oeuvre qui se déplace des secteurs proprement commerciaux vers les activités d'auxiliaires de transport. Il semble, d'ailleurs, que cette réorientation si elle n'est pas due à la prise de contrôle de la firme par le groupe Suez (15 % du capital en 1970) en a été renforcée.

De 1970 à 1975, le contrôle direct de Suez est passé de 15 % à 33 %, auquel s'est ajoutée une participation par l'intermédiaire de la Banque

(1) Etude en cours à H.E.C..

financière de Crédit de 6,7 %.

On a assisté pendant cette période à un certain resserrement des activités du groupe qui contrôlent 114 sociétés en 1975 contre 143 en 1970 et à un certain désengagement des activités de négoce de matériaux de construction (12 entreprises au lieu de 31).

Dans le secteur transport, la politique de rachat a été souvent contestée: il semble que les opérations effectuées ne se soient pas toutes révélées probantes - les échecs étant dus aux difficultés créées par le manque de coordination entre les différents établissements.

Le renforcement du contrôle opéré par le capital financier s'est accompagné d'une internationalisation croissante de l'espace d'intervention de la firme et de ses implantations. En 1970, la S.C.A.C. était surtout présente en Afrique : Sénégal, Congo, Côte d'Ivoire, Cameroun, Dahomey, Gabon, Haute Volta, Mali, Niger, Mauritanie, Togo, Madagascar par l'intermédiaire des différentes filiales de la Socopao; en Europe, on trouvait des implantations en Italie et en Belgique. En 1975, elle s'est implantée en outre en Grande - Bretagne, Suisse, Hollande, R.F.A., Etats-Unis et au Moyen - Orient (Liban, Syrie, Irak, Arabie Saoudite, Iran). L'ouverture importante sur l'Europe s'accompagne d'un développement important de l'engagement de la société dans les activités fluviales par l'intermédiaire de la Sanara. En Afrique, l' " africanisation " des capitaux qui est en voie d'accomplissement correspond à un certain désengagement qui permettra de renforcer les nouvelles positions de la société.

En 1974, cette société de commerce réalise la plus grosse part de son chiffre d'affaire en tant qu'auxiliaire de transport (35,7 %), les combustibles et les bois venant respectivement au second rang (avec 29,6 %) et au troisième (avec 26 %) et, sur un effectif total permanent de 17 700 personnes, 8 600 sont employées de façon permanente à des activités d'auxiliaire, soit 48,7 % du personnel.

b) C'est dans les années 1969-1971 qu'une société jusque là essentiellement tournée vers l'armement, la SAGA (Société Holding contrôlée à 47,78 % par le groupe Rothschild) réalise une partie de ses actifs dans le domaine de l'armement pour s'orienter vers des activités d'auxiliaires notamment en absorbant des entreprises d'auxiliaires de transport. Depuis 1970, le contrôle s'est un peu accru passant à 49, 5 %.

La société est surtout présente en Afrique par l'intermédiaire de la SOAEM; c'est en 1974 qu'elle a accru sa politique de diversification dans le domaine des échanges internationaux : créations d'affaires en Iran, re - engagement dans l' armement, en se spécialisant dans le transport des colis lourds (usine clé en main) avec la création de la société Internavis (en association avec un groupe néerlandais) et naissance de la société Laffite international (avec la banque Rothschild) ce qui lui permettra de prendre une part active dans les grands courants commerciaux.

Cette accélération des activités internationales de la société s'accompagne d'un engagement dans la collecte du fret à l'intérieur (prise de participation dans deux sociétés lilloises de groupage), ce qui lui permet de se constituer une base logistique importante pour ses activités de transit et de commissionnaire de transport.

En 1974, les activités d'auxiliaires de transport représentaient 31,9 % de l'ensemble des activités du groupe (armement, stockage, ravitaillement de plates formes, transport de voyageurs et réparation navale).

c) La pénétration du capital financier dans les affaires WALLON et T.T.A. (Tous transports aériens) n'est que le résultat du fait assez récent que constitue l'intervention du groupe bancaire Lazard dans le groupe d'armement Fabre - Chargeurs Réunis qui dès 1970 contrôlait la société WALLON (Chargeurs réunis : 30,9 %, Fabre : 10 %) et la société T.T.A. (51 %) depuis 1969. Alors qu'en 1970, le groupe Lazard ne contrôlait pas du tout les Chargeurs Réunis, il est devenu depuis l'actionnaire principal de cet armement (22 % directement, plus une participation de 19,82 par l'intermédiaire

d'Eurofrance). Depuis cette prise de contrôle du groupe Chargeurs - Fabre, la participation dans les sociétés d'auxiliaires s' est renforcée : Wallon est maintenant contrôlé à 94 % par les Chargeurs Réunis et T.T.A. à 73 % (par l'intermédiaire de Air Investissement).

Le contrôle effectué par les Chargeurs sur Wallon, ne s'ac -
compagnait pas d'une coordination avec les activités de l'armement - collecte
de fret - : la société s'était acquise une spécialisation dans le transport
des automobiles et s'était elle-même engagée dans l'armement pour cela (dans
la G.I.E. de Car line et en armant ses propres bateaux spécialisés.

La pénétration du groupe Lazard s'est accompagné d'un dévelop -
pement notable de l'envergure de la société et de son internationalisation.
En 1971, la société Wallon contrôlait 12 entreprises (dont 7 à plus de 50 %),
en 1973, 16 (dont 9 à plus de 50 %) en 1975 elle en possède 25 (dont 15 à la
majorité). Pendant le même temps les implantations à l' étranger se sont
multipliées : en 1973 au Liban, puis en Italie, Espagne, R.F.A., Nouvelle
Calédonie.

La société T.T.A. s'est surtout caractérisée par un dévelop -
pement très rapide dans le domaine du fret aérien en s'engageant dans le
groupage : 830 tonnes traitées en 1965, 10 000 en 1972; elle contrôle 10 %
du marché.

d) A côté de ces participations importantes des groupes finan -
ciers dans des firmes qui comptent parmi les plus puissantes du secteur, on
peut relever d'autres contrôles qui se font par l'intermédiaire de sociétés
commerciales de groupes industriels importants liés à Suez :

- la société Herpin contrôlée par Davum, filiale de Saint-Gobain -
Pont à Mousson,
- la société Riss contrôlée par Daval, filiale de Sacilor.

Ces contrôles doivent être replacés dans le contexte plus général que l'on a déjà évoqué : l'engagement de plus en plus important des "chargeurs" dans le transport et leur volonté de maîtriser cette activité. Il en est de même pour Transcap contrôlé par la C.F.A.O. et de la participation de Parisbas, par l'intermédiaire de la société commerciale S.C.O.A. dans la S.O.A.E.M. (avec le groupe Rothschild).

4.2.2.2. Autres prises de participation

L'intervention du capital financier dans les autres entreprises du secteur est peu connue : il ne s'agit la plupart du temps que d'entreprises moyennes, d'envergure régionale dont un groupe financier aura hérité au hasard d'un engagement; on ne retrouve pas de société de la taille de celles que l'on a décrites; comme on le verra les autres "leaders" du secteur restent des entreprises familiales et des firmes passées sous le contrôle d'entreprises étrangères très puissantes et souvent elles aussi de caractère familiale...

Parmi les entreprises où l'on a pu noter la pénétration de groupes financiers, on notera :

- la CEGEF, compagnie des entrepôts et gares frigorifiques, spécialisées dans les denrées périssables (groupe Lazard et Rothschild)
- la SITA, société de transport d'automobiles contrôlée par la Lyonnaise des eaux et de l'éclairage (Suez)
- la Citra (banque Worms).

Il s'agit d'entreprises où le contrôle est effectif depuis 1970, mais qui spécialisées (région ou type de prestation) ne jouent pas un rôle de commissionnaire de transport qui les amènerait à avoir une implantation à l'étranger.

L'intervention du capital financier dans le secteur est donc limitée à quelques entreprises déjà importantes : elles ont réalisé approximativement 20 % du chiffre d'affaires des plus grandes entreprises d'auxiliaires et transporteurs routiers confondus en 1973. Si cette pénétration s'est caractérisée par un développement des entreprises contrôlées qui connaissaient moins de difficultés pour mobiliser des capitaux, elle s'est surtout marquée par une internationalisation croissante de ces entreprises.

L'étude de l'intervention du capital financier dans les entreprises d'auxiliaire de transport permet de voir que cette pénétration n'obéit pas à une logique identique dans chacun des cas même si elle se traduit par une même conséquence : l'internationalisation croissante des firmes. On peut opposer la logique transport d'un groupe tel que la banque Lazard à la logique industrielle du groupe Suez.

Le groupe Lazard contrôle les Chargeurs Réunis, mais aussi U.T.A. (Union des transports aériens) et à une participation dans Air Inter; il a récupéré l'Union navale (transport maritime de pondereux) qui était jusqu'à 1973 sous le contrôle de Paribas qui s'est partiellement désengagé des activités de transport. Si la coordination entre les activités de transport et celles d'auxiliaires de transport ne sont pas automatiques au sein du groupe, il n'en reste pas moins que l'on peut parler d'une stratégie transport du groupe Lazard, comme d'ailleurs du groupe Worms qui est surtout présent dans l'armement Navale Worms.

TABLEAU RESUME DE LA PENETRATION DU
CAPITAL FINANCIER

Groupe Suez

directement : S.C.A.C.
indirectement : HERPIN (SGPM)
RISS (SACILOR)
SITA (SLEE)

Groupe Lazard

indirectement : WALLON (Chargeurs Réunis)
T.T.A. (Chargeurs Réunis)
C.E.G.F.

Groupe Rothschild

directement : SAGA
indirectement : CEGF (avec Lazard)

Groupe Worms

indirectement : Citram

La logique industrielle des prises de contrôle du groupe Suez est moins évidente. On assiste à une prise en compte des activités de transport par un certain nombre d'entreprises industrielles sous la mouvance de la compagnie financière de Suez : Saint Gobain - Pont à Mousson, Sacilor. Il ne semble pas que la stratégie de la S.C.A.C. soit complémentaire de ces différents mouvements que l'on constate, la S.C.A.C. est restée jusqu' à maintenant un groupe où les activités de négoce, de combustibles et de transport était jusqu' à maintenant assez mélangées, mais il semblerait que l'on assistera bientôt à une réorganisation qui isolerait les différentes activités et donnerait une impulsion nouvelle au secteur transport.

La compagnie financière de Paris et des Pays-Bas qui est fortement engagée dans les sociétés commerciales internationales par l'intermédiaire de la SCOA (Société commerciale de l'Ouest Africain) et plus récemment de la société Ollivier (commerce avec l' Extrême Orient) est moins engagée dans les activités de transport - dans la Soaem, en Afrique, en liaison avec le groupe Rothschild (SAGA) et dans les Chargeurs et Gazocean (voir I. 3.3.5.2.)

L'emprise du capital financier sur les activités d'auxiliaire de transport en France contraste par ailleurs avec ce qui se passe en R.F.A. où les entreprises les plus internationales restent souvent des entreprises familiales (le cas des sociétés Suisses est similaire); aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, le secteur des auxiliaires de transport s'est très vite constitué sous la tutelle des armements, qui dans ces pays comme ailleurs, sont souvent liés à des groupes financiers, vue la masse considérable des investissements qu'ils sont amenés à mettre en place.

Le rôle des compagnies d'assurance, important dans tout ce qui concerne le transport maritime reste limité dans le secteur des auxiliaires; le rôle de l'auxiliaire reste celui d'un courtier d'assurance et on ne note pas de prise de contrôle de société d'auxiliaire par des compagnies d'assurance.

4.3. La pénétration du capital étranger

Le mouvement de concentration - centralisation du capital dans le secteur des auxiliaires de transport amorcé par les groupes financiers, désiré par l'administration, semble se concrétiser à travers la pénétration du capital étranger en France qui s'est accéléré ces dernières années. L'ampleur du phénomène contraste surtout avec la faiblesse des investissements français à l'étranger qui restent le fait des trois entreprises contrôlées par le capital financier.

Les investissements réalisés par les entreprises étrangères (création de filiales, prise de contrôle d'entreprises existantes) ne poursuivent pas tous le même objectif : implantation frontalière liée aux seules opérations de transit, expansion d'un groupe qui cherche à s'assurer la maîtrise du fret, recherche d'un créneau particulier du marché du transport, ou attrait d'un placement à l'étranger dans une entreprise "rentable".

4.3.1. L'ampleur des investissements étrangers

La pénétration du capital étranger dans l'économie française a été mesurée dans le recensement le plus récent des investissements étrangers de 1962 (1) : ce travail a permis de calculer le taux de pénétration par type d'activité, en mesurant la part détenue du capital social, du chiffre d'affaires, et du total de l'actif du bilan. Le recensement le plus récent se limite malheureusement aux seules activités industrielles (2). Par ailleurs le seul indicateur dont on dispose est le capital social; ^{aussi} pour représenter l'influence étrangère on a pondéré les données de la direction du Trésor sur le capital social de l'entreprise contrôlée par le taux de participation lorsque celui-ci est compris entre 20 et 50 %, et on a considéré qu'au-delà le contrôle est total, cette méthode rend compte de la réalité

(1) Statistiques et Etudes financières, mars 1967

(2) Les données dont nous disposons proviennent directement de la direction du Trésor et du recensement des investissements étrangers en France (Opera Mundi).

RECENSEMENT DES INVESTISSEMENTS ETRANGERS EN FRANCE

EN 1962

SECTEUR AUXILIAIRE

TRANSPORTS

(en milliers de francs)

Contrôle juridique	
Capital nominal du Secteur	373 292
Participation étrangère	29 192
%	7,82
Puissance financière	
Actif net du secteur	946 559
Part de l'étranger sans actif net	74 021
En cours des prêts de l'étranger	12 072
Contrôle économique	
Chiffre d'affaires total du secteur	3 123 474
Chiffre d'affaires sous contrôle étranger	165 213
%	5,29

Source : statistique et études financières, mars 1967

EVALUATION DES INVESTISSEMENTS

ETRANGERS EN FRANCE

EN 1975

SECTEUR AUXILIAIRE TRANSPORTS

(milliers de francs)

<u>contrôle juridique</u>	
Capital nominal du secteur	750 000
Participation étrangère	160 000
%	25

Source : évaluation à partir des données de la Direction du Trésor

du contrôle, que ne souligne pas la seule prise en compte du critère juridique (1). Le recensement de 1962 pondérerait par le taux de participation quelqu'il soit. Le tableau (page précédente) présente le recensement des investissements en 1962.

Depuis cette date on a assisté à une très nette accélération de cette pénétration étrangère comme l'atteste la tableau suivant :

Classification en fonction de la 1ère prise de participation (2)

Avant 1961	39 sociétés
De 1961 à 1965	19 sociétés
De 1965 à 1970	25 sociétés
De 1970 à 1975	39 sociétés

Cette pénétration s'est surtout portée sur des entreprises de taille importante (3) pour le secteur (4) :

Importance du capital social détenue (5)

Capital social	Nombre de sociétés
moins de 100 000 F	33
De 100 à 500 000 F	44
De 500 à 1 000 000 F	15
De 1 à 5 000 000	19
Plus de 5 000 000	11

(1) Economie et Statistiques n° 68

(2) Table ronde sur les auxiliaires de transport

(3) Ibid

(4) Le ratio capital social/total du bilan est relativement stable pour les entreprises moyennes et grandes : le capital social n'a pas qu'une valeur juridique mais aussi économique , d'après Economie et Statistiques, juin 1975, p.83

(5) Comme référence : capital social de Calberson (1er groupeur français) : 2 millions; SCAC : 80 millions (mais cette société a des activités multiples).

Le tableau ci-dessous fournit la ventilation par tranche d'une partie des entreprises (50 sur 122): les entreprises les plus facilement identifiables sont les plus grosses, ce qui entraîne un biais statistique important :

Effectif salarié au 31/12/73 (1)

Salariés	Nombre de sociétés
0 à 50	31
50 à 100	8
100 à 500	6
500 à 1000	3
Plus de 1000	2
	<hr/>
	50 (2)

D'autres sources (3) précisent que les 60 sociétés détenues par les 30 grands groupes étrangers les plus puissants représentent un effectif de l'ordre de 13 000 personnes, sur un total de 78 000 pour l'ensemble du secteur des auxiliaires de transports. Ce ratio donne une meilleure image de la réalité, mais conduit pourtant à sous-estimer l'importance des transitaires étrangers en France :

à partir d'une évaluation très approximative du capital social du secteur (4) on a pu estimer le contrôle étranger à près de 25 %, soit près de 3 fois plus qu'en 1962. Il s'agit là d'une pénétration assez importante si on la compare aux évaluations faites en 1975 dans d'autres secteurs d'activité par rapport au même indicateur; le taux pour l'ensemble des secteurs est de 20 %.(5)

(1) Pour référence : nombre de salariés de la S.C.A.C. (activité d'auxiliaires 8600, de Wallon : 856

(2) On n'a pas l'effectif des 72 autres sociétés

(3) Les transitaires étrangers en France , Begdoll, H.E.C. 1975

(4) Pour les entreprises associées à la Fédération Française des Auxiliaires de transport FFCAT.

(5) HERNANDEZ, PESKINE: "la pénétration étrangère dans l'industrie en France" Economie statistiques, nov. 1975

Si on se limite aux seules entreprises dont le capital social est compris entre 2 et 50 millions de francs, on arrive aux résultats suivants

- 23 % du capital social des entreprises de cette tranche de capital est contrôlé par le capital étranger
- 25 % des entreprises appartenant à cette même tranche de capital sont contrôlées par le capital étranger.

Si l'on compare pour cette même tranche de capital social les résultats de l'ensemble des secteurs (pour la même année de référence (1974) on obtient les indications suivantes (1) :

- le taux de contrôle pour l'ensemble des secteurs est de 18 %, pour le secteur transport, ce taux est plus faible : 11 %, cela est dû à l'importance du secteur d'Etat dans ce secteur; seulement 8 secteurs sur 29 dépassent le taux constaté dans le secteur des auxiliaires de transport, le maximum du contrôle est de 38 % et s'établit dans le secteur des entreprises de transformation des plastiques.

La pénétration du capital étranger est donc importante, elle continue à se poursuivre : c'est ainsi qu'une importante entreprise du secteur - Joneman - est passée sous le contrôle d'une société Suisse très puissante Panalpina ; l'ampleur prise par cette pénétration est directement liée au développement des échanges à l'intérieur de la CEE et des autres pays européens. Les différentes entreprises de transport de ces pays qui voient leurs échanges avec la France en pleine expansion sont désireuses de s'assurer un fret de retour et ensuite d'étendre leur marché : cela peut les amener à investir en camion, à s'assurer le contrôle d'une entreprise de transport française, ou une entreprise d'auxiliaire de transport : cette dernière solution est moins chère (moins de matériel roulant qu'une entreprise de transport) et apporte les mêmes avantages, l'auxiliaire affrétant

(1) Economie et Statistiques, juin 1975

des camions sur les lignes de son choix : on a vu par ailleurs que la pénétration du capital étranger dans les entreprises de transport routier est beaucoup plus faible, mais les statistiques plus générales que l'on vient de présenter le confirment déjà.

Le tableau suivant souligne l'importance des capitaux européens dans le montant investi dans le secteur des auxiliaires de transport par les entreprises étrangères : (1)

PAYS d'ORIGINE	MONTANT INVESTI (en millions de F)	% du TOTAL INVESTI	NOMBRE de TRANSITAIRES CONTROLES
SUISSE	45,2	50,5	34
PAYS-BAS	16,2	18,0	15
ROYAUME-UNI	6,9	7,7	20
ITALIE	6,7	7,5	6
ESPAGNE	4,0	4,4	7
ALLEMAGNE FEDERALE	3,1	3,3	16
BELGIQUE	2,7	3,0	16
ETATS-UNIS	1,3	1,4	3
AUTRES PAYS	3,5	3,9	9
TOTAL	89,6	100,0	122

La part de la Suisse dans le montant investi dans le secteur est sans commune mesure avec l'ampleur de ses échanges avec la France : elle est due à l'importance de la firme Danzas, qui, française à l'origine s'est ensuite développée à partir de la Suisse où elle a établi son siège

(1) Source : Direction du Trésor

social; la plupart de ces établissements, et la plus grande partie de son personnel sont en France : sur les 50,5 % du total investi que contrôle la Suisse, cette société en détient à elle seule 28 %, soit plus de la moitié - et elle contrôle 14 des 34 entreprises de transitaires; il n'est pas étonnant de constater que cette société n'est presque jamais perçue comme une société étrangère par les autres entreprises du secteur.

4.3.2. Objectif poursuivi

Toutes les implantations directes d'entreprises étrangères en France, les prises de participation et les prises de contrôle d'entreprises d'auxiliaires de transport françaises ne poursuivent pas le même objectif, même si elles ont en commun d'être toutes ou presque réalisées par des entreprises du secteur transport.

Souvent le contrôle s'exerce sur de petites entreprises (31 sur 50 dont l'emploi a pu être identifié), il s'agit souvent d'entreprises frontalières qui assurent ainsi à la firme qui les achète une filiale à la douane, lorsqu'il n'est pas en présence d'un investissement direct. Ce type d'investissement reste le plus fréquent mais n'a que peu d'importance économique : faiblesse des effectifs, des capitaux et rôle secondaire : il permet certes d'accélérer les formalités douanières, mais ne permet que de suivre un trafic qui est déjà décidé. Ce genre d'implantation ne peut pas permettre une meilleure maîtrise du fret, mais peut améliorer l'image "de marque" de l'entreprise qui en est responsable.

Lorsque le contrôle s'exerce sur des entreprises de taille importante l'objectif poursuivi dépend pour beaucoup de la nature du groupe étranger et de sa stratégie d'ensemble : recherche de la maîtrise du fret, recherche d'un créneau particulier du marché du transport.

Les prises de contrôle d'entreprises d'auxiliaires de transport effectuées par des groupes financiers étrangers et s'expliquant par une simple recherche de bénéfice sans restructuration dans un réseau de

transport plus complexe sont peu nombreuses et plus difficilement repérables que celles qui émanent de professionnels du transport; elles peuvent correspondre à des opérations financières comme elles peuvent obéir à des raisons d'ordre fiscal, de fuite de capitaux masquée... c'est l'explication avancée pour certaines prises de contrôle effectuées par des capitaux anglais : ainsi le rachat de l'entreprise Mutte transport, d'envergure surtout régionale et frontalière (liaison avec le Nord de l'Italie) par le groupe anglais Toza Kemsley et Mielbour Tkm. (1)

L'essentiel de la pénétration des firmes étrangères en France reste le fait de professionnels du transport : entreprises de transport ou entreprises d'auxiliaires de transport. Alors que l'on a déjà noté la faiblesse des investissements à l'étranger des entreprises familiales du secteur et au contraire l'internationalisation croissante de l'espace d'intervention des entreprises passées sous contrôle du capital financier, il est intéressant de noter que les firmes étrangères qui s'implantent en France et qui sont, par ailleurs, présentes dans le monde entier, sont et restent le plus souvent des entreprises familiales; lorsque ces entreprises étrangères sont liées à un groupe financier c'est parce qu'elles sont sous le contrôle d'une entreprise d'armement et on a vu l'importance de celles-ci dans les pays à tradition maritime, où les transports d'acheminement au port sont peu importants, c'est le cas pour la Grande - Bretagne d'une entreprise comme Anglo Overseas sous le contrôle de Peninsular Oriental (P & O) et en Hollande de l'entreprise Ruys, contrôlée par l'armement N.S.U. Les investissements en France de ces firmes poursuivent des buts précis : maîtrise du fret ou recherche de marché spécifique, ces deux buts ne sont d'ailleurs pas exclusifs l'un de l'autre.

4.3.2.1. Recherche de la maîtrise du fret

Pour assurer leur développement les entreprises doivent contrôler un réseau aussi "maillé " que possible, ce qu'elles peuvent faire en s'assurant un réseau de correspondants très sûrs, ou si elles le peuvent

un réseau de filiales en nom propre ou de firmes contrôlées. L'expansion en France de firmes étrangères importantes repose sur le contrôle d'un réseau de petites sociétés qui continuent souvent à travailler en leur nom propre et s'insèrent dans le groupe auquel elles appartiennent de façon très lâche. On peut citer les exemples de Danzas et de Ruys.

La firme Danzas qui historiquement est une entreprise française est avant tout une société de transport terrestre, elle a développé ses activités internationales vers l'Europe Central et l'Extrême Orient par la route : elle est une des premières entreprises qui ait coopéré avec la liaison du Transibérien : une liaison qui prend un développement important, établissant ainsi un pont terrestre avec le Japon par l'intermédiaire d'une ligne ro/ro entre la côte d'U.R.S.S. et celle du Japon, cette liaison terrestre commence à inquiéter sérieusement la conférence d'Extrême Orient qui voit ainsi une partie du fret lui échapper. La Société Danzas contrôle 14 entreprises françaises et emploie environ 600 personnes.

La firme Ruys appartient au groupe N.S.U. - Netherlands Shipping Union - armement hollandais qui a regroupé diverses compagnies maritimes et possède une flotte de 140 cargos. Le rôle de collecteur de fret pour le compte d'un armement est joué par l'entreprise Ruys. Cette société possède en France une filiale en propre et contrôle 5 entreprises de transit dont trois entreprises de transport routier et une entreprise d'entreposage dans le port de Marseille. (2)

La présence en France de ces deux entreprises étrangères qui étendent leur réseau à l'Europe entière s'explique avant tout par leur expansion propre, si elles ne se sont pas implantées pour tel ou tel type de marché, elles seront amenées à s'y intéresser.

La recherche de la collecte du fret amène des armements étrangers à s'implanter en France : la Hapag Lloyd (R.F.A.) a consolidé sa position au Havre en prenant le contrôle de Transatlantica (1).

(1) Journal de la Marine Marchande, 6 mars 1975.

(2) NSU : Rapport d'activité 75

4.3.2.1. Recherche d'un créneau spécifique

Le marché du transport des grands projets industriels : colis lourds, transport exceptionnel, usine "clé en main" est un des plus convoités : il s'agit d'opérations importantes qui demandent de sérieuses garanties financières et souvent un réseau mondial que beaucoup d'entreprises françaises ne possèdent pas.

Un certain nombre d'implantations étrangères ont été déterminées par l'ampleur que ce type de marché représentait en France et l'ampleur qu'il pourrait connaître dans les années à venir si tous les contrats dont on parle aboutissaient.

C'est ainsi qu'en France le nombre de projets industriels exportés a été de 555 de 1960 à 1970 et que pour la seule année 1974, on a assisté à 190 exportations de ce type. Il s'agit d'une importance croissante en volume mais qui reste inférieure à la croissance en valeur de ce type d'exportations comme l'atteste le tableau suivant :

exportation de projets industriels (en millions de francs)

1960	1965	1970	1974
723	1993	3442	25 500

Lorsqu'on sait que le transport peut représenter jusqu'à 15 % de la valeur de l'exportation, dans le cas de marchandises générales, on mesure l'ampleur d'un tel marché et l'attrait qu'il peut constituer non seulement pour les entreprises françaises mais aussi pour les entreprises étrangères, surtout allemandes qui sont aussi amenées à exporter de tels projets de la R.F.A. à d'autres pays.

L'implantation en France de la firme Kuhn et Nagel, seconde entreprise allemande de transit derrière Schenker et une des entreprises

européenne les plus présente internationalement, a surtout visé ce type de marché. La société Kuhn et Nagel est déjà un des leaders de ce type de marché en R.F.A.; elle s'est implantée en France en créant son propre réseau et en investissant en son nom propre dans le but d'acquérir 10 % de ce créneau, ce qu'elle a fait depuis. Son réseau de filiales fait qu'elle est présente directement dans 28 pays, ce qui lui donne un atout important pour réaliser ce type d'exportation.

Une autre société allemande s'est implantée en France pour s'assurer une part du marché du transport des projets industriels : la société Deugro qui occupe en R.F.A. la seconde place pour ce type d'activité spécifique. Sa part en France est plus modeste 2 % du marché, ses principaux clients sont des sociétés d'engineering et des grands groupes industriels, alors que la société Kuhn et Nagel s'est assuré en plus de son développement dans le transport des colis lourds, une part non négligeable du transport de marchandises générales qui la place parmi les transitaires importants en France et non comme une entreprise spécialisée.

La société Panalpina est la seconde société Suisse en importance, elle est plus tournée vers l'exportation lointaine que la société Danzas. Il s'agit d'une entreprise familiale liée à l'entreprise Ruys qui possède 40 % de son capital social. Présente dans de nombreux pays, elle a renforcé notablement son implantation en France en rachetant l'entreprise Moor Genestal qui était présentée en France comme un spécialiste du transport d'ensembles industriels, puis en rachetant les sociétés Bonniex à Annecy, Lyon et Marseille, s'assurant ainsi une implantation dans ce port et contrôlant depuis peu la société Joneman. La présence en France de la Société Panalpina vise donc à renforcer sa stratégie de transport à longue distance et vise donc aussi le transport des usines clé en main.

Le marché du transport des usines clé en main n'est pas le seul à motiver l'implantation des groupes étrangers en France : la pénétration de Pickfords international, lié au groupe N.F.C. - National Freight Corporation - s'est accentuée très récemment et s'est orientée vers la

maîtrise du transport des produits pétroliers en rachetant de nombreuses entreprises spécialisées dans ce type de transport : Staco, société de transport de pétrole en vrac, Société des citernes alsaciennes, la société du transport pétrolier et chimique... La société Pickfords développe aussi ses activités de transport de marchandises générales, en essayant de s'assurer un fret de retour; le rôle de cette société publique a été renforcé avec l'introduction de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun.

C O N C L U S I O N

Le secteur des auxiliaires de transport est un secteur de service : il regroupe l'ensemble des activités intermédiaires qui concourent à l'acheminement des marchandises sans se confondre avec le transport lui-même. La faiblesse relative (1) du mouvement de concentration - centralisation du capital dans le secteur des auxiliaires de transport est liée à l'absence de coordination qui a toujours prévalu dans ce secteur : segmentation des marchés, division sociale du travail (d'où les différentes activités "spécifiques" : douane, transit, affrèteur...). On peut noter actuellement deux évolutions contradictoires dans l'organisation du secteur qui toutes deux tendent à assurer une plus grande coordination des activités.

La conteneurisation a supposé des investissements très importants de la part des armements; ceux-ci ont donc essayé d'imposer ce nouveau vecteur transport qui permet une mise en valeur supérieure des capitaux engagés dans le transport maritime (accélération du taux de rotation du capital). La nécessité de renforcer la conteneurisation sur les lignes de fret "riche" (Atlantique Nord, Afrique du Sud, Australie, Nouvelle Zélande, Extrême-Orient) pousse les armements à intégrer de plus en plus la chaîne de transport au détriment des entreprises d'auxiliaires de transport. Si cette tendance est très manifeste en Grande-Bretagne, Hollande, elle n'en demeure pas moins importante en France où elle se caractérise par des investissements (parc de groupage de conteneur, chassis) et des rachats de sociétés d'Auxiliaires de transport.

Les différentes activités de service liées au transport sont en train de se recomposer autour d'une nouvelle activité : la collecte du fret gérée par un intermédiaire unique, le commissionnaire de transport qui assure ainsi la coordination de l'ensemble de la chaîne de transport.

(1) Le secteur des auxiliaires de transport reste assez dispersé, mais l'importance prise par les plus grandes entreprises est sans commune mesure avec celle des plus grande entreprises de transport routier.

En effet certaines activités de service ne subsistent plus en tant que lieu autonome de valorisation du capital (le développement de la circulation marchande pousse à une simplification accrue des opérations de douanes et de transit, et de manutention (conteneurisation)), mais s'intègrent dans la chaîne complète gérée par le commissionnaire dont la fonction principale reste la collecte du fret; d'où le rôle de plus en plus important du groupage (qui suppose des investissements : entrepôts, manutention, moyens informatiques qui permettent d'accélérer la circulation monétaire) : qui associe de plus en plus l'entreposage et la gestion des stocks des entreprises clientes. Ce nouveau type d'activité assure une certaine autonomie aux capitaux qui y sont engagés, même face au développement de la conteneurisation : le conteneur est traité en groupage.

Il s'agit là de tendances assez générales dans les différents pays européens mais cette évolution ne se double pas encore d'une concentration des capitaux qui y sont engagés. L'accentuation de la pénétration étrangère en France correspond à un renforcement de la coordination des activités de transport au sein des firmes de services étrangères qui entendent ainsi contrôler l'ensemble de la chaîne de transport et s'assurer leur fret de retour. Il s'agit d'une internationalisation croissante de l'espace d'intervention de ces firmes qui contraste avec le peu d'initiative des entreprises françaises souvent cantonnées dans leurs anciennes positions "coloniales". Seules les entreprises françaises importantes, contrôlées par des groupes financiers, adoptent une stratégie identique, alors que les entreprises étrangères présentes en France et dans le monde en s'appuyant sur un réseau de filiales et d'entreprises contrôlées sont souvent des entreprises familiales.

Face aux exigences de l'internationalisation, le problème posé au secteur des auxiliaires de transport (1) n'est pas l'intensification d'un mouvement de concentration - centralisation de capital, mais l'internationalisation de leur espace d'intervention. Les traits spécifiques de cette activité de service font que les deux propositions ne sont pas aussi liées qu'on avait pu le croire(2). En effet, en tant que secteur de service, le secteur des auxiliaires de transport possède certaines spécificités qui rendent difficiles et quelquefois inopérantes les tentatives de concentration.

(1) et le reproche que l'on a fait à ce secteur en France (voir le rapport Kaltenbach

(2) L'hypothèse de la recherche était que l'adaptation des conditions d'échange aux conditions internationales de production devait passer par des processus de concentration - centralisation du capital dans les activités de service liées au transport et dans le secteur des activités de transport.

A N N E X E

Evolution de la structure du transport routier

- I. Comparaison France-Grande Bretagne
- II. Evolution du transport routier Allemagne Fédérale
- III. Evolution du transport routier aux Pays-Bas

I. COMPARAISON ENTRE FRANCE ET GRANDE-BRETAGNE

Les concurrents directs des entreprises de transport apparaissent moins développés en Grande - Bretagne. Dans les deux pays le réseau ferré a connu un développement analogue (rapporté à la superficie) : 18 000 kilomètres (G.B.), 34 000 kilomètres (F.); mais son rôle est sensiblement inférieur en Grande - Bretagne : 198 millions de tonnes transportés contre 258 millions de tonnes en France en 1973. Le transport effectué pour compte propre par les entreprises industrielles et commerciales dotées de "flottes intégrées" représente une part moins importante en Grande Bretagne qu'en France : le rapport entre le parc P.C.P. (1) et P.C.A.(2) est d'environ 2 (Grande - Bretagne) et 5 (France).

Comme on le voit les entreprises de transport routier apparaissent comme plus "actives" en Grande - Bretagne qu'en France. Le nombre d'entreprises et leur parc sont là pour le confirmer : 51 000 entreprises en Grande - Bretagne, 30 000 en France, les entreprises britanniques possèdent un parc un peu plus important : 233 000 véhicules contre 202 000 en France.

(1) P.C.P. : pour compte propre

(2) P.C.A. : pour compte d'autrui

Après avoir fixé les limites de cette comparaison on étudiera l'évolution récente du transport routier en France et en Grande - Bretagne, puis on dégagera les principales conclusions que les exemples de l'évolution du transport en RFA et aux Pays-Bas permettront d'étayer.

I, Limites de la comparaison

Du fait de son insularité la Grande Bretagne connaît une organisation de ses transports différente de celle de la France : les importations et les exportations s'effectuent par voie maritime et aérienne; le développement du trafic routier international - utilisant les navires ro/ro-(1) est récent. L'adhésion de la Grande Bretagne au Marché Commun a accéléré de façon notable ce type de transport : le tonnage transporté a triplé depuis 1970 et près de 20 % des biens manufacturés importés ont utilisé cette voie(2). Le transport routier international reste cependant beaucoup plus développé en France, 53 millions de tonnes (en 1973) contre 10 millions de tonnes (en 1975) à partir de la Grande - Bretagne. Par contre, le rôle joué par le transport routier dans le trafic intérieur des deux pays est à peu près similaire.

La Grande - Bretagne a une superficie très inférieure à celle de la France (244 millions de kilomètres carrés, 547 millions de kilomètres carrés.) Le réseau d'autoroutes est inférieur en kilométrage à celui de la France (1000 contre 2400), mais comparable lorsqu'on le rapporte à la superficie. Cependant les kilométrages moyens effectués annuellement par les véhicules utilitaires des deux pays sont similaires : 38 000 kilomètres en Grande Bretagne, 36 000 en France (1971). De même les tonnages transportés par la route sont similaires : 1, 6 milliard de tonnes en France, 1,7 milliard de tonnes en Grande-Bretagne.

(1) Navires roll in/roll off qui permettent un chargement latéral des camions

(2) Financial Times (29/03/76)

	Grande-Bretagne	France
tonnage transporté (millions de t.)	198	
par voie ferrée	198	248
par la route	759	1671
(dont international)	10	53
parc de véhicules (milliers)		
P.C.A. (1972)	233	202
P.C.P.	400 (1972)	940 (1973)
entreprises de transport (PCA)		
nombre	51 000	30 000
kilométrage/véhicules (km)	38 000	36 000
tonnage transporté (millions de t.)	910	661

Le développement du transport routier, la structure des entreprises apparaissent donc comme similaires d'un côté et de l'autre de la Manche. L'étude de l'évolution récente de ce mode de transport dans les deux pays permettra de souligner les tendances communes qui apparaissent.

I .2. Evolution du transport routier en France

On étudiera ici la seule évolution du transport routier pour compte d'autrui, c'est à dire celle des entreprises de transport P.C.A. Les tendances

que l'on peut mettre en évidence sont influencé^{es} par l'évolution des autres modes de transport : celle du fer et celle du transport pour compte propre; l'influence déterminante reste celle de l'évolution économique des autres secteurs : elle apparaîtra moins ici puisque les séries statistiques dont on dispose s'^{nt}arrête presque toutes avant la "crise".

I. .2.1. Données globales

L'activité des entreprises de transport routier s'est développé de façon très importante de 1962 à 1972 comme l'atteste la croissance :

. du tonnage transporté :

257 millions de tonnes en 1962

560 millions de tonnes en 1973

(541 millions de tonnes en 1974) (1)

. du kilométrage effectué par les véhicules :

2 673 millions de kilomètres en 1962

7 298 millions de kilomètres en 1972

Cela n'a été possible qu'avec un accroissement important :

. du parc de véhicules porteurs (camions, remorques, semi -
remorques), et des tracteurs :

78 853 porteurs en 1962

164 558 porteurs en 1972

11 539 tracteurs en 1962

41 025 tracteurs en 1972 (2)

. de la charge utile totale que représente l'ensemble du parc
des porteurs :

629 milliers de tonnes en 1962

1 794 milliers de tonnes en 1972

(1) Estimation de l' U.F.T.

. et du personnel occupé dans cette activité :

119 000 en 1962

229 000 en 1972

Cet accroissement important de l'activité des entreprises de transport routier et de leurs moyens contraste avec la stabilité du nombre d'entreprises engagées dans cette activité. La population totale des entreprises n'a guère évolué depuis 1965 :

on comptait en effet :

22 735 entreprises en 1962

29 539 en 1965

30 771 entreprises en 1972

1.2.2. Structure du secteur

Si le nombre d'entreprises de transport routier est resté pratiquement constant au cours de ces dernières années la répartition de ces entreprises selon leur taille a un peu varié.(1)

L'évolution de la structure du secteur laisse apparaître une certaine tendance à la concentration. On constate en effet une croissance en pourcentage du nombre d'entreprises possédant plus de 10 véhicules; les entreprises de moins de 10 véhicules restent aussi nombreuses qu'auparavant mais représentent une capacité de transport inférieure.

Les statistiques disponibles permettent de montrer que (2)

(1) Les entreprises de transport routier sont le plus souvent classées par rapport à leur parc de véhicules; la correspondance entre taille du parc et taille de l'entreprise jugée par rapport à son parc est à peu près la suivante :

- . en 1965 les entreprises possédant moins de 10 véhicules employaient en moyenne 2,3 personnes, et 2,7 en 1972
- . celles possédant plus de 10 véhicules employaient en moyenne 37 personnes (1965), 39 (1972)

(2) Pour alléger la présentation on ne détaillera pas les différentes strates : 1,2,3-5,6-9,10-19... Les conclusions ne diffèrent pas

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

27 200 entreprises possédant moins de 10 véhicules en 1965	
26 500 entreprises possédant moins	1972

- . ces entreprises représentent une part un peu plus faible de la population totale des entreprises :
 - 92 % du nombre des entreprises en 1965 et 86 % en 1972 avaient un 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

I .2.3. Evolution du parc

La croissance importante du parc : en nombre de véhicules et en tonnage utile, et la stabilité relative du nombre d'entreprises traduisent l'évolution du parc de véhicules par entreprise.

.2.3.1. On a assisté à la croissance de la taille moyenne des entreprises , exprimée en nombre de véhicules par entreprise :

2,9 en 1962
5,5 en 1972

Cette croissance se vérifie pour chaque strate d'entreprise :

- . pour les entreprises possédant moins de 10 véhicules, cette taille moyenne est passée de
1,9 en 1962 à 2,2 en 1972

. pour les autres (plus de 10 véhicules)

23 en 1962, 25 en 1972

Elle s'est accompagnée d'une croissance analogue du nombre de personnes employées :

. 2,3 à 2,7 de 1965 à 1972 pour celle de moins de 10 véhicules

. 37 à 39 de 1965 à 1972 pour celles de plus de 10 véhicules

Il s'agit donc d'une croissance relativement homothétique pour ces deux strates (1) de taille.

1.2.3.2. Le nombre de véhicules traduit imparfaitement l'évolution du parc qui est mieux mise en évidence par celle de sa charge utile.

La charge utile moyenne est passée de :

7,9 tonnes en 1962

à 10,9 tonnes en 1972

L'évolution est à peu près similaire dans les deux catégories d'entreprises :

de 8,1 à 9,9 pour les moins de 10 véhicules

de 8,9 à 11,5 pour les plus de 10 véhicules

Les plus grosses entreprises sont plus nombreuses à effectuer des transport de groupage ce qui les amène à se munir de petits porteurs (camionnettes) pour réaliser l'éclatement (de groupage) du chargement. Les plus petites entreprises réalisent, elles, des transports de lots complets et utilisent moins de camionnettes : le parc de camionnettes appartient pour 64 % aux entreprises de plus de 10 véhicules, alors que le parc de camions gros porteurs (plus de 6,5 tonnes de charge utile) des entreprises de moins de 10 véhicules représentent 54 % du parc total; les plus grosses entreprises

(1) L'évolution des entreprises de plus de 10 véhicules n'est pas la même quelque soient les strates : la taille moyenne est passée de

- . 100 (1965) à 118 pour celles de plus de 50
- . elle n'a pas varié pour celles de 10 à 50
- . (de 100 à 116 pour celles de moins de 10)

utilisent davantage les remarques et semi-remorques : elles possèdent 79 % du parc.

Le développement du transport routier de marchandises entre 1960 et 1972 s'est accompagné d'une relative concentration : les entreprises les plus importantes jouent un rôle plus important. Mais cette conclusion qui s'appuie sur l'évolution des entreprises classées selon leur parc reste biaisée : le parc moyen des entreprises de chaque strate augmente ; cette croissance traduit en partie la spécialisation croissante des véhicules... La concentration à laquelle on a assistée reste toute relative : le nombre de petites entreprises a très peu varié et leur poids (mesure par leur charge utile) a diminué de 15 % en 7 ans. Comme on le verra plus bas, le mouvement de concentration - centralisation du capital reste freiné par l'organisation même du secteur (rôles des petites entreprises).

I .3. Evolution du transport routier en Grande - Bretagne

La plupart des statistiques (1) dont on dispose couvrent la période 1968 - 1972. On a vu que le développement du transport international est surtout postérieur à ces dates, mais il reste cependant marginal par rapport au trafic intérieur : 1 % contre près de 10 % en France.

I .3.1. Activité des transporteurs routiers

Le développement de l'activité des entreprises de transporteurs routiers peut s'illustrer par l'augmentation :

- . du tonnage transporté :
 - 1965 : 666 millions de tonnes
 - 1971 : 834 millions de tonnes
 - 1973 : 910 millions de tonnes (2)

(1)Sauf indication contraire, les statistiques proviennent de : The road haulage industry since 1968" by B.T. Bayliss, H.M.S.O. 1973

(2) Eurostat

. du kilométrage effectué

1965 : 5059 millions de milles

1971 : 6140 millions de milles

Cela a été rendu possible plus par un accroissement de la taille des véhicules que par une augmentation du nombre de véhicules : le tonnage annuel transporté par les porteurs est passé en moyenne de 3 300 tonnes en 1965 à 3700 tonnes en 1971 (soit 12,1 % d'augmentation), alors que le parc des entreprises est passé de :

214 000 véhicules en 1965

à 225 000 véhicules en 1971

soit 9,3 % de plus.

La charge utile totale de ce parc passant dans le même temps de :

910 milliers de tonnes

à 1360 milliers de tonnes

Le nombre d'entreprises ne semble pas avoir varié beaucoup restant aux environs de 50 000 : 51 900 en 1971.

I .3.2. Structure du secteur

La Grande Bretagne se caractérise par l' existence d'une très grande entreprise, sans équivalent en taille en France : la National Freight Corporation.

Il s'agit d'une entreprise nationalisée (1) qui contrôle environ 10 % du marché (2).

(1) Calberson, la première entreprise française, dépend de la S.N.C.F. par l'intermédiaire de la Seta.

(2) Financial Times 3/12/73

Mise à part cette exception la structure artisanale du secteur reste très prononcé, et ne semble pas avoir évolué beaucoup depuis 1963.

Distribution du parc par taille d'entreprise

Nombre de véhicules par entreprise	1963 (1)	1971
	%	%
1	11	11
2 - 5	23	22
6 - 10	14	14
	} 48	} 47
11 - 15	9	-
11 - 20	-	15
16	43	-
21	-	38
	100	100

Distribution des entreprises par taille

Nombre de véhicules par entreprise	1963 (2)	1971
	%	%
1	50	48
2 - 5	35	35
6 - 10	8	9
	} 93	} 92
11 - 15	3	-
11 - 20	-	5
16	4	-
21	-	3
	100	100

(1) C.E.M.T. Structure et dimension optima des entreprises de transport routier de marchandises, Paris 1974

(2) C.E.M.T. op.cité.

Les entreprises possédant moins de 10 véhicules représentent donc 92 % du nombre total d'entreprises, et 47 % du parc total de véhicules.(1)

Le poids réel des petites entreprises n'est que légèrement inférieur alors que la composition des flottes de camions et de semi-remorques varie ^{avec} la taille des entreprises :

- . les entreprises de moins de 10 véhicules offrent 45 % du tonnage total.

Le pourcentage de véhicules de plus de 5 tonnes varie entre 43 et 55 % du nombre total de véhicules pour les entreprises de moins de 10 véhicules, et entre 55 % et 62 % pour les autres.

I .3.3. Evolution du parc

Alors que le nombre total de véhicules utilitaires n'a que peu varié de 1962 à 1972, la composition du parc a connu un profond bouleversement. Les gros porteurs représentent une part de plus en plus importante de la flotte de véhicules :

Distribution du parc selon la taille des véhicules

	1962 %	1968 %	1971 %
charge utile			
moins de 5 tonnes	86	65	49
5 - 8 tonnes	11	25	31
plus de 8 tonnes	3	10	20
	100	100	100
nombre total de véhicules :(milliers)	192	214	225

(1) Les statistiques "Eurostat" semblent tenir compte d'un nombre plus important d'entreprises et donnent un pourcentage de petites entreprises plus important : 54 % des entreprises possédant 1 véhicule, 95 % possédant moins de 10 véhicules en 1973. (Il s'agit en fait du nombre de licences accordées et non du nombre d'entreprises.)

Cette croissance du nombre de véhicules gros porteurs a permis d'accroître le tonnage transporté mais cela s'est accompagné d'une certaine sous - utilisation des camions : le tonnage transporté rapporté à la tonne de charge utile des porteurs a diminué depuis 1965 :

1965	1968	1971
730 tonnes	721 tonnes	648 tonnes

Les camions sont moins utilisés à pleine charge : les économies d'échelle réalisées sur les gros porteurs permettent des taux de remplissage inférieurs à ceux pratiqués sur les camions de plus faible tonnage.

Evolution comparée du transport routier

France / Grande - Bretagne
1972 / 1971

Parc	France	Grande-Bretagne
Nombre de véhicules (milliers)		
1962	90	192
1971 /1972	205	225
Capacité de transport (milliers de tonnes)		
1965	862	910
1971/1972	1794	1360
Véhicule/entreprise		
1971/1972	6,6	4,3
Charge utile/entreprise		
1971/1972	5,8	2,7
(en tonnes		.../...

Activité		
Tonnage transporté		
1965		666
1973	560	910
Structure du secteur		
% d'entreprises de moins de 10 véhicules		
1963	92	93
1971 /1972	86	92
% de la capacité de transport appartenant à ces entreprises		
1965	47	-
1972 /1971	32	45

II EVOLUTION de TRANSPORT ROUTIER en R.F.A.

1. Distribution des entreprises par taille

Nombre de véhicules par entreprise	1960 %	1966 %	1970 %	1972 %
1 - 4	85	82	67	63
5 - 10	13	16	21	23
11 et plus	2	2	12	14
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

2. Répartition du parc

Nombre de véhicules par entreprise	1960 %	1964 %	1970 %	
1 - 4	56	51	41	
5 - 10	32	35	38	
11 et plus	12	14	21	
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	

Sources

- Celse : les groupements d'entreprises dans les transports routiers
- Business International : Transport trends in N.L.

III EVOLUTION du TRANSPORT ROUTIER aux PAYS-BAS

1. Distribution des entreprises par taille

Nombre de véhicules par entreprise	1957	1964	1970	1973
	%	%	%	%
1	49	44	41	38
2	24	20	18	16
3 - 5	21	24	20	19
6 - 9	} 6	} 12	14	17
10 - 19			5	7
20 - 49			1,8	2,7
50 et plus			0,2	0,3
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

2. Répartition du parc

Nombre de véhicules par entreprises	1957	1964	
	%	%	
1	20	14	
2	20	13	
3 - 5	30	29	
plus de 5	10	44	
	<u>100</u>	<u>100</u>	

Sources : - Celse : les groupements d'entreprises dans les transports routiers
 - Business International : Transport trends in N.L.

