

S.A.E.I. MISSION DE LA RECHERCHE
A.T.P. SOCIO-ECONOMIE DES TRANSPORTS

le transport routier pour compte propre

F. MASON
A. FABART
F. LILLE

Service c	CDAT	enquêtes
Di	4889	N
Réf. n		

GRUPE D'ETUDES pour l'EQUIPEMENT, les TRANSPORTS et l'AMENAGEMENT
20, avenue du Moulin-de-Saquet - 94400 VITRY/S/SEINE - Tél. 681.06.20

JANVIER 1977

Le présent document constitue le compte rendu
d'un travail de recherche financé par la Délégation
Générale à la Recherche Scientifique et
Technique, au titre de l'Action Thématique
Programmée : socio-économie des transports.
Décision d'aide à la recherche n°75 7 1458.
Son contenu n'engage que la responsabilité
de ses auteurs.

S O M M A I R E

PREMIERE PARTIE : ANALYSE ET INTERPRETATION GENERALE

<u>CHAPITRE 1</u> - INTRODUCTION : OBJECTIFS ET MOYENS DE LA RECHERCHE	p. I
1. Objectifs et problématique initiale	I
2. Définitions usuelles du transport de marchandises pour compte propre et pour compte d'autrui	3
2.1. Définition du compte propre	3
2.2. Définition du compte d'autrui	4
3. Conduite et moyens de la recherche	4
<u>CHAPITRE 2</u> - ELEMENTS DU CHOIX ENTRE COMPTE PROPRE ET COMPTE D'AUTRUI	6
1. Caractères spécifiques explicatifs du compte propre	7
2. Critères de choix du compte propre	8
3. Critères de choix et de rejet du compte d'autrui	9
<u>CHAPITRE 3</u> - LES CHOIX DE TRANSPORT DANS L'ORGANISATION GENERALE DE LA PRODUCTION	II
1. Transport et division du travail productif	12
2. Utilisation simultanée compte propre et compte d'autrui	13
3. Modalités d'utilisation du compte d'autrui	14
4. La location	14
5. Comparaison des rentabilités du compte propre et du compte d'autrui.	15

<u>CHAPITRE 4</u> - COMPARAISON DU PROCES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DU COMPTE PROPRE ET DU COMPTE D'AUTRUI	18
1. Définition des tâches du conducteur du compte d'autrui	19
2. Définition des tâches du conducteur du compte propre	19
3. Effets du type d'organisation des transports sur le procès de travail des conducteurs	20
<u>CHAPITRE 5</u> - COMPARAISON DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DES SITUATIONS PROFESSIONNELLES DES CONDUCTEURS SALARIES DU COMPTE PROPRE ET DU COMPTE D'AUTRUI	22
1. Temps de travail et de conduite	23
2. Poste de travail et santé	24
3. L'outil de travail	24
4. Conditions du déplacement	24
5. La rémunération	25
6. Statuts ; qualifications ; carrière	26
<u>CHAPITRE 6</u> - CONCLUSIONS : INTERPRETATION GENERALE ET DIRECTIONS DE RECHERCHE	28
1. Résumé des observations	29
2. Eléments d'interprétation	31
3. Limites de la démarche et directions de recherche	37
<u>DEUXIEME PARTIE</u> : COMPTES RENDUS D'ENQUETES	39
<u>CHAPITRE I</u> - COMPTE RENDU DES ENQUETES AUPRES DES ENTREPRISES	40
Introduction	41
1. Les transports intérieurs de l'entreprise	43
2. Les transports aval : relation entre- prise-client	43
3. La spécialisation du matériel	45
4. Attitude générale à l'égard du compte propre	47

5. Rentabilité du compte propre	48
6. Les conducteurs du compte propre	50
7. Concurrence de fait et imbrication du compte propre et du compte d'autrui	53
8. Modalités d'exploitation du transport public	54
9. Législation et réglementation des transports routiers	55
<u>CHAPITRE 2</u> - COMPTE RENDU DE L'ENQUETE AUPRES DE CONDUCTEURS ROUTIERS COMPTE PROPRE	56
Introduction	57
1. Définition des tâches	58
2. Les conditions de travail	59
3. La rémunération	60
4. Statuts	60
5. Qualification ; carrière	61
6. Degré d'intégration des conducteurs dans l'entreprise ; relation avec les conducteurs du compte d'autrui	61
7. Comparaisons entre compte d'autrui et compte propre	62
8. Opinion des conducteurs à propos de l'utilisation du compte propre par une entreprise	63
Relevé de mentions extraites des interviews	63
<u>ANNEXE</u> : "LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ; RECHERCHE D'UNE PROBLEMATIQUE"	67

PREMIERE PARTIE

ANALYSE ET INTERPRETATION GENERALE

CHAPITRE I

INTRODUCTION : OBJECTIFS ET MOYENS DE LA RECHERCHE

I - OBJECTIFS ET PROBLEMATIQUE INITIALE

La recherche dont nous présentons ici les résultats, se situe dans le cadre de l'étude des professions du transport de marchandises. Elle s'appuie notamment sur des travaux récents du GETRAM, soit dans le cadre de l'A.T.P. Transport D.G.R.S.T. - S.A.E.I. (Batellerie Artisanale), soit pour le compte du secrétariat d'Etat aux Transports (conducteurs routiers salariés). Le champ de ces travaux était principalement la population d'entreprises artisanales, petites et moyennes, exerçant le transport pour compte d'autrui.

Ces travaux ont fait apparaître, (entre autres), la nécessité d'une approche complémentaire visant à mieux comprendre la logique des grandes entreprises utilisatrices du transport, et ses conséquences sur les conditions d'exercice des métiers du transport. Nous avons choisi pour cela l'éclairage particulier de l'utilisation du transport routier pour compte propre. Ce faisant, nous poursuivions un double objectif :

- d'une part, préciser la spécificité (ou la non spécificité) de la situation de conducteur routier salarié d'entreprise de production au sein de la profession de conducteur routier,
- d'autre part, expliciter la signification économique du transport pour compte propre, dans le cadre de la politique de transport et de la politique économique générale d'entreprise de production.

L'étude des professions du transport de marchandises passe par l'explication des formes spécifiques que prennent dans cette activité les relations capital-travail. Les deux types de relations les plus simples que nous puissions y observer sont :

- la relation entre salarié transport du "compte propre" et l'entreprise de production qui emploie, qui est en théorie la relation classique entre le travailleur productif et son employeur,
- la relation qui lie le salarié transport à l'entreprise de transport pour compte d'autrui qui l'emploie, relation qui paraît, à première vue, de même nature que la précédente.

Dépasser cette formulation nous amène à nous situer d'abord au niveau des rapports entre le capital engagé dans la production de biens matériels et le capital engagé dans les transports (nous laisserons de côté pour l'instant le capital commercial).

La question est ensuite d'apprécier si la résultante des diverses situations économiques observées est :

- soit une relation capital-travail spécifique au transport routier, créant une certaine homogénéité des conditions d'exercice du métier par delà la diversité des cas,
- soit au contraire une diversité des conditions d'exercice correspondant à la multiplicité des types d'insertion dans le système de production et d'échange, et en fait à des métiers différents.

Il s'agit d'une recherche exploratoire dans laquelle, plutôt que de poser l'ensemble du problème, nous nous sommes attachés à l'éclairer, en contrepoint, en privilégiant l'interprétation de processus assez "typés", de préférence à la description de la large gamme de situations possibles. Entre "compte propre" et "compte d'autrui" et au sein de chacun de ces deux ensembles, existent en effet des situations intermédiaires, des formes de sous-traitance, l'utilisation de véhicules loués, etc., qui ne peuvent être classées a priori. Nous avons au contraire centré la recherche sur des situations relativement nettes, comportant des transports de produits de l'entreprise de production par des salariés de cette entreprise. (Ce faisant, nous avons en fait retrouvé les autres dimensions du problème, dans la mesure où chaque situation du "compte propre" nous a le plus souvent été décrite, non en soi, mais par référence aux autres solutions).

Au travers d'un petit nombre d'exemples, nous avons ainsi cherché à expliciter, puis à interpréter sur le plan théorique, les modalités d'utilisation du système de transport - privé et public - par de grandes entreprises de production, dans leur déterminisme économique comme dans leurs implications sociales.

Le cadre théorique dans lequel s'inscrit ce travail ayant fait l'objet de publications très récentes, nous n'avons pas jugé nécessaire de le reformuler ici ; nous reproduisons en annexe (page 67) l'article "les transports de marchandises" écrit fin 1976 sur la base de travaux antérieurs du GETRAM, qui est l'expression la plus actuelle et condensée de cette problématique générale (I). Expression provisoire et inachevée d'ail-

(I) On pourra se reporter également à la deuxième partie du compte rendu de recherche "la batellerie artisanale" (Nov. 1976, pp. 58 à 108) pour une formulation plus argumentée de ce cadre théorique.

leurs, par principe et parce que les enseignements du présent travail nous amèneront certainement à la compléter et modifier sur certains points (mais ceci est une autre histoire...).

2 - DEFINITIONS USUELLES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES POUR COMPTE PROPRE ET POUR COMPTE D'AUTRUI

Nous rappelons brièvement ces définitions sans donner le détail des réglementations, pour faciliter la compréhension générale du présent travail dans lequel il est constamment fait référence à ces deux types de transports et parfois aux implications de leurs différences d'ordre juridique et administratif.

2.1. Définition du transport pour compte propre

Le transport pour compte propre ou transport privé, doit répondre aux conditions suivantes :

- les transports doivent être effectués pour l'entreprise (ou la personne) qui les exécute,
- le véhicule utilisé doit être la propriété de l'entreprise qui effectue le transport, ou être loué en exclusivité,
- la marchandise ne doit pas être détenue par l'entreprise qui transporte, dans le seul but de son transport,
- le transport ne doit être qu'accessoire ou complémentaire d'une autre activité exercée par l'entreprise.

Le transport pour compte propre entre dans la catégorie des transports "hors coordination". Il échappe donc à la plupart des obligations du transport public : inscription au registre des transporteurs, zones d'activités, titres d'exploitation pour les véhicules, tarifs, etc.

Il peut être effectué avec des véhicules en location. Ceux-ci doivent être accompagnés d'une feuille de location sauf dans les cas suivants :

- véhicules de poids total ne dépassant pas 6 tonnes,
- véhicules ne sortant pas d'une zone de camionnage,
- véhicules faisant l'objet d'une location de longue durée, quels que soient leur poids total et leur zone d'activité.

La location est définie comme "l'opération commerciale par laquelle un loueur met un véhicule à moteur, avec ou sans le personnel de conduite, à la disposition d'un locataire pour lui permettre d'exécuter des transports routiers de marchandises".

Le locataire a obligatoirement la maîtrise des transports et la responsabilité des marchandises. Le loueur peut garder la maîtrise du personnel de conduite, si c'est lui qui le fournit. Le locataire a également obligatoirement la disposition exclusive du véhicule pour une période ininterrompue.

Les licences de location de longue durée fixent la durée minimale de la location à 12 mois. Elles sont valables en zone longue comme en zone courte, sans carte de zone d'activité.

2.2. Définition du transport pour compte d'autrui

- Le transport pour compte d'autrui ou transport public, est le transport effectué par une entreprise spécialisée, transportant des marchandises ou produits ne lui appartenant pas,
- le contrat de transport est une convention par laquelle le transporteur s'engage à déplacer une marchandise, (ne lui appartenant pas), d'un point à un autre, moyennant un prix déterminé,
- les transports routiers de marchandises effectués pour compte d'autrui, sont soumis à la coordination des transports,
- le transporteur doit exécuter lui-même l'opération de transport, soit en avoir la maîtrise ; celui qui fait exécuter le transport par un tiers est "commissionnaire de transport".

3 - CONDUITE ET MOYENS DE LA RECHERCHE

La comparaison entre les salariés du "compte propre" et ceux du "compte d'autrui" se situe à divers niveaux :

- au niveau des places respectives qu'ils occupent dans les processus de production,
- au niveau des différences de conditions d'exploitation de la force de travail, et notamment de la division du travail,

- au niveau des statuts de travail des salariés,
- au niveau des revenus économiques, et plus précisément de la structure des salaires réels,
- au niveau de la conscience qu'ont les salariés de leur appartenance à tel ou tel groupe social, et des comportements en résultant.

Les éléments de réponse ont été recherchés auprès des services transport d'entreprises de production d'une part, des routiers eux-mêmes d'autre part. Les éléments de comparaison avec les situations "compte d'autrui" ont été principalement déduits des récents travaux du GETRAM, qui ont été réinterprétés à cet effet.

Nous avons sélectionné, après une série d'interviews préparatoire et un premier examen des données statistiques et autres disponibles sur le transport routier pour compte propre, 10 entreprises de production importantes ayant une flotte de camions, dans 8 secteurs industriels différents. L'enquête menée sur ces entreprises a permis d'explicitier leur pratique en matière de transports, les modalités d'insertion du transport privé dans cette politique, la situation des salariés concernés, enfin l'image sociale qu'ont des conducteurs routiers (publics ou privés) leurs employeurs industriels.

Dans un deuxième temps, on a cherché sur un échantillon de 15 routiers travaillant (ou ayant travaillé) en "compte propre", comment ces travailleurs ressentent, décrivent et analysent cette situation, en soi, et en référence au "compte d'autrui". Les interviewés ont été en majorité choisis en dehors des entreprises enquêtées au niveau patronal.

Toutes les enquêtes d'entreprises, et le tiers des enquêtes "conducteurs", ont été effectuées par les chargés de recherche de l'équipe de base.

Les résultats d'ensemble, conclusions et questions posées par la recherche, sont exposés dans la suite de cette première partie. Nous avons situé dans une deuxième partie les résultats et la première interprétation des deux enquêtes.

CHAPITRE II

ELEMENTS DU CHOIX ENTRE COMPTE PROPRE ET COMPTE D'AUTRUI

I - CARACTERES SPECIFIQUES, EXPLICATIFS DU COMPTE PROPRE

La première impression qui se dégage des enquêtes est que chaque entreprise, et au sein de celle-ci chaque trafic, constitue un cas particulier, ne faisant référence qu'à lui-même.

Le recours au compte propre est justifié d'abord par les caractéristiques et contraintes de l'activité précise à laquelle il est affecté, c'est également en fonction de ces contraintes que sont exprimés les défauts et insuffisances du compte d'autrui qui justifient l'utilisation de véhicules et chauffeurs de l'entreprise. Il nous faudra ensuite rechercher, en quelque sorte au deuxième degré, les termes plus généraux de comparaison du compte propre au compte d'autrui.

Les comportements spécifiques des entreprises sont souvent expliqués par leur histoire. Ayant surtout interrogé des grandes entreprises, nous avons retrouvé, en filigrane de la constitution de leur politique de transport, l'histoire de la constitution des entreprises elles-mêmes. Fusions et absorptions, conservent en partie l'héritage de l'organisation antérieure des firmes, ayant constitué l'entreprise actuelle ; l'intégration se fait d'abord en termes de stratégies de production (et de vente), et son effet sur l'organisation du transport peut-être retardé, et partiel. Dans les faits, on constate que certaines flottes privées, s'expliquent par les choix plus ou moins lointains, d'entreprises qui ont perdu depuis leur personnalité autonome.

Au sein de l'entreprise de production, le transport n'est pas généralement considéré comme une activité particulière, ayant une rentabilité propre, mais comme une opération complémentaire des activités de production concernées. Il en résulte souvent un certain éclatement des décisions de transport, qui peuvent se répartir :

- entre les divers services commerciaux et techniques,
- et entre les divers établissements de production et les services généraux de l'entreprise.

Dans ce cadre, plusieurs flottes de camions peuvent coexister dans l'entreprise, de manière d'autant plus indépendante que la gestion est décentralisée. La politique générale de transport, reste néanmoins du ressort de la Direction Générale.

On peut déceler à un autre niveau des stratégies de branches, dans des professions très concentrées, et disposant d'organisations professionnelles actives. Le présent travail ne pouvait être étendu à la recherche et à l'explication de ces stratégies, dont nous tenons néanmoins à signaler l'existence.

2 - CRITERES DE CHOIX DU COMPTE PROPRE

Les enquêtes donnent une première image factuelle des trafics du compte propre.

Deux types différents s'en dégagent : les trafics entre l'entreprise (usine ou dépôt) et ses clients d'une part, les trafics internes (inter-usines ou entre usine et dépôt) d'autre part. Les modalités du choix et l'organisation de ces trafics sont nettement différenciées. Les transports "amont" (approvisionnements) sont généralement effectués en transport public, ou laissés à l'initiative des fournisseurs.

Au delà de ces constatations, on ne peut définir de trafics-type du compte propre, à l'exception des livraisons à courte distance où cette modalité semble nettement dominante. Plus souvent, le choix du compte propre est expliqué par l'intervention d'une combinaison de facteurs favorables.

Les critères auxquels fait le plus souvent appel l'indication précise du compte propre sont les suivants :

- la régularité du trafic, la possibilité de frets de retour ou d'organisation de rotations, permettent de rentabiliser les moyens de transport de l'entreprise. Ces facteurs sont surtout évoqués pour les transports internes, et en général comme favorables, mais non déterminants,
- la "souplesse", la rapidité et la sécurité des délais sont plus souvent des facteurs cités comme déterminants, lorsqu'ils se rapportent aux relations entre l'entreprise et sa clientèle,
- la spécificité de la tâche à effectuer et de la qualification des chauffeurs est aussi un facteur déterminant, peut-être même le principal. Comparée à la qualification du conducteur du transport public, qui se limite du point de vue de l'usager au véhicule et à sa conduite, celle du conducteur "privé" peut intégrer deux éléments complémentaires : la connaissance spécifique des produits qu'il transporte d'une part, les relations avec la clientèle et les services de l'entreprise

d'autre part. Ces facteurs semblent intervenir pour l'ensemble qu'ils soient "internes" ou "en aval".

Au niveau des choix précis, ces critères sont généralement cités en référence à ce que ne peut pas faire le transporteur public. Les indications du compte propre sont donc interprétées en fonction des insuffisances du compte d'autrui, et non données comme les éléments d'un choix positif.

Les critères de rentabilité ou de profit spécifique, ne sont jamais cités pour justifier le compte propre. Nous développerons plus loin les causes et implications de ce fait.

3 - CRITERES DE CHOIX ET DE REJET DU COMPTE D'AUTRUI

En regard de ces indications, y a-t-il des trafics-type ou des critères précis de choix du compte d'autrui ? en apparence non. Le transport public est général, le transport privé est défini par un besoin particulier, ou une insuffisance (qualitative ou quantitative) du transport public. La justification du recours au transport pour compte d'autrui, s'appuie donc sur des critères généraux, à l'inverse de celle du compte propre. Ces critères sont notamment :

- la spécialisation du transporteur public dans sa profession (a contrario, l'usager refuse de se muer en transporteur, confirmant ainsi la nécessité d'une compétence spécifique),
- la rentabilité supérieure du transport public,
- sa disponibilité,
- la structure du secteur, qui offre toute la gamme des tailles d'entreprises, et une répartition régionale étendue.

Les insuffisances du transport public invoquées par les usagers, peuvent être classées en trois catégories :

- la contrepartie de la spécialisation spécifique du transporteur public est son inaptitude à prendre en charge de manière économique des tâches annexes, telles que manutentions spéciales, présentation ou parfois mise en oeuvre des marchandises, encaissements et relations avec le destinataire, etc.

Ce n'est pas à proprement parler une insuffisance, mais plutôt une conséquence tendancielle de la division sociale du

travail qui engendre le transport public,

- l'inadaptation technique de la flotte de transport public à la spécificité de certains transports est une "insuffisance" d'une autre nature : contrairement à ce que l'on pourrait attendre, les flottes de véhicules spécialisés ne sont généralement "privées" que dans la mesure où les besoins ne sont pas suffisants, dans une branche d'activité (I). L'inadaptation technique joue surtout dans le cas où une entreprise conçoit des véhicules spécialement adaptés à ses besoins propres (encore que dans ce cas le recours au moins partiel au compte d'autrui ne soit pas rare),
- l'insuffisance de la capacité globale du parc public, ou plus souvent sa difficulté à évoluer, à s'adapter à tel ou tel besoin nouveau, est aussi évoquée par les usagers. Ceux-ci ont tendance à en situer la responsabilité au niveau de la politique de transport de l'Etat (contingentement, réglementation européenne des horaires de conduite, tarifications, etc.). En fait, c'est l'ensemble des conditions économiques de fonctionnement et d'évolution des transports publics (tous modes) qui est ici mise en question.

(I) Le même phénomène est observable en transport fluvial
("la batellerie artisanale" - GETRAM - SAEI, nov. 1976)

CHAPITRE III

LES CHOIX DE TRANSPORT

DANS L'ORGANISATION GENERALE DE LA PRODUCTION

I - TRANSPORT ET DIVISION DU TRAVAIL PRODUCTIF

Quels que soient les critères de choix, et l'importance des moyens propres de transport de l'entreprise, ceux-ci s'insèrent dans une organisation d'ensemble.

Le transport pour compte propre est un (simple) maillon de la chaîne de production, maillon intermédiaire ou final. Le transport pour compte d'autrui est en principe la simple sous-traitance de cette opération élémentaire. En réalité, cette sous-traitance modifie le processus productif dans lequel elle s'insère. A l'inverse, la mise en oeuvre de moyens propres de transport, implique une organisation différente de celle que nécessite le recours au transport public : le "parc auto" de l'entreprise n'a pas les mêmes tâches, les mêmes relations avec les services techniques et commerciaux, qu'un transporteur public qui assurerait les mêmes transports. Il apparaît en première analyse, que nous sommes en présence de deux formes différentes de division du travail, dont l'une s'appuie sur la "division sociale" que représente l'existence du transport public, l'autre ne représentant qu'une division interne des processus productifs de l'entreprise. Ces deux formes pourraient apparemment entraîner la même division technique du travail, les mêmes fonctions, tâches et qualification, au niveau du transport et des services de l'entreprise qui l'utilisent. Au contraire, nos enquêtes montrent que dans les cas observés les schémas d'insertion de la tâche transport, et son contenu, sont différents dans les deux cas.

Les termes du choix ne se posent donc pas comme une comparaison de deux modalités (faire soi-même ou sous-traiter) de la même opération, mais comme le choix entre deux types d'organisation.

Mais la situation d'enquête induit un "biais" : le responsable interviewé expose une situation actuelle fondée sur des choix plus ou moins anciens. S'il affirme que le recours au "compte d'autrui" (ou au compte propre) est impossible dans tel cas, c'est souvent en fonction du type d'organisation du transport en place ; cette organisation est elle-même le produit d'un choix passé entre compte propre et compte d'autrui. La justification (ou la critique) de la solution adoptée ne s'exprime donc pas dans les termes du choix réel, mais dans les termes actuels qu'a engendré le choix passé.

En fait, la phase sous-traitée semble être d'autant plus aisément limitée à l'opération élémentaire de transport que le niveau d'organisation de l'entreprise est élevé. Dans le même ordre

d'idée, on constate qu'un niveau élevé d'organisation permet à l'entreprise de recourir au maximum au transport public, tout en conservant la maîtrise du transport. Dans ce cas, en plus des opérations courantes de conditionnement et manutention, l'entreprise utilisatrice assure l'ensemble de la conception, de l'organisation, de la gestion du transport, ne sous-traitant que l'exécution matérielle du déplacement et la responsabilité légale du transport (I).

Ce type d'organisation permet le recours systématique aux petites et moyennes entreprises routières, considérées comme moins chères et plus souples que les grandes.

Au contraire, nos observations semblent montrer que des entreprises moyennes ont plus de difficultés à passer du stade du transport intégré à celui du transport public.

2 - UTILISATION SIMULTANEE COMPTE PROPRE COMPTE D'AUTRUI

Pour un trafic donné, un groupe de trafics, plus qu'au niveau de la politique générale de l'entreprise, on observe un choix dominant, une forme dominante d'insertion du transport dans le processus de production : ce choix implique l'emploi préférentiel du transport, soit privé, soit public (soit d'une forme intermédiaire : la location).

Dans le cadre de cette forme dominante (le compte propre par exemple), l'autre forme reste néanmoins utilisée de diverses manières :

a) comme base de référence de coût,

b) comme moyen de pression :

- dans une organisation utilisant principalement le compte d'autrui, des moyens propres de transport peuvent être utili-

(I) La responsabilité vis-à-vis des tiers peut-être un argument majeur de recours au "compte d'autrui", notamment pour le transport de produits dangereux.

sés pour peser sur le marché,

- dans une organisation "compte propre" dominant, la référence et l'utilisation occasionnelle du compte d'autrui peuvent être utilisées pour modérer les revendications des travailleurs "transport" de l'entreprise.

c) sur chaque trafic, le compte propre peut assurer le "noyau", le compte d'autrui les pointes ; le compte propre peut assurer les trafics équilibrés, le compte d'autrui les trafics sans fret de retour. Plus généralement, le compte propre "écrète", les trafics du compte d'autrui, le compte d'autrui écrète les trafics du compte propre.

3 - MODALITES D'UTILISATION DU COMPTE D'AUTRUI

On note de la part des grands usagers interviewés, une tendance très nette à la sous-traitance aux petites et moyennes entreprises de transport, et aux entreprises régionales.

Ce choix, justifié par le souci de maîtriser le transport et faire jouer au maximum la concurrence, induit un véritable rapport de domination entre usager et transporteur. Ce rapport ne va pas jusqu'au "captage" complet des sous-traitants, que le grand usager évite soigneusement de prendre en charge.

Il implique, au sein de l'entreprise de production, un niveau d'organisation du transport assez élevé : en fait, c'est une forme de "division sociale" du travail qui tend à concentrer chez l'usager les fonctions supérieures d'organisation et de conception du transport, en confinant à la limite le transporteur public dans l'exécution matérielle de déplacement. A ce stade, la location de courte ou longue durée semble largement utilisée, sans que les critères précis de choix entre transport pour compte d'autrui et location apparaissent très clairement.

4 - LA LOCATION

Ayant centré la recherche sur les rapports entre compte propre et compte d'autrui, nous avons volontairement laissé au second plan les problèmes spécifiques de la location de véhicules, avec ou sans chauffeurs. Mais nous ne pouvions pas ne pas les rencontrer en cours d'enquête.

Du point de vue des usagers, quatre positions caractéristiques apparaissent, vis-à-vis de la location :

- assimilation de la location au transport public, dont elle représente une forme nouvelle, plus souple, (elle permet par exemple de contourner le contingentement). Ce point de vue va de pair avec l'utilisation de petites et moyennes entreprises de louage,
- à l'opposé, quasi assimilation de la location au transport pour compte propre. C'est alors une forme de transport privé évitant d'engager un capital-véhicules important, et fondé surtout sur la "location exclusive" (longue durée). Elle permet une maîtrise du transport proche de celle du compte propre,
- forme intermédiaire spécifique, permettant un bon contrôle du procès de transport sans charge de capital, ni de personnel,
- avantage de la location : utilisation de personnel acceptant des rythmes de travail plus intenses que celui de l'entreprise, et sans engagement permanent (point de vue voisin de celui de l'utilisation de travailleurs intérimaires).

Dans tous les cas, le trafic reste juridiquement du "compte propre", dont l'utilisateur conserve la maîtrise (aspect positif) et la responsabilité (aspect négatif).

Un cas intéressant, intermédiaire entre 3 et 4, est celui de la location des tracteurs mettant en oeuvre des semi-remorques spécialisées, appartenant à l'entreprise.

5 - COMPARAISON DES RENTABILITES DU COMPTE PROPRE ET DU COMPTE D'AUTRUI

Deux propositions se dégagent très nettement des enquêtes :

- à conditions égales, le transport public est plus rentable, pour l'utilisateur, que le compte propre,
- les conditions sont rarement égales...

La comparaison générale des deux solutions échappe sur le fait qu'elles impliquent deux types différents d'organisation des transports de l'entreprise.

Les services transport de l'entreprise n'ont pas de rentabilité propre : leurs coûts sont inclus dans les coûts de production et de commercialisation des produits concernés, directement ou par l'intermédiaire des frais généraux. Un transport public apparaît comme un coût extérieur, directement applicable au produit transporté, mais difficilement comparable en ces termes précis à un hypothétique transport privé (et vice-versa).

Cela dit, les appréciations recueillies sur les éléments de coûts que l'on peut comparer sont très concordantes sur 3 points fondamentaux :

- le taux d'utilisation des véhicules, en km/an, est beaucoup plus faible en compte propre,
- le coefficient de chargement est généralement plus faible aussi (manque de fret de retour),
- les conducteurs du transport public, ont généralement des salaires de base plus bas, moins d'avantages sociaux, font plus d'heures, etc.

Telle est l'opinion des usagers interviewés sur les éléments principaux de comparaison des coûts privés/publics. Les statistiques confirment les deux premiers points, les enquêtes auprès des conducteurs confirment le troisième.

Le choix du transport privé est d'ailleurs souvent présenté comme un choix qualitatif, fait aux dépens de la rentabilité directe de l'opération.

D'autre part, il est évident qu'à coût égal (pour l'usager), le fait d'effectuer une opération productive sans engager de capital et sans "personnel à charge" est en soi un avantage.

Le transfert au transporteur de la responsabilité encourue à l'égard des tiers est aussi un avantage, le transport s'effectuant dans un espace public (la route) où les dommages encourus par les riverains et les autres usagers peut prendre des proportions imprévisibles. Cet avantage est particulièrement bien ressenti à propos des transports de produits dangereux.

Dans l'ensemble, le problème posé n'est pas seulement celui du coût direct de l'opération. Il est aussi celui de la répartition du profit entre transporteur et usager. Le rapport de force

peut-être défavorable à l'entreprise de production petite ou moyenne, et favoriser ainsi l'équipement propre en moyens de transport. Dans la mesure où notre enquête s'adressait à de grandes entreprises, nous avons surtout rencontré le point de vue inverse.

CHAPITRE IV

COMPARAISON DU PROCES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS DU COMPTE

D'AUTRUI ET DU COMPTE PROPRE

I - DEFINITION DES TACHES DU CONDUCTEUR DU COMPTE D'AUTRUI

Le conducteur salarié d'une entreprise de transport peut effectuer les tâches suivantes :

- conduite, manutention (chargement, déchargement, bâchage et débâchage, etc.), entretien du véhicule, recherche de fret, organisation du transport.

La conduite englobe une série de tâches, et nécessite différentes connaissances :

- maîtrise de l'outil de travail (le camion), réglementation routière, aléas du voyage (accidents de la route, verglas, pluie, etc.), maniement des nombreux documents obligatoires ; le cas échéant pour les T I R : formalités douanières, etc.

Les tâches de manutention n'entrent pas nécessairement dans le travail du conducteur. En principe, elles sont considérées comme n'en faisant pas partie donc accidentelles, difficilement acceptables, sauf, bien entendu, celles qui concernent directement le véhicule et non la marchandise (bâcher, détacher une remorque...).

L'entretien du véhicule n'entre pas obligatoirement dans les tâches du routier, mais un minimum de connaissances mécaniques est indispensable.

La recherche du fret ainsi que l'organisation du transport, ne sont pas non plus automatiquement attribués au conducteur. Quand c'est le cas, ces tâches, à l'encontre de la manutention, sont considérées comme normales, l'organisation du transport est même plus ou moins considérée par le conducteur comme un avantage, un facteur d'autonomie.

2 - DEFINITION DES TACHES DU CONDUCTEUR DE COMPTE PROPRE

Le conducteur salarié en compte propre effectue, de même que le conducteur du compte d'autrui, la tâche de conduite du véhicule avec tout ce que celle-ci implique.

En ce qui concerne la manutention, elle est plus fréquente en compte propre et surtout c'est un travail "normal" intégré aux fonctions du conducteur et participant à sa qualification. Si

elle a lieu, ce sera de façon systématique et non accidentelle.

L'entretien du véhicule, de même qu'en compte d'autrui, est fonction de l'organisation de l'entreprise. Plus l'entreprise est importante, et à l'intérieur de celle-ci le service transport, plus elle sera équipée pour l'entretien de son parc de camions, et inversement.

La recherche de fret ne fait, par définition, jamais partie des fonctions du conducteur du compte propre. Nous avons décrit, dans une précédente étude (I), les conducteurs du compte d'autrui comme étant les "gérants" de leur camion. Ce n'est jamais le cas pour le conducteur du compte propre. Le problème du fret de retour peut être posé par les responsables de la gestion des transports de l'entreprise, mais il sera également résolu par eux.

L'organisation du voyage n'incombe pas non plus au conducteur.

Par contre, celui-ci peut, le cas échéant, être livreur, encaisseur, avoir réellement des fonctions commerciales, être dans certains cas un véritable "représentant" de l'entreprise, c'est-à-dire du produit qu'il transporte. Il peut également intervenir dans des tâches n'ayant pratiquement aucun rapport avec le transport lui-même, mais qui sont liées au produit transporté (par exemple : manier du matériel de levage sur un chantier pour installer des matériaux livrés, effectuer la présentation et la démonstration du matériel livré, etc.).

3 - EFFETS DU TYPE D'ORGANISATION DES TRANSPORTS SUR LE PROCES DE TRAVAIL DES CONDUCTEURS

Nous avons constaté que transport en compte propre et transport en compte d'autrui, ne s'insèrent pas de la même manière dans le processus de production. Le premier est directement intégré à celui-ci, le second correspond généralement à une sous-traitance dans le cadre de la division sociale du travail entre entreprises de production et de transport.

(I) Etude psycho-sociologique de la profession de conducteur routier (GETRAM, DTT, 1975)

L'analyse des facteurs de choix des entreprises entre compte propre et compte d'autrui, montre qu'il ne s'agit pas de choix entre deux modalités de la même opération, mais de choix entre deux types d'organisation différents. Le critère de rentabilité n'est pas, par exemple, réellement recherché au niveau du transport lui-même. Celui-ci en effet, n'étant pas considéré comme une activité séparée de l'ensemble de la production n'est pas tenu à une rentabilité propre, mais intégré comme un coût de production additionnel.

Les facteurs déterminant le choix du compte propre sont, le plus souvent, liés aux contraintes spécifiques à l'activité de l'entreprise, et à l'incapacité des entreprises de transport à répondre à celles-ci.

Cette insuffisance du transport public tient en particulier, aux différences des procès de travail des conducteurs du compte d'autrui et du compte propre.

L'insertion de la tâche transport dans le processus de production étant différente dans le cas du compte propre et dans le cas du compte d'autrui, le procès de travail des conducteurs est en effet nécessairement différent.

Dans le cas du conducteur du compte propre comme dans celui du conducteur du compte d'autrui, le procès de travail englobe un certain nombre de tâches diversifiées et spécialisées. Mais pour le compte d'autrui cette diversification porte sur le processus de transport, tandis que pour le compte propre, elle est intégrée dans le processus de production. Ceci entraîne une grande diversité de situations dans le compte propre en fonction des caractéristiques de la production.

CHAPITRE V

COMPARAISON DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DES SITUATIONS PROFES-
SIONNELLES DES CONDUCTEURS SALARIES DU COMPTE D'AUTRUI ET DU

COMPTE PROPRE

I - TEMPS DE TRAVAIL ET DE CONDUITE

Les temps de travail et de conduite sont généralement plus élevés en compte d'autrui qu'en compte propre.

Pour le compte propre ces conditions sont liées en tout premier lieu au type d'entreprise. Plus l'entreprise est importante et surtout organisée sur le plan syndical, plus les horaires de travail des conducteurs sont alignés sur ceux des autres travailleurs de l'entreprise, et ramenés aux environs de 45 heures par semaine. Il est très rare, par contre, de rencontrer des conducteurs du transport public ne travaillant pas plus de 45 heures dans une semaine, quelle que soit l'entreprise de transport.

En ce qui concerne les temps de conduite, ceux-ci dépendent surtout des tâches effectuées par le conducteur. Plus les tâches sont diversifiées, moins le temps de conduite sera important, à temps de travail égal. Par contre, des conducteurs effectuant de longs parcours pourront pratiquer presque exclusivement la conduite.

Nous avons rappelé précédemment que les tâches du conducteur de transport public sont toutes rattachées au transport et à la rentabilisation du véhicule, soit au fait de rouler vite, beaucoup et d'éviter de circuler "à vide". Le conducteur du compte propre, qui a souvent d'autres tâches que la conduite à effectuer, n'est pas lié à la même nécessité. Cela ne signifie pas que la rentabilité du transport n'entre jamais en ligne de compte du point de vue de l'entreprise, mais elle n'est que secondaire et n'est pas directement répercutée sur le conducteur comme c'est le cas dans les entreprises de transport. Il peut arriver à un conducteur du compte propre de rouler vite et longtemps, mais cela se justifie par l'urgence d'une livraison ou un besoin quelconque de la production, non par la nécessité d'utiliser le matériel roulant.

Les temps de conduite de tous les conducteurs, que ce soit en compte d'autrui ou en compte propre, sont censés s'aligner sur la réglementation européenne. Celle-ci ne semble guère être plus appliquée dans un cas que dans l'autre.

Les références de défense des temps de travail des conducteurs du transport privé, sont d'abord celles des travailleurs de l'entreprise et non celles de la réglementation, quant aux conducteurs du compte d'autrui, leurs références sont souvent celles de l'entreprise de transport considérée d'un point de vue patronal, en termes de rentabilité de l'exploitation.

2 - POSTE DE TRAVAIL ET SANTE

Le poste de travail est par définition le même pour tous les conducteurs, lorsqu'il s'agit de la conduite. Les conducteurs du compte propre se plaignent donc, de même que ceux du compte d'autrui, de diverses affections :

- tassements lombaires, problèmes digestifs, fatigue, etc...

liés à la conduite d'un poids lourd. Celles-ci ne sont, pas plus que pour les conducteurs du transport public, considérées comme maladies professionnelles. Dans notre échantillon, pourtant restreint, nous avons rencontré un conducteur, par exemple, qui souffre de tassements lombaires depuis des années et totalise une moyenne d'un mois d'arrêt de travail par an pour cette raison.

Les conducteurs du compte propre, sont dans la plupart des cas, au volant de leur camion moins longtemps que ceux du compte d'autrui. Par contre, ils pratiquent fréquemment des travaux de manutention, qui entraînent un certain nombre d'affections spécifiques.

3 - L'OUTIL DE TRAVAIL

La relation avec l'outil de travail est plus ou moins la même pour les conducteurs du compte propre et ceux du compte d'autrui. Les conducteurs du compte propre s'approprient largement le véhicule. Ils tiennent à conduire toujours le même camion et ce voeu est respecté par les entreprises que nous avons interviewées.

De même qu'en compte d'autrui, la relation avec le véhicule semble d'autant plus étroite et importante pour le conducteur, que les parcours effectués sont longs et le véhicule de grande taille. Longueur du parcours et taille du camion participent à l'identité du conducteur qui se reconnaîtra et sera plus ou moins reconnu par les autres en tant que "vrai routier", en fonction de ces caractéristiques.

4 - CONDITIONS DU DEPLACEMENT

Il en est de même pour les conditions rattachées au voyage lui-même. Celles-ci dépendent largement des délais dans lesquels le voyage doit être effectué (qui sont plus contraignants en compte d'autrui), mais également de la longueur du parcours,

des aléas du voyage (état des routes, conditions climatiques, etc.), des réglementations de la circulation routière en général et de celle des poids lourds en particulier. Pendant le temps du voyage, les conditions de travail des conducteurs sont surtout déterminées par des facteurs extérieurs à l'entreprise. Elles sont alors identiques pour les conducteurs du compte propre et ceux du compte d'autrui.

5 - LA REMUNERATION

La rémunération est différente en compte propre et en compte d'autrui. D'une façon générale, conducteurs, employeurs, et syndicats, sont unanimes pour déclarer qu'elle est plus élevée en compte propre.

En compte d'autrui, le système des primes est très largement utilisé (primes au kilométrage, à la vitesse, etc.), avec une base de salaire fixe peu élevée. La rémunération du conducteur ainsi d'ailleurs que les possibilités d'amélioration de ses conditions de travail (meilleur matériel, meilleurs trajets), sont étroitement liées à la rentabilisation du véhicule qu'il utilise. Ceci explique que l'on rencontre fréquemment des conducteurs du compte d'autrui revendiquant la liberté des horaires pour en effectuer le plus possible, et atteindre une véritable surexploitation. Il est bien évident que le but d'une entreprise de transport, est d'effectuer le plus de transport possible, et de rentabiliser au maximum le matériel dans lequel elle investit, ceci étant la base de son fonctionnement économique.

Dans une entreprise de production, le transport est une activité secondaire, intégré au processus de production, et dont on n'attend pas, nous l'avons déjà écrit, une rentabilité propre. Les conducteurs ont d'ailleurs souvent d'autres tâches que celle de la conduite elle-même.

En règle générale, le système de rémunération en compte propre implique un salaire fixe plus élevé qu'en compte d'autrui, et des heures supplémentaires. Les garanties de rémunération sont plus fortes, quels que soient les transports effectués. Le conducteur n'est pas "intéressé" de la même manière qu'en compte d'autrui à la rentabilité du transport.

6 - STATUTS, QUALIFICATIONS, CARRIERE

En ce qui concerne les statuts, les qualifications et la carrière, les conducteurs du compte propre sont également dans des conditions différentes de ceux du compte d'autrui.

Ils dépendent des conventions collectives des secteurs de production qui les emploient. Celles-ci sont généralement plus avantageuses pour les travailleurs, que les conditions couramment appliquées dans les entreprises de transport.

Les conducteurs du compte propre ont des qualifications d'ouvriers plus ou moins spécialisés, voire "hautement qualifiés" selon les entreprises, et selon leurs diverses fonctions.

La stabilité d'emploi des conducteurs, semble plus forte en compte propre qu'en compte d'autrui.

D'une façon générale, il semble que les conducteurs du compte propre, qui bénéficient des avantages sociaux de l'ensemble des travailleurs de l'entreprise de production, ayant les mêmes statuts que ceux-ci, aient une plus grande sécurité que ce soit sur le plan de l'emploi, des conditions de travail, des salaires, des congés et même des possibilités de travailler jusqu'à l'âge de la retraite. En effet, le métier de conducteur est difficile à pratiquer passé un certain âge, variable en fonction de l'état de santé du conducteur, et les possibilités d'intégration à un poste sédentaire, sont plus grandes dans une entreprise de production que dans une entreprise de transport.

Il est certain que le même phénomène d'"intégration à la production" ne privilégie pas inéluctablement les conducteurs du compte propre, puisqu'il est fonction de l'entreprise qui emploie.

Du côté de l'entreprise, on peut jouer également sur les possibilités de sous-traitance pour modérer les exigences des salariés surtout si leur activité peut-être mise en concurrence avec celle de nombreuses entreprises.

En fait, les conducteurs peuvent être dans une situation contradictoire où intervient à la fois la manière dont "on" cherche à définir leurs statuts et conditions, au niveau de l'entreprise, et la manière dont ils cherchent à se définir eux-mêmes.

D'un côté comme de l'autre, il y a deux systèmes de référence. Du côté des travailleurs, l'extérieur est à la fois un système de référence et un marché du travail permettant de faire pression pour améliorer le statut interne, si les statuts extérieurs sont plus favorables. Dans le cas du transport pour compte propre, les statuts extérieurs sont plutôt défavorables. Le transport public routier est une profession où les statuts et avantages sociaux sont modestes, et où la simple application de la législation ordinaire du travail, pose un problème.

L'organisation syndicale y est faible, les statuts et leur application, embryonnaires.

Le point de vue salarial en compte propre, sera donc surtout fondé sur la recherche de l'application des statuts généraux de l'entreprise ou de la branche à laquelle elle appartient. Ceci explique autant que la nature du procès de travail (qui interfère avec), la grande diversité des situations de "routiers compte propre" et leur dissemblance générale avec les situations des conducteurs du compte d'autrui.

CHAPITRE VI

C O N C L U S I O N S

INTERPRETATION GENERALE ET DIRECTIONS DE RECHERCHE

I - RESUME DES OBSERVATIONS

La première constatation, relativement banale, est que chaque entreprise, voire chaque trafic, constitue un cas particulier. A un autre niveau, il semble se dégager des comportements économiques ou des politiques de transport plus systématiques par secteurs de production (le présent travail ne pouvait évidemment être étendu à l'étude de ces politiques sectorielles).

Au delà de ces spécificités, quelques lignes de force essentielles semblent se dégager, qui sont :

- le choix fréquent (mais non général) du compte propre dans les relations entre l'entreprise de production et les entreprises utilisatrices de ces productions (clients distributeurs ou producteurs),
- le choix plus irrégulier, ou plutôt très dépendant des conditions spécifiques de chaque entreprise, du compte propre pour les relations entre établissements productifs (ou dépôts) de la même entreprise,
- le choix préférentiel du compte d'autrui dans tous les cas où il peut assurer un service équivalent (qualitativement) au compte propre,
- plus généralement, la réticence des producteurs à se muer en transporteurs, la conception "du compte propre" comme une phase intermédiaire ou finale du processus de production,
- l'impression générale qu'une grande entreprise de production ne peut espérer mettre en oeuvre des conducteurs travaillant autant d'heures, à des coûts salariaux aussi bas, que les transporteurs publics.

Il s'agit là de tendances, fondées sur un petit nombre d'observations en profondeur, et non contrôlées statistiquement. L'examen des statistiques montre par ailleurs que le poids du compte propre, par rapport au compte d'autrui, est corrélé négativement avec trois facteurs : la distance, la taille des véhicules, la taille de l'entreprise.

L'observation de la situation des conducteurs permet de confirmer les tendances sommairement indiquées ci-dessus. Salaires supérieurs au compte d'autrui, qualifications plus complexes et souvent considérées comme plus élevées, intégration plus forte au processus de production, sont là encore des tendances observables dans la comparaison des situations "compte propre" à "compte d'autrui". La spécificité des situations du compte

propre, par secteurs et par entreprises, s'oppose aussi à la relative homogénéité des situations du compte d'autrui.

Les facteurs d'homogénéité entre les situations des conducteurs du compte propre et du compte d'autrui tiennent à l'identité de l'outil de travail utilisé pour la conduite, entraînant la similitude d'un poste de travail et la même qualification en ce qui concerne la maîtrise de cet outil. Ils tiennent également aux conditions de travail spécifiques au "voyage" déterminées indépendamment de l'entreprise et sans son contrôle soit : les divers aléas du voyage du type conditions climatiques et les réglementations diverses appliquées aux poids lourds et à la circulation routière en général.

Les différences de situation des conducteurs se situent :

- au niveau du procès de travail, intégré exclusivement au processus de transport pour le compte d'autrui (tâches appliquées exclusivement à la rentabilité du véhicule), tandis qu'il est intégré au processus de production pour le compte propre (tâches appliquées à la transformation du produit),
- à l'intégration dans des entreprises différentes, entreprises de transport pour les conducteurs du compte d'autrui, entreprises de production pour les conducteurs du compte propre, avec pour ces derniers une grande diversité de conditions en fonction des entreprises et des branches de production.
- à des types d'intérêt apparemment, si ce n'est fondamentalement différents : intérêts ouvriers de type salarial pour les conducteurs du compte propre, intérêts à la fois ouvriers et "para-patronaux" pour les conducteurs du compte d'autrui.

Il est certain que nous retrouvons au terme de cette recherche, les hypothèses initiales (issues d'autres travaux) sur les modalités et l'interprétation de l'utilisation du transport pour compte d'autrui par les entreprises de production. On retrouve notamment, directement exprimés, les concepts de "sous-traitance" de "capacité de réserve", de spécialisation et parcellisation du procès de travail, qui sous-tendent l'utilisation du transport public. Ces éléments de confirmation d'hypothèses théoriques constituent indiscutablement un des résultats positifs de la recherche.

Au contraire, l'exploration des modalités et conditions d'utilisation du compte propre routier fait éclater certaines des hypothèses de départ : là où nous attendions une prédominance

du compte propre dans les relations internes des grandes entreprises de production, nous avons trouvé une utilisation préférentielle dans les relations externes, entre entreprises de productions et clientes. Là où nous attendions une tendance à l'homogénéisation des situations de salariés du compte propre et du compte d'autrui, nous avons trouvé des métiers différents, tant au niveau des conditions de travail et des salaires que des qualifications et du procès de travail. Il est certes difficile de généraliser, en raison du nombre réduit d'observations. Nous pouvons néanmoins dépasser ces constatations factuelles, et passer à un stade d'interprétation plus général, bien qu'encore hypothétique.

2 - ELEMENTS D'INTERPRETATION

Nous avons mis en évidence plusieurs ordres de facteurs imbriqués, mais que nous allons séparer ici pour les besoins de l'exposé. Ce sont :

- les facteurs liés à la rotation du capital marchandises,
- la rentabilité propre de l'opération de transport, rapportée au capital investi dans cette activité,
- les facteurs liés à la répartition du profit entre entrepreneurs appartenant à des branches d'activités différentes,
- l'effet du choix d'une modalité du transport dans la division du travail du processus productif, et réciproquement.

Ces facteurs ne paraissent pas directement dans les interviews ni dans leur première analyse ; ils sous-tendent en quelque sorte les opinions exprimées et en forment la trame logique sous-jacente. Leur expression directe la plus courante est par exemple la relation entre qualité de service et coût de transport ; l'imprécision de cette formulation vient du fait que nous avons affaire à un processus de production additionnel, faisant intervenir plusieurs agents économiques, pour une séquence d'opérations centrées sur la tâche centrale de transport. Au sein même d'une entreprise de production, les calculs de prix de revient courants permettent de faire des comparaisons entre compte propre et compte d'autrui au niveau de la "tâche centrale", et éventuellement des activités terminales, mais non d'intégrer directement les autres incidences économiques (notamment au niveau de la rotation du capital productif et des capacités et choix d'investissements).

Les termes constitutifs de la rentabilité du transport sont donc éclatés d'une manière qui rend impossible sa vision d'ensemble par chacun des agents concernés ; ceci explique l'expression courante en termes d'opposition du "qualitatif" au "quantitatif", le premier paraissant favoriser le compte propre et le second le compte d'autrui. Cela n'interdit évidemment pas d'aller plus loin, et de reformuler le problème en termes plus explicatifs. Reprenons dans ce but les facteurs cités précédemment.

a - La rotation du capital marchandise

Celle-ci ne peut être considérée isolément. En réalité, ce qui nous intéresse ici est la rotation des capitaux engagés dans la production de cette marchandise, celle-ci n'étant que la forme transformée, provisoirement achevée, de ce capital durant le temps qu'elle est engagée dans le transport.

Le transport se trouve donc, soit à la jonction de deux cycles de production (transports amont et aval), soit en phase terminale (transport aval), soit au sein d'un cycle de production mis en oeuvre par une seule entreprise (transport interne).

Les transports "aval" de produits sortant de l'entreprise, sont à la jonction de deux cycles de production, ou relient la production à la distribution. Dans le premier cas, les qualités de souplesse, rapidité, disponibilité des moyens de transport sont généralement mises en avant. Ceci signifie que la mise en oeuvre du transport doit être telle, dans le temps, que le raccordement des deux cycles se fasse le plus exactement possible, et les stocks réduits au minimum aux deux bouts de la chaîne de transport. On trouve aussi sur ces transports l'importance donnée fréquemment à la connaissance du produit exigée du conducteur, qui assure une liaison permanente avec les entreprises destinataires. Tout ceci se traduit aisément, en termes de "qualité du service" rendu au client, primant le coût direct du transport et justifiant éventuellement le compte propre. Les transports reliant production et distribution se posent en des termes analogues s'ils relient des entreprises distinctes ; ils se rattachent au transport interne si la distribution est intégrée à l'entreprise productrice.

Les transports "internes" relient des établissements d'une même entreprise ou d'un même groupe. Dans ce cas, le transport est un élément d'une chaîne de production, contrôlé par un même agent et non plus le raccordement de cycles distincts. L'adaptation technique du transport, sa rationalisation au sein d'un même ensemble, sont donc plus aisés, que ce soit en compte propre ou en compte d'autrui. Les éléments du choix s'expriment

donc plus directement en termes économiques de meilleure rotation (des marchandises) au moindre coût.

Les transports "amont" sont évidemment de même nature que les transports "aval", vus du point de vue du destinataire. Il est remarquable que, dans presque tous les cas examinés, le destinataire exclut le recours au compte propre et s'en remet à l'expéditeur. Cela exprime une réalité courante qui est l'exigence de l'adaptation du vendeur au client, du cycle amont au cycle aval, et non l'inverse.

b - La rentabilité propre de l'opération de transport

La comparaison en termes de rentabilité de deux formes différentes d'organisation du travail, faisant varier simultanément les coûts d'agents économiques distincts, est illusoire en termes généraux, même si elle est possible dans des cas spécifiques (et non généralisables).

La comparaison n'est possible que si l'on s'intéresse à la seule rentabilité du capital directement engagé dans les moyens de transport (véhicule et conducteur) ; encore faut-il se contenter d'indicateurs d'activité des véhicules (km ou t/km par an) et des conducteurs (temps de travail, kilométrages), et de l'indicateur des salaires.

Dans les seuls cas (réels ou hypothétiques) rigoureusement comparables, c'est-à-dire lorsque le transport public se situe dans le même schéma d'organisation de la production et du transport que le transport privé, les enquêtes ne laissent aucun doute sur la rentabilité supérieure du transport public. Les raisons décelables sont de deux ordres :

- la spécialisation d'une catégorie d'entrepreneurs et de salariés dans la "fonction parcellaire" de transporteur,
- la sous-rémunération relative, et la surexploitation absolue, des conducteurs du transport public.

Cette comparaison reste très insuffisante, si l'on ne tient pas compte du fait que le transport public est fondamentalement une sous-traitance. La rentabilité est appréciée ici du point de vue de l'usager, ce qui nous amène à poser le problème de la répartition du profit entre celui-ci et le transporteur.

Nous ne reviendrons pas ici sur les caractères généraux, et le déséquilibre structurel du marché du transport (I), le présent travail a mis en évidence un déséquilibre plus particulier, celui qui naît de l'utilisation systématique, par les grandes entreprises de production, de petites et moyennes entreprises de transport. Ces dernières doivent pour survivre (avec un profit souvent minime), imposer à leurs salariés un niveau d'exploitation très supérieur à celui des conducteurs du privé. On peut considérer que dans ces conditions l'utilisateur collecte une part importante des fruits de cette surexploitation.

c - Bases et formes de la division du travail

Il ressort des points précédents, et de l'ensemble des données de l'enquête, que compte propre et compte d'autrui s'insèrent généralement dans des formes différentes de division du travail productif, et d'organisation du procès de transport lui-même.

Les transport public est en soi le produit d'une division sociale du travail déjà ancienne (2), qui définit un ensemble d'activités exercées par des entrepreneurs spécialisés, au sein de cet ensemble, une division secondaire spécifie les divers transporteurs, groupeurs, manutentionnaires, commissionnaires, affréteurs, gestionnaires d'infrastructures, etc... Les tendances banales à l'intégration capitaliste de ces activités sont en permanence contrecarrées par l'utilisation directe par les usagers des diverses "entrées" possibles du marché des transports (du service intégré à l'opération parcellaire, et de la grande entreprise à l'artisanat). A la limite, l'utilisateur peut intégrer lui-même le transport, sous forme de compte propre.

Le compte propre, ou transport privé, est donc à l'inverse du compte d'autrui l'intégration du transport à la production (ou à la distribution). Au lieu de tendre comme le précédent à des formes homogènes et standardisées, il admet en principe des formes aussi variées que les processus de production qu'il complète.

Le mécanisme le plus intéressant n'est pas à notre avis celui de l'opposition et du choix entre ces deux formes de division

(1) voir annexe, p. 67

(2) voir à ce sujet "la batellerie artisanale" op. cit.,
Première partie (analyse historique).

sociale du travail, mais bien celui de leur utilisation combinée, de leur interaction systématique. Certains des effets et objets de cette interaction ont déjà été signalés, et notamment :

- une certaine pression des usagers sur les profits et coûts salariaux des entrepreneurs de transport d'une part, les salaires et conditions du compte propre d'autre part,
- l'utilisation du compte d'autrui comme capacité de réserve.

Au delà de cette utilisation combinée, on a constaté que compte propre et compte d'autrui projettent directement au niveau du procès de transport les deux formes fondamentales de division sociale du travail qu'ils représentent ; ces deux formes s'organisent néanmoins autour d'une "tâche centrale" relativement homogène, la conduite du véhicule. L'homogénéité de la tâche centrale ne provient pas seulement de la spécificité de l'opération de conduite ; elle est aussi liée à la production de moyens de transport (véhicules, infrastructures, etc...) qui est une production commune.

Autour de cette tâche centrale, s'organise donc des procès de travail différents.

d - Le procès de travail

Le conducteur du compte d'autrui est principalement concerné par la mise en valeur du capital engagé dans le transport. Ses tâches annexes (recherche de fret, réponse aux ordres de route les plus divers, représentation du transporteur auprès des usagers, etc...) et son rythme global de travail sont conditionnés par cette valorisation du "capital transport", plus que par les processus de production précis sur lesquels il intervient.

Le conducteur du compte propre est au contraire inséré dans des processus de production précis, au sein d'un ensemble productif donné. Ses tâches annexes se rapportent à ces processus productifs (manutention, livraison, mise en oeuvre ou démonstration de marchandises, etc...) et aux rapports marchands entre son entreprise et ses clientes (encaissement, représentation...), en bref à la mise en valeur du capital engagé dans la production. Il acquiert une qualification de producteur autant que de transporteur.

Ceci induit que les schémas d'organisation du travail dans lesquels ces travailleurs s'insèrent n'ont pas la relative homogénéité de ceux du compte d'autrui, mais admettent autant de variantes qu'il y a d'entreprises et de processus de production concernés.

Ceci explique que nous avons constaté en général la reconnaissance d'une qualification supérieure au conducteur du compte propre, parce que moins parcellaire dans l'optique de l'entreprise utilisatrice (mais non dans celle du transporteur), et du point de vue des conducteurs du compte propre eux-mêmes, le compte d'autrui ne connaît que la "tâche centrale", ne sait que rouler (I).

Ceci induit enfin la reconnaissance de l'appartenance du routier compte propre à l'entreprise de production, son rattachement aux statuts et conventions collectives du personnel, et des possibilités de reconversion interne.

e - Hypothèses sur les tendances de la concentration/division du travail

Nous pouvons encore considérer la division du travail à un autre niveau : celui de l'organisation de l'entreprise de production elle-même. Au delà d'un certain degré de concentration, l'organisation générale de la production permet des formes de sous-traitance qui, appliquées au transport, induisent des modalités d'utilisation du transport public permettant un niveau de service équivalent au compte propre pour un coût inférieur. Ceci correspond à un stade de division du travail, où les transporteurs publics (groupeurs, loueurs, transporteurs), n'assurent plus pour ces grands usagers que l'exécution matérielle de la "tâche centrale" ; l'ensemble des fonctions de conception, d'organisation et même de production des documents de transport est concentré et rationalisé au sein de l'entreprise de production. C'est donc une forme nouvelle de "division sociale" du travail, permise par le recours à l'informatique, et séparant la conception intellectuelle de l'exécution matérielle. Les tâches de conception, apparemment "non productives" ou "indirectement productives", sont concentrées dans l'entreprise de production ; les tâches matérielles de production (transport) sont concentrées dans un secteur extérieur, paradoxalement classé dans les "services".

(I) ... et roule trop, de l'avis des conducteurs du compte propre.

Cette forme "achevée" (provisoirement) de division du travail reste encore pour nous une hypothèse à étudier, bien qu'elle s'appuie sur des observations réelles.

3 - LIMITES DE LA DEMARCHE ET DIRECTIONS DE RECHERCHE

Après avoir risqué une certaine généralisation du problème posé, nous devons en retour insister à nouveau sur les limites de notre démarche.

Ces limites tiennent d'abord au caractère exploratoire de la recherche (I), qui n'a permis d'étudier qu'un champ relativement réduit. D'une part, l'échantillon est insuffisant pour nous permettre d'affirmer que nous avons défini un "comportement général" des grandes entreprises. D'autre part, nous n'avons vu que deux "entreprises moyennes" de production (mais noté à leur propos des différences notables dans l'utilisation du système de transport). Enfin la "couverture" sectorielle du système de production a été insuffisante, comme nous l'avons déjà signalé, pour nous permettre d'aborder le problème des industries les plus utilisatrices de moyens propres de transport.

Parmi ces dernières, nous trouvons notamment des industries extractives au sein desquelles le problème du transport se pose en des termes très différents. Ce sont des activités où la part relative du transport dans le processus productif est très élevée, c'est-à-dire que la création de valeur comporte une part de transport qui peut être dominante. L'exemple le plus significatif est probablement celui des productions de sables et graviers, dans lesquelles le transport, les manutentions et stockages, forment la plus grande part de la création de valeur, l'activité extractive au sens strict étant relativement secondaire. Dans ce cadre la mise en oeuvre directe du transport par l'entreprise de production peut être jugée plus rentable que la sous-traitance, dans la mesure où l'intégration du transport évite le partage du profit. Nous avons rencontré en cours d'enquête l'opinion suivant laquelle, dans ces activités, de nombreux producteurs ont accédé à ce stade à partir du transport, et non l'inverse.

(I) ... ainsi d'ailleurs qu'à la rareté des études et travaux de recherche antérieurs sur le sujet.

Une autre sorte de limite dérive du choix méthodologique initial, qui privilégiait l'approche par les entreprises de production, et parmi celles-ci les très grandes. Elle apparaît au niveau des résultats, qui mettent en évidence l'absence remarquable, dans les moyens employés par les entreprises enquêtées, des artisans et des grandes entreprises du transport. Une direction de recherche intéressante pourrait être l'étude des fonctions et marchés préférentiels de ces catégories (1).

Les modalités d'utilisation de la location, que nous n'avons pu aborder que succinctement, constitue un autre champ à explorer.

La place que tient le compte propre en fonction des insuffisances du compte d'autrui d'une part, du degré d'organisation des entreprises utilisatrices d'autre part, constituent des champs de recherche à un niveau plus fondamental. Il serait d'ailleurs nécessaire de dépasser la comparaison de deux modalités d'une même technique, pour passer à la vision de l'utilisation de l'ensemble du système de transports (tous modes).

(1) En s'appuyant notamment, pour les artisans, sur les travaux (déjà anciens) de M. ABREU, B. AVEROUS et B. MATALON (Etude psychologique sur les petits transporteurs routiers - 1968)

DEUXIEME PARTIE

COMPTES RENDUS D'ENQUETES

CHAPITRE I

COMPTE RENDU DES ENQUETES AUPRES
DES ENTREPRISES

INTRODUCTION

L'enquête a porté sur 10 entreprises de production appartenant à 8 secteurs d'activité :

- industries agricoles et alimentaires,
- industries chimiques,
- automobiles,
- machines et matériel mécanique,
- industrie pétrolière,
- articles métalliques divers,
- chaudronnerie,
- construction électrique et électronique.

8 entreprises sur 10 se classent dans les "très grandes entreprises", à établissements multiples.

Nous présentons ici l'exploitation systématique des résultats en fonction du problème posé dans l'enquête, la recherche des conditions et modalités de choix et d'utilisation du compte propre. Il s'agit d'une exploitation qualitative, conformément aux objectifs et moyens généraux de ce travail.

Les facteurs de choix et modalités d'utilisation du compte propre et du compte d'autrui sont analysables à plusieurs niveaux.

Le premier, et celui où le problème est exposé le plus directement, est celui de la spécificité de chaque trafic et de chaque entreprise. Se situer à ce niveau reviendrait à relater des cas particuliers, qui deviendraient facilement reconnaissables en raison de la personnalité des entreprises enquêtées ; ceci est évidemment exclu.

Au-delà de ces spécificités, on peut opérer un premier classement des facteurs en fonction des types de trafic : trafics

internes à l'entreprise et trafic "aval" d'une part (I), trafics nécessitant un matériel spécialisé d'autre part.

A un autre niveau, nous relatons des appréciations plus générales sur l'intérêt du compte propre par rapport au compte d'autrui, et réciproquement.

Nous nous situerons enfin au niveau de l'utilisation de l'ensemble du système de transport, et particulièrement au plan de l'utilisation combinée et concurrentielle du compte propre et du compte d'autrui.

Le choix des mentions illustratives est fait de manière à illustrer la gamme des opinions et situations observées dans ces diverses dimensions. L'interprétation en ressort d'elle-même. Au-delà des nombreuses convergences, quelques contradictions (choix opposés pour des problèmes exprimés dans les mêmes termes) montrent bien que nous sommes en présence de tendances, mais non de critères déterminants de choix, sauf exceptions.

Nous n'avons pas fait une place spéciale à la location, souvent citée. Elle apparaît tantôt comme une modalité proche du compte propre, tantôt comme une forme particulière de compte d'autrui, tantôt comme une modalité spécifique intermédiaire.

Le plan d'exposé des résultats est le suivant :

- 1 - les transports intérieurs de l'entreprise,
- 2 - les transports aval : relation entreprise/client,
- 3 - la spécialisation du matériel,
- 4 - attitude générale à l'égard du compte propre,
- 5 - rentabilité du compte propre,
- 6 - les conducteurs du compte propre,
- 7 - concurrence et imbrication compte propre et compte d'autrui,
- 8 - modalités d'exploitation du transport public,
- 9 - législation et réglementation.

(I) Nous ne parlerons pas des "transports amont" d'approvisionnements et de matières premières qui sont très généralement assumés par l'expéditeur (dans notre échantillon).

I - LES TRANSPORTS INTERIEURS DE L'ENTREPRISE

a - Interprétation générale

Ce type de transport est celui où le choix dépend le plus de l'organisation spécifique de la production de l'entreprise, entre ses établissements et entre établissements productifs et dépôts. Les critères de choix cités se rapportent surtout à la rentabilité directe de l'opération de transport : régularité des trafics, fiabilité, fret de retour, adaptation précise des matériels. Mais les mêmes critères sont utilisés pour justifier des choix différents. Nous ferons cependant deux remarques plus générales :

- on observe des solutions "tout en compte d'autrui", mais non "tout en compte propre",
- les établissements de production ont souvent une très large autonomie d'organisation de leurs transports.

b - Mentions illustratives

- "Pour les transports usines-dépôts, on a besoin de gros camions (de plus en plus gros actuellement). Nous avons X dépôts et Y usines en France, et chaque dépôt reçoit de toutes les usines. Il faut donc des transporteurs régionaux (compte d'autrui) qui sillonnent toute la France, ce qui en même temps règle la question du fret de retour".
- "Notre tâche première ici (parc-auto) est l'inter-usine régulier".
- "En ce qui concerne le transport inter-usines, ou plus usines-dépôts, on travaille en location exclusive (plusieurs loueurs)".
- "Nos établissements hors région parisienne ont recours au transport public, ou ont leurs camions, qui l'un et l'autre retrouvent du fret de retour de l'entreprise dans la région destinataire. Chaque établissement à son autonomie dans le choix du système de transport".

2 - LES TRANSPORTS AVAL : RELATION ENTREPRISE-CLIENTS

a - Interprétation générale

C'est sur ces trafics que les motifs d'utilisation du compte propre sont les plus exprimés par référence à ce que ne peut

pas faire (qualitativement) le transport public. C'est là aussi que l'on observe, contradictoirement, la réversibilité des mêmes critères, lorsque l'organisation de l'entreprise permet d'obtenir du transport public des services équivalents, une maîtrise des opérations de transport équivalente à celle du compte propre.

Les critères sont, au premier abord, essentiellement qualitatifs ; ils sont néanmoins parfois exprimés en termes plus précis de politique de stocks de l'entreprise et de ses clients, et en fait de la branche, se rapportant ainsi à la recherche de l'accélération de la rotation du capital productif.

Les critères les plus cités pour le choix du compte propre sont ici : la maîtrise du transport, la souplesse et la rapidité, la qualification des chauffeurs, la fiabilité, les relations avec les clients.

On remarquera ici, à l'inverse des trafics internes, que l'utilisation exclusive du compte propre n'est pas exceptionnelle.

b - Mentions illustratives

- "Si nous assumons "quand même" le compte propre, c'est que nous y trouvons plus de liberté et de souplesse. Nous pénalisons ainsi l'activité transport (en coûts) mais nous optimisons le service au client".
- "En ce qui concerne la livraison aux clients, on a une flotte propre : le problème des dates de livraison est pour nous impérieux. La logistique est donc essentielle, les horaires sont minutés, il y a aussi des questions de propreté des véhicules. De plus, nos chauffeurs sont en même temps des représentants de la maison".
- "Pour la livraison, tout est fait par nous-mêmes ; les chauffeurs sont aussi vendeurs et encaisseurs".
- "L'entreprise a besoin d'une grande souplesse de service, de pouvoir livrer des clients en urgence, et pense que cela ne peut se faire en compte d'autrui".
- "Livraisons en compte propre. Utiliser des véhicules loués coûterait finalement plus cher et, de plus, les grosses sociétés qui louent des camions et seraient susceptibles d'assurer de telles charges sont difficiles à remuer dans la France. Enfin, les "tournées de clientèle" posent le problème

de retour à vide pour un transporteur (I)."

- "La principale qualité du compte propre est le service qu'il permet d'offrir au client que l'on ne peut obtenir en compte d'autrui, surtout si la législation européenne est appliquée. On peut certainement obtenir aussi une bonne qualité de service au client en choisissant la location exclusive".
- "Tout en compte d'autrui au niveau de la distribution. On prend de plus en plus en charge les opérations des transporteurs, ce qui les conduit à une plus grande intégration. On leur établissait déjà les récépissés, maintenant on fait les bordereaux, lettres de voiture, etc. (tout ceci relève des possibilités de l'informatique)".
- "On n'a pas de stockage sur la masse des produits, les clients non plus. Tout doit donc partir dans la journée, et il s'agit d'un volume de produits énorme. On doit donc utiliser la route qui est plus rapide et plus souple (compte propre et compte d'autrui)".
- "Les clients demandent de plus en plus des livraisons en quantités et à dates précises, pour éviter le stockage".

3 - LA SPECIALISATION DU MATERIEL

a - Interprétation générale

C'est peut-être sur ce facteur qu'apparaît le mieux la relativité des critères de choix du compte propre. La spécialisation du matériel ne joue pleinement en faveur du compte propre que dans la mesure où ce marché spécifique est insuffisant ou trop variable pour qu'existent des "parcs publics". Le choix entre matériel propre et location de longue durée se pose en des termes différents, et fait intervenir la capacité de l'entreprise utilisatrice à obtenir des conditions intéressantes des constructeurs de matériel. Plus généralement, ce facteur fait intervenir des calculs économiques et non des appréciations qualitatives comme les précédents (dans la mesure où le choix existe).

(I) Nous trouvons ici, employé à l'envers, l'argument du manque de fret de retour qui habituellement justifie le recours au transport public.

On remarque aussi que le facteur "spécialisation du matériel" intervient rarement de façon déterminante à lui seul.

b - Mentions illustratives

- "Le compte propre, ou la location exclusive, existant quand le degré de sophistication des matériels ou des contraintes de livraison-distribution sont élevés (maîtrise totale de la circulation du produit)".
- "Pour certains véhicules spécialisés, les transporteurs hésitent à construire car ils ne trouveront pas forcément un marché suffisant pour les rentabiliser (problème du fret de retour quand on transporte des produits très spécifiques). Dans ce cas l'industriel est amené à se doter d'un peu de compte propre".
- "Problèmes des "livraisons spécifiques", celles pour lesquelles on a du compte propre : les véhicules sont conçus et équipés par nous, et vont dans le monde entier avec du matériel spécifique, en général volumineux ; ce n'est pas un trafic régulier, mais un transport à la demande ; il n'y a pas de fret de retour (et nos chauffeurs sont spécialisés). Peut-on déléguer ce type de transport à un transporteur public ? Non, car, outre les contraintes précédentes, on n'a pas de charge de travail suffisante à lui assurer".
- "Pour la livraison, on a besoin de véhicules spéciaux, standardisés, maniables pour la ville. Le service "parc auto" conçoit les véhicules d'après la demande de la direction commerciale. Les véhicules ont une durée moyenne de 8 ans. Mais si la politique commerciale change, il faut de nouveaux camions ; on a ainsi toujours de nouveaux modèles. Utiliser des véhicules loués coûterait finalement plus cher".
- "Les camionnettes-frigo sont notre propriété. Pas de recours à des loueurs car pour louer le seul matériel cela coûte plus cher (le loueur prend son bénéfice et n'a pas de meilleures conditions d'achat que nous par rapport aux producteurs du fait de notre parc "énorme")".
- "Tout ce qui touche aux marchandises conditionnées est remis au transport public qui a les matériels banalisés ad hoc. Pour les autres l'ensemble de la profession a une situation particulière (produits dangereux). Pour ceux-là on a recours au transport privé, sauf pour les trafics très réguliers où on a recours à la location, car moins chère".

4 - ATTITUDE GENERALE A L'EGARD DU COMPTE PROPRE

a - Interprétation générale

Nous avons rassemblé ici les appréciations générales, ne faisant pas référence à tel ou tel problème particulier. Il en ressort deux groupes d'appréciations, non contradictoires par ailleurs.

Le premier est la reformulation du genre de services (qualité, souplesse, rapidité, etc.) que présente le compte d'autrui. Ce thème n'est que la généralisation des appréciations relatées précédemment.

Le deuxième thème est plus intéressant, c'est l'affirmation de la réalité de la division sociale du travail entre entreprises de production d'une part, entrepreneurs de transport d'autre part. Les premiers, quelle que soit l'importance de leurs moyens propres de transport, affirment, qu'ils ne sont pas des transporteurs et n'ont pas qualité, ou vocation, pour agir en tant que tels. Cette opinion prend tout son sens si l'on considère que nous l'avons recueillie auprès de "responsables transport" d'entreprises, dont la compétence en matière de transport ne peut-être mise en doute. La différence entre la profession de transporteur public et celle de responsable de transports privés apparaît ici aussi évidente que (nous le verrons plus loin) la différence entre les métiers de conducteurs du compte d'autrui et du compte propre.

b - Mentions illustratives

- "La maîtrise par nous-mêmes du "transport spécifique" allège le transport, nous donne de l'indépendance et améliore le coût global".
- "Un "loueur" se sent moins responsable que nous-mêmes ; en cas de panne, il est moins rapide au dépannage, ce qui est préjudiciable à la distribution car la rapidité est essentielle. C'est d'ailleurs la même chose pour l'"approche dépôt" puisque si un camion n'arrive pas à 6 h. le matin c'est la distribution entière qui est retardée d'un jour".
- "Actuellement le service offert par les transporteurs se détériore de plus en plus. Un service répondant à un besoin immédiat et demandant à être exécuté en urgence et à coup sûr est plus facilement et mieux exécuté en compte propre. Les transporteurs sont freinés par la législation européenne sur les temps de conduite, tandis que dans l'entreprise..."

- "Pour la location exclusive (en tant que variété du compte propre) ce sont les mêmes facteurs qui jouent, mais ils sont moins dirimants. De plus, le recours à elle est dû, en dehors des impératifs techniques, à l'existence d'une réglementation inadaptée qui ne permet pas aux transporteurs routiers d'évoluer et de répondre aux besoins des industriels utilisateurs (il faut aussi distinguer location exclusive avec ou sans chauffeurs. Ce qui brouille les cartes du choix compte propre/compte d'autrui, c'est que le transporteur est aussi loueur)".
- "En fait, nous ne souhaitons pas le compte propre. Le transport n'est pas notre métier : quand on a de l'argent, on investit dans la production, pas dans le stockage ou dans le transport. Le transport est une activité en soi".
- "Mon problème est l'expédition" et non le "transport" : on est d'abord prestataire de services spéciaux. Le transport est une autre profession que la mienne".
- "Il n'est pas dans notre rôle de faire du transport, et d'y investir ; de plus, nous ne voulons pas en assumer la responsabilité juridique".
- "La rentabilité de l'investissement (transport) est une charge. Nous faisons du transport faute de pouvoir faire du compte d'autrui, impossibilité qui résulte de l'organisation du compte d'autrui. Nous faisons de la location exclusive par obligation, réservant le compte propre réel à des transports particuliers. D'ailleurs notre location exclusive, qui ne vise pas au contrôle du processus transport des produits mais à tourner le contingentement, est une fausse location exclusive".
- "A l'origine, il y avait une situation de fait qui nous poussait au compte propre : après la guerre, le parc routier était inexistant, on a acheté nos camions. Par la suite, on a pu s'adresser à des transporteurs. Il n'y a que depuis 10 ans que l'on trouve du matériel polyvalent ou spécialisé correspondant à nos besoins précis".

5 - RENTABILITE DU COMPTE PROPRE

a - Interprétation générale

Trois faits se dégagent nettement :

- I° - Le transport pour compte propre n'a pas, pour l'entreprise, de rentabilité propre. Son coût est intégré comme un coût supplémentaire de production ou de distribution,

- 2° - La rentabilité du compte propre n'est jamais évaluée "en soi", mais en référence aux coûts du compte d'autrui (même lorsque le recours à celui-ci est jugé impossible pour le trafic concerné). C'est donc une comparaison entre coût interne et sous-traitance,
- 3° - Le compte propre n'est "pas rentable", en ce sens qu'il est toujours jugé plus cher que le compte d'autrui (même si celui-ci est hypothétique). Cette affirmation est générale et évidente pour le coût de la force de travail (voir chapitre suivant) ; elle l'est moins pour l'amortissement du matériel roulant.

b - Mentions illustratives

- "L'exploitation des camions et des chauffeurs n'est absolument pas rentable financièrement. Elle représente un gain inestimable parce qu'elle répond juste à un besoin de souplesse et de qualité que l'on ne peut obtenir du compte d'autrui".
- "Les camions tournent moins qu'en compte d'autrui et reviennent presque toujours à vide. Le compte propre coûte cher, mais c'est un "mal nécessaire" pour l'efficacité, etc."
- "Nous ne sommes pas compétitifs par rapport à la tonne-kilométrique transportée par un loueur (I), car "on ne tourne pas assez" et car "le loueur utilise mieux son personnel" (ambiance de travail, temps perdus, etc.). On a un coût de transport supérieur de 15 % à celui du marché (du transport), même quand le fret de retour est assuré ; c'est qu'un camion de chez nous fait 70 000 km/an dont parfois 1/3 à vide, alors qu'il en fait 200 000 chez un "loueur".
- "Les camions sont amortis au bout de 5 ans et après "c'est tout bénéfice" mais le personnel revient très cher".
- "Le compte propre nous coûte cher. Ainsi le personnel transport est à la convention collective de notre branche, qui est avantageuse, d'où un gros problème de rentabilité pour nous. Par exemple, nos chauffeurs ne sont pas à même d'aller à l'étranger,..."

(I) Le terme "loueur" tel qu'il était employé ici recouvrait à la fois le transport public et la location.

- "Ne faisons pas de location non plus, car cela implique d'assurer la gestion des tournées et du parc "chauffeur + camion". Ce n'est pas rentable, par expérience (et non par étude). Entre la propriété et le transport public, on a eu plusieurs essais : 50 % de plus pour le premier. Surtout que le transport public nous fait de bonnes conditions sur la masse de travail que nous assurons".
- "On ne calcule pas l'amortissement de la même façon qu'un transporteur public ou un loueur : le châssis est amorti en 4 ans (40 à 50 000 km/an), la cabine et le groupe frigo en 8 ans. Les loueurs ne font pas d'amortissements aussi longs. Au total, on s'y retrouve donc sur le plan financier (pour le matériel)".

6 - LES CONDUCTEURS DU COMPTE PROPRE

a - Interprétation générale

Les résultats sont aussi nets que ceux du chapitre précédent, sur trois plans :

- Les statuts du personnel routier de l'entreprise de production sont les statuts généraux de l'entreprise ou de la profession à laquelle appartient l'entreprise. Ce fait va de pair avec l'appréciation que ces statuts sont plus favorables que ceux des chauffeurs des loueurs ou transporteurs (et est exprimé comme une obligation onéreuse plus souvent que comme une politique volontaire). Les conducteurs ont néanmoins une position à part, voire "marginale", malgré cela, on évoque souvent des possibilités de promotion ou de reclassement des chauffeurs dans l'entreprise,
- Les salaires cités sont très divers, mais comportent toujours un fixe (horaire normal de l'entreprise) et des heures supplémentaires, plus éventuellement des indemnités ou remboursement de frais.

Les salaires sont jugés très supérieurs à ceux que paient les transporteurs et loueurs, dans l'absolu ou par rapport au nombre d'heures effectuées (ou les deux). Ce fait a déjà été évoqué dans le chapitre précédent,

- Le contenu du travail est très divers, suivant les trafics concernés ; il est beaucoup moins spécialisé que celui du routier "compte d'autrui" et souvent considéré comme plus qualifié.

b - Mentions illustratives

1°) Statuts des conducteurs dans l'entreprise, conditions de carrière :

- "Ils dépendent de la convention collective. Ce sont des ouvriers hautement spécialisés. Personnel stable (ancienneté moyenne 10 ans). Retraite à 65 ans, mais affectation à un travail fixe (sans conduite) avant cet âge".
- "Nos chauffeurs dépendent de la convention collective. Ils ont une qualification d'ouvrier spécialisé. Pour les statuts, ils sont complètement intégrés à l'entreprise, mais c'est un personnel à part, des "marginiaux". Personnel ancien et stable par ailleurs. Devront s'arrêter de conduire avant 65 ans, en restant dans l'entreprise".
- "Très faible rotation, et "vieillesse" de nos chauffeurs. Peuvent avoir des perspectives de carrière dans le commercial (représentant, inspecteur des ventes,...)".
- "Les chauffeurs de poids lourds restent chez nous car il y trouvent la sécurité de l'emploi... on a des personnels allant de 30 à 50 ans et plus".
- "Nos chauffeurs ont la convention collective de la branche, qui leur assure un avantage (sur le transport public), carrière dans l'entreprise. Promotion interne possible, vers des activités de "dispatching", en fonction des cas individuels".
- "On prend des jeunes que l'on forme, on ne les recrute pas dans la profession "transport" (ni dans le personnel de production de l'entreprise)".

2°) Salaires

- "Mensuels, sur une base variant de 13,50 F. à 15,50 F. de l'heure suivant le matériel (plus heures supplémentaires)".
- "Salaires fixes + heures supplémentaires, total variant entre 2 800 et 5 000 F/mois selon la saison et le véhicule. S'ajoutent à cela les frais de déplacements".
- "5 000 F/mois pour 43 h 1/4, récupération en jours de repos des temps supplémentaires. Les chauffeurs des loueurs que nous utilisons gagnent 2 500 F par mois pour 60h/semaine".
- "Les salaires des conducteurs sont très "régionalisés".

- "Les salaires des routiers chez nous semblables à ceux des salariés du transport public, mais ces derniers travaillent plus que les nôtres".

3°) Conditions de travail et contenu des tâches

- "9 h/jour, 5 jours/semaine, régulièrement. Chaque conducteur est affecté à un camion, les plus anciens ont les meilleurs matériels".
- "Les conducteurs ont toujours le même camion. Lorsqu'on achète un nouveau véhicule, le conducteur concerné participe au choix de celui-ci".
- "Tous nos chauffeurs sont livreurs, y compris ceux des véhicules en location. On leur fait passer des stages de formation".
- "Autrefois, les "chauffeurs vendeurs" n'étaient pas limités au point de vue horaire ; ils avaient un pourcentage sur les ventes. Maintenant cela n'est plus : l'organisation du travail est devenue intégrée aux contraintes de l'entreprise et à celles de la circulation routières : 8 h. de route, 1 h. de repos (de ce point de vue, le recours à des transporteurs dans toutes les régions pour l'approche dépôt donne plus de souplesse dans les horaires)".
- "Le personnel "compte propre" est chauffeur plus représentant".
- "Le déroulement du transport est organisé par le service approvisionnement, le fret de retour prévu, etc., le tout étant inscrit sur un ordre de route. Lorsque nos chauffeurs ne sont pas employés à la conduite, ils sont employés "sur place".
- "Ce personnel est considéré comme rendant un service "étonnant", roulant plus vite et plus longtemps qu'on ne leur demande, en moyenne 12 heures par jour en déplacement".
- "Leur responsabilité est grande, car ils véhiculent de grosses valeurs,..."
- "Les tâches des conducteurs sont les suivantes : conduite, livraison, manutentions ; chargement, déchargement, calage, emballage. Ils n'ont pas de fonction commerciale".
- "Nos chauffeurs sont en même temps des représentants de la maison. Ils facturent et encaissent ; ils sont livreurs et vendeurs ; ils connaissent les clients et transmettent leurs desiderata".

7 - CONCURRENCE DE FAIT ET IMBRICATION DU COMPTE PROPRE ET DU COMPTE D'AUTRUI

a - Interprétation générale

L'utilisation simultanée du compte propre et du compte d'autrui est le cas général dans notre échantillon. Les chapitres précédents ont surtout montré les termes et modalités du choix entre les deux. Il faut maintenant insister sur leur utilisation combinée et concurrentielle, sur les mêmes trafics. Cette utilisation s'exprime de trois manières :

- écrétagage des pointes de trafic par appel au transport public,
- à l'inverse utilisation de moyens propres pour faire face aux imprévus et urgences auxquels répond mal le transport public,
- pression par utilisation des moyens propres sur une part des trafics,
- contrôle de rentabilité des services internes par mise en concurrence (réelle ou fictive) avec le transport public.

b - Mentions illustratives

- "On connaît le marché du transport puisqu'on le pratique. On peut faire pression sur le marché par notre propre flotte. En outre, l'aspect "sécurité logistique" peut amener au compte propre".
- "C'est pour nous (le compte propre) une base de référence, une flotte de dissuasion (10 % du trafic en compte propre)".
- "Le transport public effectue les transports occasionnels, résorbant les pointes de trafic sur l'année".
- "Pour les transports usine-dépôt, on a recours de façon mixte au compte propre (40 %) et à la location exclusive. Les transporteurs se bousculent à notre porte pour assurer la location exclusive. On y a recours surtout par à-coups, quand ce n'est pas rentable pour nous (s'il n'y a pas de fret de retour surtout : le loueur seul peut en trouver)".
- "Les camions de notre parc sont utilisés en priorité (sauf pour le T.I.R.) pour avoir une rotation maximale. L'écrétagage est effectué en compte d'autrui, il représente en fait la plus grande partie du transport".
- "Tous les ans, on "se" contrôle par des propositions à des loueurs".

8 - MODALITES D'EXPLOITATION DU TRANSPORT PUBLIC

a - Interprétation générale

Centrées sur le compte propre, nos enquêtes apportent en retour une certaine image du compte d'autrui, tel que de grands usagers le "pratiquent". Nous avons regroupé ici ces appréciations, pour l'éclairage qu'elles donnent au problème du compte propre, mais aussi pour leur intérêt spécifique.

Deux points méritent d'être soulignés :

- Le premier est que le "compte d'autrui", en tant que marché global du transport, offre une large gamme de modalités et non un seul type de services : groupage, transport public, locations courtes et longues, avec ou sans chauffeur, etc.,
- Le deuxième est l'utilisation préférentielle par les grands usagers d'entreprises routières moyennes, et souvent d'entreprises qualifiées de "régionales". Cela concerne autant les loueurs que les transporteurs publics ou les groupeurs. Ce faisant, l'usager maintient la concurrence maximale tout en s'assurant la fidélité du transporteur à qui il assure des trafics importants. Il veille néanmoins à ne pas "capter" ces transporteurs, (ce qu'il l'amènerait à les prendre en charge)".

b - Mentions illustratives

- Choix de nos transporteurs :

1 - le spécialiste le mieux placé dans la région à desservir,

2 - qualité du service (honnêteté, rapidité),

3 - prix

- "L'intérêt du compte d'autrui est pour nous la possibilité de mettre les transporteurs en concurrence. Il y a ceux pour qui nous représentons quelque chose et les autres pour qui ont est n'importe qui (ceux-ci ne nous intéressent pas)".
- "Ici nous n'avons pas un secteur spécifique de transport que l'entreprise veut garder. On se contente de contrôler le travail des loueurs dont on a l'essentiel de la charge en mains".
- "... on ne prend pas de groupeurs "nationaux" car on redoute d'être noyés dans un trop gros trafic. On aime "tenir" le groupeur en occupant 70 % de son volume (mais pas plus)".

- "Utilisons plusieurs "loueurs" en concurrence (30 à 40 en tout), artisans et P.M.E. ayant 3 à 5 véhicules de remplacement. On leur définit le matériel et le mode de rémunération ; on essaie de leur rester fidèle le temps d'usure d'un camion (7 ans)."
- "Travail en location exclusive (pour l'inter-usine) ; on utilise 12 loueurs régionaux, qui sont des P.M.E. (et non de très grosses boîtes), auxquels on assure des contrats fixes. Nous définissons nous-mêmes le cahier des charges des camions. Ce système nous donne la souplesse (pas tous les oeufs dans le même panier) et l'efficacité. Nous assurons un "contrat moral" de 5 ans (temps d'amortissement du véhicule) alors que la licence officielle est d'un an".
- "On travaille avec des transporteurs en concurrence entre eux. Il n'y a pas d'entreprises qui travaillent exclusivement pour nous, sauf des toutes petites ayant 5 ou 6 véhicules".

9 - LEGISLATION ET REGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS

Nous avons recueilli un certain nombre d'avis et de critiques sur la réglementation du transport routier. N'ayant pas exploré systématiquement cette question, qui sortait du cadre de la recherche, nous ne pouvons donner ici qu'une vision très subjective de l'attitude des usagers sur ce point.

Sous ces réserves, l'impression recueillie est que les entreprises ayant leurs propres conducteurs sont beaucoup plus sensibles à l'application de la législation au transport public qu'à leur propre cas. N'étant pas "transporteurs" elles semblent notamment considérer par exemple que les réglementations des temps de conduite ne les concernent pas vraiment. D'éventuelles amendes sont intégrées sans problèmes aux coûts de production. Il est vrai aussi que dans le compte propre les temps de travail en général, de conduite en particulier, sont généralement plus "normaux" que dans le compte d'autrui.

Au contraire, les entreprises de production suivent de très près l'évolution législative et réglementaire dès lors qu'elle leur semble susceptible de renchérir le transport public routier, de diminuer sa souplesse d'utilisation, ses capacités d'adaptation, etc. On rencontre aussi l'accusation à peine voilée faite aux pouvoirs publics de réglementer le transport routier pour favoriser la SNCF (en tant qu'entreprise d'Etat).

CHAPITRE II

COMPTE RENDU DE L'ENQUETE

AUPRES DE CONDUCTEURS ROUTIERS COMPTE PROPRE

INTRODUCTION

15 conducteurs ont été interviewés.

Le choix de ces conducteurs a été effectué de façon à explorer différentes situations mais sans rechercher une représentativité par rapport à l'ensemble des conducteurs du compte propre, étant donné le caractère restreint de l'échantillon :

- les conducteurs interviewés sont employés dans des entreprises de tailles et d'activités différentes : vins ; huilerie ; meubles ; charpentes métalliques ; aluminium et inox ; tubes de bétons ; scierie ; pièces de fabrication automobile. Ce sont tous des conducteurs de compte propre employés directement par l'entreprise (et non en location exclusive),
- leurs âges s'échelonnent entre 28 et 54 ans,
- tous sont employés depuis assez longtemps dans leur entreprise actuelle (3 ans — 25 ans),
- 2 effectuent de petits parcours (moins de 150 km), 8 effectuent des parcours moyens (de 150 à 400 km), 5 effectuent de longs parcours.

Nous présentons ici les résultats de l'analyse des entretiens, résultats d'ordre qualitatif. Le guide d'entretien utilisé pour interviewer les conducteurs était destiné à rechercher des réponses aux problèmes posés soit : les facteurs d'homogénéité dans la profession de conducteur routier au niveau de modalités d'exploitation du travail salarié, et la spécificité ou la non spécificité de la situation de conducteur salarié du compte propre. Un des objectifs principaux était de déterminer l'incidence des modalités d'utilisation du compte propre dans une entreprise de production sur le procès et les conditions de travail des conducteurs.

Il s'agissait là d'une recherche qualitative mais sans qu'il s'agisse pour autant de s'attacher aux aspects psycho-sociologiques du problème.

Le guide d'entretien utilisé portait sur les points suivants :

- 1 - définition des tâches de conducteur
- 2 - conditions de travail
- 3 - rémunération

- 4 - statuts du conducteur
- 5 - qualification et carrière
- 6 - groupes de référence du conducteur :
 - . l'entreprise
 - . les routiers en général
- 7 - opinion des conducteurs sur le compte propre par rapport au compte d'autrui
- 8 - opinion des conducteurs à propos de l'utilisation du compte propre par une entreprise.

Le plan d'exposé des résultats suit ces thèmes. Les mentions illustratives restituant le discours des interviewés sont regroupés après cet exposé.

I - DEFINITION DES TACHES

Les tâches attribuées aux conducteurs varient en fonction de l'entreprise qui les emploie et en fonction des produits transportés.

Tâches concernant l'opération du transport lui-même et le camion :

- la conduite du véhicule,
- l'entretien du camion, son lavage et du petit entretien mécanique. Dans le cas de 3 chauffeurs, il s'agit d'entretien mécanique important.

L'organisation du voyage est effectuée dans l'entreprise et les conducteurs interviewés n'y participent pas. Les tâches commerciales concernant le transport, la rentabilisation du camion comme, par exemple, la recherche du fret n'existent pas, par définition, pour les conducteurs en compte propre.

Tâches concernant le produit transporté :

- 9 conducteurs sur 15 interviewés, effectuent (seuls ou non) le chargement du véhicule,
- 13 conducteurs effectuent systématiquement (seuls ou non), le déchargement. Celui-ci peut être un travail plus ou moins long et spécialisé, dans le cas de livreurs (vin). Il s'agit de décharger un nombre de casier donné à différents endroits,

et de recharger les casiers vides consignés ; dans le cas de la livraison de charpentes métalliques sur des chantiers, la mise en place des charpentes demande une certaine connaissance du chantier ; parfois même les conducteurs sont grutiers,

- 3 conducteurs effectuent l'encaissement du prix des produits livrés.

Toutes ces tâches sont normalement intégrées au travail des conducteurs, elles font partie de leur emploi. Ceci diffère de la situation des conducteurs du compte d'autrui qui, "en principe", dans la plupart des cas, ne participent pas au chargement et au déchargement. Lorsqu'ils effectuent ces tâches elles sont considérées comme "en plus", accidentelles et contestables.

2 - LES CONDITIONS DE TRAVAIL

De même que les conducteurs du compte d'autrui, les conducteurs du compte propre sont toujours affectés au même véhicule. C'est "leur camion". Ceci vaut pour les tracteurs plus que pour les remorques. Les conducteurs sont attachés à cette exclusivité qui présente le double avantage de les satisfaire et de créer une responsabilité. Un employeur interviewé nous a expliqué qu'un conducteur qui s'approprie son camion surveille son entretien, le ménage davantage et que l'on sait toujours quel est le conducteur concerné en cas de panne, d'accident, etc. Dans une des entreprises où ont été effectuées des interviews, les conducteurs participent même au choix du camion qu'ils conduiront lorsque l'entreprise en achète un neuf.

En ce qui concerne les horaires, nous avons rencontré les deux extrêmes : horaires de conduite courts et très réguliers et horaires longs et irréguliers. Ceci dépend d'une part de la desserte. Un transport inter-usine suppose des horaires différents des livraisons imprévues et urgents. Ceci dépend d'autre part et surtout du degré d'organisation sociale et syndicale de l'entreprise. Nous avons rencontré des cas de conducteurs ayant des horaires alignés "syndicalement" sur ceux des ouvriers et d'autres cas représentant l'extrême inverse, en particulier dans des plus petites entreprises. Par contre, il ne nous est pas apparu plus qu'en compte d'autrui que la législation européenne sur les temps de conduite fasse loi.

Une entreprise ayant à livrer de toute urgence une marchandise à un client, semble intégrer le prix des amendes éventuelles dans ses coûts comme une entreprise de transport et considérer la législation comme inapplicable.

Lorsque les temps de conduite se rapprochent de ceux de la législation européenne, ceci tient sans doute davantage au fait que les conducteurs ont des horaires alignés sur ceux des ouvriers de l'entreprise.

Nous avons vu par ailleurs, que ce soit auprès des syndicats ou des responsables d'entreprises que, d'une façon générale, les horaires de travail sont plus réduits en compte propre qu'en compte d'autrui, mais les résultats que nous donnons dans cet exposé sont ceux qui résultent strictement des interviews auprès de conducteurs, ceux-ci n'ayant, pour la plupart, pas été interviewés dans les entreprises dont nous avons rencontré des responsables.

3 - LA REMUNERATION

Elle semble plus fixe qu'en compte d'autrui, c'est-à-dire surtout avec un fixe plus élevé ; ceci dit, elle demeure variable avec des heures supplémentaires ou des systèmes de primes. D'une façon générale, elle apparaît comme assez nettement plus élevée que les rémunérations du compte d'autrui. Les salaires relevés au cours de l'enquête varient de 2 500 F/mois à 4 200 F/mois, la majorité se situant entre 3 200 et 3 600 F (non compris les frais de déplacement) et pour des temps de travail plus réduits qu'en compte d'autrui.

4 - STATUTS

Les conducteurs sont complètement intégrés à l'entreprise. Ils sont rattachés à la convention collective de celle-ci, bénéficiant des mêmes avantages sociaux que les ouvriers de façon sûre et fixe. En effet, une des différences énoncées par les conducteurs interviewés entre leur condition et celle du compte d'autrui, est la sécurité des avantages sociaux (arrêts de maladie, congés payés, etc.).

En effet, les conventions collectives des entreprises de transport protègent très peu les salariés de ce secteur et c'est sans doute un net avantage de dépendre des conventions d'autres secteurs de production.

5 - QUALIFICATION - CARRIERE

Les conducteurs de notre échantillon ont des qualifications variant de celle d'ouvrier spécialisé à celle d'ouvrier hautement qualifié.

Pas plus que chez les conducteurs du compte d'autrui, il n'y a de hiérarchie officielle entre conducteurs, mais il existe des hiérarchies de fait sanctionnées en particulier par l'attribution d'un véhicule plus ou moins neuf, plus ou moins important, etc. par des "tournées" plus ou moins faciles, et par des salaires plus ou moins élevés.

Dans les cas que nous avons rencontrés, la rotation des conducteurs est faible. Les conducteurs, d'ailleurs spécialisés dans un type de marchandise, donc de desserte, de manutention, etc. semblent constituer un personnel assez fixe.

L'âge de la retraite correspond à celui des ouvriers de l'entreprise, mais les conducteurs qui ne peuvent conduire jusqu'à 65 ans, paraissent avoir des possibilités d'être attachés à des postes sédentaires dans l'entreprise. Il est évident au demeurant, qu'une entreprise productive dispose d'une palette d'emplois sédentaires plus large qu'une entreprise de transport, lui permettant de mieux conserver ses conducteurs lorsque ceux-ci ne sont plus aptes à la conduite.

6 - DEGRE D'INTEGRATION DES CONDUCTEURS DANS L'ENTREPRISE ; RELATION AVEC LES CONDUCTEURS DU COMPTE D'AUTRUI

Les conducteurs que nous avons interviewés, se considèrent d'abord comme "de leur entreprise" ; ils semblent se situer davantage par rapport à l'activité de l'entreprise, que par rapport à l'univers "routier". Ils sont plus ou moins intégrés à l'entreprise selon les structures et l'organisation de celle-ci. Dans certains cas, les conducteurs lorsqu'ils ne circulent pas, sont aux dépôts, ceux-ci étant des bâtiments à part, et rencontrent donc uniquement le personnel des dépôts. Dans d'autres cas, des conducteurs livrant des matériaux sur chantiers, participent aux travaux de ceux-ci ; leur univers de référence est d'abord le chantier. Certains livreurs sont surtout en contact avec les clients desservis. Dans tous les cas rencontrés, le personnel conducteur est plus ou moins "à part" tout de même, il a peu de contact avec les travailleurs de l'entreprise en dehors du service dont il dépend directement.

A travers les réponses des interviewés, il semble donc qu'ils se situent comme vraiment rattachés à la production et différents des conducteurs du compte d'autrui, mais comme "différents" en tant que voyageurs. Ils rencontrent évidemment sur la route, dans les restaurants routiers, etc., les conducteurs du compte d'autrui. Ce qui définit le routier étant souvent, la taille du véhicule et la longueur des parcours, les conducteurs du compte propre se sentent, s'ils remplissent ces conditions, aussi "routiers" que d'autres.

La grande différence ressentie concerne les tâches, les routiers du compte d'autrui ont le souci de la recherche du fret ; les routiers du compte propre ont des fonctions de manutentionnaires, livreurs, etc. "dont les autres ne voudraient pas"... plus ces caractéristiques sont fortes, plus les conducteurs ont l'impression, à juste titre, de pratiquer des métiers différents.

7 - COMPARAISONS ENTRE COMPTE D'AUTRUI ET COMPTE PROPRE

Tout d'abord, il apparaît que les conducteurs interviewés considèrent leur situation comme réellement assez différente de celle des conducteurs du compte d'autrui.

La différence exprimée par tous les interviewés concerne les salaires, plus élevés en compte propre.

Ensuite, la grande différence évoquée, en faveur du compte propre également, concerne la sécurité :

- de l'emploi (jusqu'à la retraite, puisque la ré-insertion est envisagée comme possible),
- de la rémunération (le "fixe" est plus important ; les conducteurs du compte propre ne sont pas tenus à la "course aux primes"),
- des conditions de travail, les avantages acquis ne sont pas remis en question,
- des avantages sociaux, congés payés, arrêts de maladie, etc.

Cette sécurité tient également beaucoup à la nature du travail ; le conducteur du compte propre ne doit pas chercher à rentabiliser le camion, il a des tâches organisées et planifiées et surtout n'a pas le problème de la recherche du fret de retour.

D'une façon générale, les conditions de travail paraissent aux interviewés meilleures en compte propre, et dans l'ensemble, ils déclarent préférer travailler en compte propre qu'en compte d'autrui.

Les conditions de travail des conducteurs du compte propre peuvent varier assez considérablement d'une entreprise à l'autre, étant fortement liées à la situation de l'ensemble des travailleurs de l'entreprise, que ce soit sur le plan de la défense des avantages sociaux, celui des salaires ou des horaires.

8 - OPINION DES CONDUCTEURS A PROPOS DE L'UTILISATION DU COMPTE PROPRE PAR UNE ENTREPRISE

A la question "à votre avis, pourquoi une entreprise utilise-t-elle le compte propre plutôt que le compte d'autrui ?" La plupart des conducteurs ont répondu en premier lieu : "pour offrir un meilleur service au client", "on travaille mieux, c'est pas le même service". Les autres réponses ne font que renforcer la même notion : les conducteurs du compte d'autrui s'attacheraient à la conduite, mais pas aux autres tâches ; le travail n'étant pas exécuté dans l'entreprise par des salariés attachés à celle-ci ne serait pas exécuté de la même façon ; la qualité du travail dans son ensemble serait moins bonne en compte d'autrui.

Les conducteurs interviewés n'entendent pas par là que leurs confrères du compte d'autrui travaillent "mal", mais qu'il ne s'agit pas du même travail, qu'un transporteur n'est pas vraiment concerné par les nécessités de la production.

Dans bien des cas, nous l'avons vu précédemment, les conducteurs sont spécialisés dans des tâches autres que la conduite qui demande des compétences spécifiques et ces tâches n'entrant pas dans les fonctions des entreprises de transport, ne pourraient être exécutées de façon satisfaisante par celles-ci.

Relevé de mentions extraites des interviews :

a) Comparaisons entre le compte propre et le compte d'autrui

- "En compte propre, nous arrivons à gagner plus avec les heures supplémentaires que ceux du compte d'autrui avec leurs primes et ils ont beaucoup plus de soucis".

- "Ils travaillent plus que nous, et ils n'ont pas de sécurité d'emploi. Et puis on a les avantages sociaux, par exemple la mutuelle, et leur matériel n'est pas si bien entretenu."
- "Les transports publics ils disent qu'on a moins d'embêtements qu'eux ; il faut qu'ils recherchent le fret".
- "On est quand même tous pareils, on voudrait être tranquilles sur les routes, mais on est un peu des bêtes noires, surtout les week-ends."
- "Il peut arriver n'importe quoi... un accident et on est dehors... les syndicats nous défendent plus dans une grosse boîte que dans une petite. C'est une question de grosseur de boîte pas de privé ou de public..."
- "En privé on est moins à la merci d'être sans boulot, et puis le fret à rechercher, moi je préfère pas..."
- "Ils nous envient peut être nos avantages, mais ils ne veulent pas faire la manutention".
- "On a moins d'amour de son travail quand c'est pour n'importe qui ; ici on sait ce qu'on fait. C'est mieux quand on connaît les clients. J'aimerais pas changer. J'aime bien travailler pour quelque chose. Moi je vante la qualité de notre vin ; dans leurs conditions j'irais vanter quoi ? la qualité de mes pneus ?"
- "En compte propre on est avantage. Tous les avantages sociaux et si il y a une mauvaise tournée elle est pour les loueurs. Les loueurs voudraient avoir nos avantages sociaux, mais c'est à leurs patrons de le faire."
- "Chez les transporteurs ils n'ont pas plus de liberté et pas moins d'astreintes et ils ont moins d'argent et pas toujours un contrat comme chez nous".
- "On a chacun nos petites misères, eux ils doivent surtout chercher le fret, nous le travail est dur, à décharger les caisses... il faut absolument qu'on nous reconnaisse les déformations de la colonne vertébrale et autres maladies..."
- "Nous, on s'occupe pas du tout des règlements, ce qu'il faut c'est y aller. Et puis c'est la bonne boîte alors on fonce. Souvent je fais plus vite que ce qu'on me demande. On est mieux payé et on arrive toujours à peu près à la même chose, tandis que le conducteur en public, si le patron n'a pas de fret, il travaille pas et il n'a plus ses primes alors il touche rien. Chez nous on roule tranquille".

- "Ici, je suis sûr de ma place. J'ai pas peur que le patron ferme la boutique. Y'a pas de fret de retour à chercher. Mon boulot est bien organisé. On est bien considéré ; ils ont besoin de nous pour les clients et ils savent qu'on travaille mieux que ceux des transporteurs qui s'en foutent".
- "Quand je les vois chez les routiers on est tous des collègues. Je suis comme eux ; j'ai un gros véhicule et je fais de la route".
- "Nous on a un travail régulier, et en cas de maladies on est payé intégralement."
- "... Ils ont plus de responsabilité de fret. Moi je rentre tranquillement à vide..."
- "Nous, dès que le camion est vide on rentre, eux ils cherchent le fret, et en plus on est mieux payé."
- "... Ils voudraient pas de notre boulot parce qu'on a toujours beaucoup de boulot et nous on voudrait pas se faire leurs soucis à chercher un fret."
- "En compte propre je suis un ouvrier vraiment qualifié. Le transport n'est pas la raison d'être de l'entreprise, alors on n'est pas pressé. On fait rarement plusieurs voyages dans la semaine... On s'embête pas avec des histoires de fret. A vide ou à plein je suis payé pareil."
- "Moi je travaille 45 heures comme un ouvrier et pas 60 ou 70 heures. En hiver, des fois, on reste au dépôt et on est payé pareil. Mes vacances, je suis sûr de les avoir par contre".
- "En compte propre, le chauffeur est pris par le temps, le compte d'autrui a plus de liberté d'horaires, mais alors il doit en faire !... rouler tout le temps comme un dingue pour gagner sa vie."
- "En compte d'autrui ils sont plus nets, plus propres, et puis c'est les routiers ! moi, j'ai la boue des chantiers. A côté d'eux je suis plus un ouvrier. Mais le compte propre il est moins attaché à son volant ; les transporteurs ils roulent, ils roulent... ! ils sont obligés. Ils ont la responsabilité sur la route, mais la boîte ils s'en foutent."
- "Je mange chez les routiers, je les entends parler... c'est des vantards. Ils font la surenchère à la vitesse et au kilomètre, moi j'aime pas ça."

b - Pourquoi une entreprise pratique-t-elle le transport en compte propre ?

- "Chez nous il y a un meilleur service, en location ils s'en foutent ; ils font au plus vite ; ils font rien pour faciliter la clientèle."
- "Pour préserver ses clients, nous on est les 2èmes représentants..."
- "Les transporteurs ils ont des camions, mais pas de chauffeurs, pas des bons. Ils ne savent pas qui est leur patron ; l'usine ou celui qui les paie ?. D'ailleurs, il y a une désaffection chez eux. C'est un problème d'esprit ; une personne extérieure ne s'intègre pas comme une personne de la maison, c'est normal".
- "Il faut vraiment connaître la clientèle pour faire l'encaissement".
- "Hier à l'usine, j'en ai vu un qui rouspétait une heure, parce qu'on ne le déchargeait pas. Moi je sais où décharger, je connais l'usine, le travail est mieux fait, plus vite."
- "Avec un transporteur, il y a plus de casse et des délais plus longs".
- "On travaille mieux, les transports en dernière minute le transporteur ne les fera pas. C'est pas le même service".
- "Chez nous, le transport ça fait partie du boulot. Pour être adapté à la clientèle il faut avoir ses camions".
- "Ici le camion on en a besoin dans le travail. Il faut pouvoir livrer les chantiers dès qu'ils ont besoin, connaître le travail de chantier. C'est spécial. Le transporteur public il va pas décharger sur un chantier, c'est pas son boulot".

A N N E X E

"LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ; RECHERCHE D'UNE
PROBLEMATIQUE"

Article écrit en octobre 1976, sur la base des
résultats de travaux antérieurs du GETRAM, et
non encore publié.



La définition du transport de marchandises, le statut théorique de ses travailleurs, sont des thèmes susceptibles de telles variations que nous estimons nécessaire de reprendre le problème à la base ; nous prenons ainsi le risque d'ajouter de nouvelles variations à un ensemble de thèmes et d'hypothèses déjà imposant.

Avant de parler de transport, pour commencer, il nous paraît logique de définir le déplacement d'un produit matériel comme une opération productive dans la mesure où il influe sur sa valeur d'usage. Ce type d'opération existe en tous temps, et dans toutes les activités. Les produits de la chasse, de la cueillette, sont ramenés au campement primitif pour y être consommés collectivement. Dans l'industrie, les pièces en cours de fabrication sont généralement déplacées entre postes de travail, ateliers, établissements, puis vers les lieux de consommation intermédiaire ou finale. Toute production complexe peut s'analyser en un nombre considérable d'opérations élémentaires modifiant matériellement la forme, la position, la composition, l'état, la situation spatiale des matières utilisées, jusqu'à l'aboutissement du processus : un produit disponible, utilisable, consommable, en un lieu donné (le lieu d'utilisation ou de consommation).

On nous objectera que la production crée des objets consommables, détermine leur quantité, ce que ne fait pas le transport. Mais nous n'avons pas encore parlé de transport, et la production matérielle ne crée rien : elle n'est qu'une transformation de matières plus ou moins inutilisables en produits utilisables par l'homme ; les multiples déplacements nécessaires sont partie intégrante de ce processus.

Rien jusqu'ici ne nous permet de classer les investissements de transport (1) autrement que comme productifs, ou de refuser aux travailleurs du transport la qualité de producteurs. Nous insistons et insisterons encore sur ce point pour des raisons précises : la fantaisie des définitions économiques du transport est le reflet d'un autre folklore, celui que l'on attribue généralement aux professions du transport. Or, ceci recouvre en fait, et favorise, des conditions d'exploitation et de surexploitation parfaitement analysables (2).

(1) nous parlons ici du transport de marchandises et non d'autre chose...

(2) nous ne développerons pas ce thème dans le présent article.

Revenons maintenant à la situation concrète : notre problème n'est pas celui de l'analyse de l'ensemble des déplacements matériels, mais d'une collection d'activités généralement dénommées "transports de marchandises".

Peut-on simplement délimiter ce sous-ensemble, en nommer les éléments ou énoncer quelques caractères spécifiques généraux ? En fait, non. Il est aisé de reconnaître un transporteur de marchandises dans le conducteur routier, mais qu'en est-il du cheminot, de l'emballleur, du transitaire, de l'éclusier ? De la même manière, on peut classer sans hésitation une péniche, un wagon de marchandises, mais non une autoroute, un fleuve, une gare.

La définition du transport de marchandises est donc malaisée et semble laisser place à un certain arbitraire. Cela s'exprime, dans les faits, par de grandes variations dans les modalités d'appréciation de l'intérêt économique des investissements de transport, du rôle et de l'utilité de groupes professionnels entiers (artisans routiers, bateliers, dockers...). Ce n'est pas par hasard que l'étude socio-économique de certains de ces groupes (I) nous a amené à rechercher une nouvelle problématique du transport de marchandises.

Nous ne prétendons pas résoudre ici le problème, mais tenter de le faire avancer. Pour cela, et dans le cadre d'un seul article, nous avons choisi de le limiter à l'examen des transports intérieurs de marchandises.

GENESE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Peut-on se demander si le transport d'un produit sidérurgique n'est pas une activité de la branche concernée, le transport d'une balle de tissu une activité de l'industrie textile, le transport de produits finis, une activité commerciale ? Telle en est l'origine, et tel est encore le statut de principe des transports pour compte propre. Considérée ainsi, l'activité du transport n'est qu'une phase, courante et banale, du cycle de production et de circulation du capital. Et l'on a pu aller jusqu'à affirmer que la plupart des opérations de production et

(I) travaux effectués dans le cadre du GETRAM par Mmes D. CHABAUD, F. MASON, P. MESLIER ; Mr. L. JUBELIN et l'auteur de l'article F. LILLE.

d'échange ne sont physiquement rien d'autre que des déplacements dans l'espace, des transports, de l'extraction du minerai à l'enlèvement sur le marché.

L'existence d'activités spécifiques de transport de marchandises est néanmoins un fait. Ce n'est pas pour autant une donnée immanente, naturelle : c'est, au contraire, le produit historique d'une succession de divisions observables dans l'évolution du système social. On peut analyser ce phénomène sur deux plans : division du travail social au sein de la production en général d'une part, au sein de l'ensemble des déplacements auxquels donne lieu l'activité humaine d'autre part.

Nous distinguerons dans ce processus de spécialisation deux étapes fondamentales :

- la première est l'apparition de catégories de travailleurs ayant pour activité principale le transport de marchandises, ou les opérations annexes qu'il implique (manutention), mais restant sous la dépendance directe des propriétaires de marchandises. Ces derniers sont généralement les marchands,
- la deuxième est la constitution d'une partie des activités de transport de marchandises en une sphère spécifique d'investissement capitaliste, qui constitue le "transport public".

Les fondements historiques de cette double spécialisation de l'activité "transport" sont lointains (I) ; cependant, les formes dominantes du mode de production féodal conservaient l'intégration du transport à l'activité qui l'engendrait : le propriétaire de la marchandise était son propre transporteur dans la plupart des cas, et les travailleurs du transport ses employés (temporaires plus souvent que permanents).

La différenciation de la fonction de transport de marchandises apparaît d'abord dans les transports par eau. La navigation maritime nous permet de suivre les étapes de spécialisation des intervenants : le capitaine-armateur-marchand ; puis le marchand-armateur sédentaire montant des expéditions maritimes, avec très tôt l'appel à un financier cumulant les rôles de prêteur et d'assureur ; enfin, l'armateur, la compagnie de navigation, dont l'activité principale est le transport, et dont les navigateurs

(I) les premières "compagnies de transport" par route et voie d'eau se développent au XVI^e. siècle, en même temps que les manufactures royales.

ne sont que des producteurs de transport salariés. La navigation intérieure reproduit en partie un schéma voisin du précédent, sur les grands axes reliant des villes marchandes puissantes.

L'apparition du transporteur de marchandises dépend de la spécialisation des diverses catégories de déplacements (voyageurs, poste et messageries,...) qui dispense le marchand d'être physiquement présent dans l'expédition. C'est donc, à partir de cette organisation déjà diversifiée, la sédentarisation du marchand qui fait apparaître les transporteurs. Ceux-ci s'organisent en corporations, et la nature particulière de leurs rapports avec les marchands mérite d'être examinée.

Dans le mode de production féodal, l'organisation corporatiste protège les producteurs contre l'appropriation du fruit de leur travail par le marchand. Celui-ci ne peut acheter la force de travail, mais seulement le produit du travail. La division sociale du travail s'oppose à la concentration capitaliste, condition de la "division manufacturière". Et tant que le marchand (ou le producteur) transporte lui-même les produits qu'il a achetés (ou faits), la valeur qu'il en retire n'est que le produit variable de son propre travail. Mais lorsqu'il utilise pour cela des travailleurs du transport, même s'ils sont organisés en corporations, une situation nouvelle apparaît : le travailleur du transport est par définition "dépossédé" du produit de son travail, ici l'objet transporté à destination et par là transformé car il ne possède pas au départ cet objet dans lequel son travail va se cristalliser. Il vend sa force de travail à celui (le marchand) qui possède le capital-marchandise permettant de la valoriser. Ainsi apparaît ce qui est, peut-être, la première forme historique de plus-value capitaliste, qui passe d'autant plus aisément inaperçue qu'elle n'implique pas obligatoirement le salariat. Le bénéfice du marchand est donc supposé, à tort, être la seule rémunération de son esprit d'aventure, la compensation des risques (parfois considérables) qu'il prend.

Au contraire, le transport mercenaire, qu'il soit artisanal ou salarial est la clef d'accès du marchand à la reproduction élargie du capital qu'il a primitivement accumulé. Tant que le marchand voyage avec sa marchandise, même en des expéditions imposantes, il n'est pas différent d'un maître artisan utilisant les services de quelques compagnons à ses côtés ; la rotation de son capital est limitée aux affaires qu'il peut réaliser lui-même ; le risque est global car il menace sa vie comme ses biens. Lorsqu'il devient sédentaire, il peut multiplier les expéditions, répartir ainsi les risques, les répartir aussi avec d'autres propriétaires de capitaux. La nouvelle division sociale ainsi créée implique la séparation des transports de personnes, de marchandises et de messages, car le marchand doit pouvoir

échanger des informations, de l'argent, des titres de propriété, avec ses partenaires marchands des autres villes ; il doit pouvoir les rencontrer indépendamment du mouvement physique des marchandises. Elle se situe donc à un certain niveau d'organisation sociale et politique.

C'est une forme de division sociale du travail (entre marchand et transporteur) qui ressemble, dans ses effets, à une première division manufacturière : le travailleur du transport accomplit une tâche parcellaire par rapport à tous les processus productifs qu'il complète ou achève.

Arrêtons-nous un instant sur ces deux concepts de division sociale et division manufacturière du travail. Le premier désigne la séparation de la production sociale en ses grandes branches, et de ces branches en "espèces et variétés" plus ou moins détaillées. Le second désigne la division des tâches dans l'atelier, la manufacture, l'entreprise de production. Karl Marx postule le premier qu'il y a entre ces deux formes "une différence, non pas de degré, mais d'essence" (1), ce qui lui permet d'analyser leurs relations contradictoires. Ce faisant, il émet une proposition dont l'intérêt majeur, pour nous, est qu'en dépit de sa valeur générale elle s'inverse lorsqu'on l'applique au transport de marchandise :

"... qu'est-ce qui constitue le rapport entre les travaux indépendants de l'éleveur de bétail, du tailleur et du cordonnier ? C'est que leurs produits respectifs sont des marchandises. Et qu'est-ce qui caractérise au contraire la division manufacturière du travail ? C'est que les travailleurs parcellaires ne produisent pas de marchandises. Ce n'est que leur produit collectif qui devient marchandise (2)".

La contradiction entre cette formulation et la réalité du transport est évidente. Il apparaît que la division sociale qui donne naissance au transporteur produit un effet analogue à celui d'une division manufacturière, la concentration (3) de travailleurs parcellaires dépossédés du fruit de leur travail, même s'ils sont propriétaires de leurs outils de production. Nous reviendrons plus loin sur diverses implications de ce fait, notamment au sujet de la définition de la valeur du transport.

(1) et (2) Le Capital - Livre I - chapitre I4 -Ed. Pléiade, pp. 896-897

(3) Le lieu de cette "concentration" est, en fait, l'espace des voies de communication, ou d'une partie de celles-ci.

Revenons à la période d'apparition de la fonction de transporteur. Le transport de marchandises, dans la mesure où il s'est différencié des activités productives, et constitué en corporations locales, est principalement contrôlé et utilisé par le capital commercial.

La plus-value dans le transport l'est, en général, au profit du propriétaire du capital-marchandise. Elle peut aussi se partager entre ce dernier et un nouveau type d'entrepreneur, le voiturier, qui engage le capital nécessaire à l'achat du moyen de transport et de la force de travail.

Très tôt apparaît, derrière le marchand, le financier. Celui-ci détient assez de capital-argent pour aider le manipulateur de capital-marchandise à monter des expéditions plus nombreuses, ou pour l'assurer. L'assurance-financement apparaît d'abord en transport maritime (1) et constitue une des bases de départ de la concentration financière sur quelques places (dont la principale est Londres). Le capital marchand se divise en capital commercial et bancaire.

LE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT PUBLIC

L'essor du mode de production capitaliste accélère de façon décisive la division sociale du travail, tant entre fractions du capital (productif, commercial, financier,...) qu'entre branches de production, et entre phases des processus de production ; il généralise la séparation entre production et consommation, il érige une partie du transport de marchandises en une activité spécifique, le transport public, en une évolution étalée sur plusieurs siècles, mais dont la phase décisive se situe au XIX^e. siècle.

Pour l'ensemble des transports intérieurs de marchandises, la forme dominante est encore, à l'aube du XIX^e. siècle, le transport pour compte propre. Transport, stockage et distribution

(1) La première forme est sans doute celle des prêts à la grosse, c'est-à-dire à la "grosse aventure" : le financier prête au marchand la somme nécessaire pour monter ou compléter une expédition lointaine, somme non remboursable en cas de perte du navire et de sa cargaison. L'intérêt demandé en cas de réussite est énorme, il dépasse aisément 100 %. Nous sommes là à un point charnière entre l'usure médiévale, et la banque et l'assurance modernes

font encore partie de ce que Marx appellera les "fonctions accidentelles" du capital commercial. A cette situation correspondent les formes anciennes d'exploitation des routes et voies navigables, qu'il s'agisse d'artisans du transport, ou plus souvent, de travailleurs embauchés au voyage par les marchands ou les différents types de voituriers.

Les formes nouvelles qui vont émerger dans le courant du XIX^e. siècle correspondent donc à l'extension d'une fonction particulière d'un capital particulier, mis en oeuvre par une catégorie spéciale de capitalistes, les transporteurs publics. En fait, après une période d'essor des compagnies fluviales et routières (1820 à 1840), c'est le capital financier qui constitue les compagnies ferroviaires, et se constitue à cette occasion.

Ainsi sont créées les conditions de la concentration du capital, permettant d'utiliser de grandes masses de travailleurs du transport et d'instaurer la division manufacturière du travail ouvrant la voie à la mécanisation. Mais l'intensité de cette concentration dans les chemins de fer fait avorter le processus dans le transport routier et le freine considérablement dans les transports par eau. C'est alors qu'apparaît un phénomène nouveau et original qui est la concentration sur les voies navigables d'une masse de travailleurs spécialisés, dans un processus de division sociale du travail ouvrant la voie à sa mécanisation, sans concentration du capital. Le capital, au contraire, s'atomise entre les bateliers (1) ; il ne se concentre que dans les tâches mécanisables, la traction et le remorquage. Encore faut-il rappeler qu'au stade suivant, celui de l'automoteur, il y aura cette fois atomisation du capital de propulsion entre les artisans.

Activité autonome de production, donc soumise aux lois du marché et de l'accumulation capitaliste, le transport public de marchandises présente donc des aspects originaux. Le développement des chemins de fer prend d'emblée la forme monopoliste, mais cela même favorise, au stade suivant, l'essor de l'artisanat batelier, puis de l'artisanat et de la petite entreprise routière.

(1) le même phénomène se reproduira dans le transport routier au XX^e. siècle

Entre cette diversification croissante et l'expansion aussi diversifiée de la demande de transport émanant du système de production et d'échange, il est logique de voir apparaître, également par étapes, un véritable marché. Le marché, au sens le plus large, englobe la possibilité pour l'usager du choix entre toutes les formes citées, incluant le transport pour compte propre.

Sur l'ensemble des transports de marchandises, toutes les formes dont nous avons décrit l'apparition successive coexistent dans la situation actuelle : transports effectués par les producteurs, par les commerçants et par les transporteurs publics. Nous sommes donc en présence d'un domaine de plus en plus diversifié, où les formes nouvelles s'ajoutent aux formes qui les ont précédées. Dans leur diversité, elles correspondent donc au même stade fondamental de division du travail social, le stade du transport public érigé en sphère spécifique d'investissement capitaliste.

Nous voyons ainsi se constituer un système de transport dont chaque partie a évolué en fonction de l'évolution des autres parties, et de l'ensemble. Certes, chaque élément utilise des techniques fondées sur leurs lois propres, mais ces techniques ont évolué les unes par rapport aux autres, et les seules que l'on puisse considérer comme surclassées, périmées, sont celles qui ont été historiquement éliminées. Le développement d'un mode de transport ou d'un autre n'est pas le seul produit de techniques ou d'opportunités naturelles. Il est, avant tout, le résultat des perspectives et possibilités que l'évolution des rapports de production et d'échange capitalistes ont ouvertes ou effacées.

Le résultat actuel de cette évolution est un système complexe dont la particularité est la coexistence durable de deux types d'entreprises de transport public :

- la grande entreprise, exerçant des activités multiples, au sein de laquelle le transport de marchandises s'inscrit dans un schéma de "division manufacturière" assez poussé,
- les petites entreprises et artisans du transport, majoritaire sur les routes et voies navigables, auxquels la division sociale du travail assigne une place précise, très voisine de celle des salariés de grandes entreprises exploitant les mêmes techniques.

La place nous manque pour développer les relations de ces entreprises, entre elles et avec les "producteurs principaux" que sont les usagers, et pour exposer les fondements et étapes successives d'intervention de l'Etat. Il nous a semblé plus nécessaire de reprendre ici deux points fondamentaux de l'analyse du transport de marchandises en tant que produit d'une certaine division du travail social : la nature de cette activité d'une part, les significations du marché et de la valeur du transport d'autre part. Nous reviendrons "in fine" sur l'action de l'Etat.

RESULTATS ET MOYENS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'évolution de l'organisation sociale, et plus précisément le développement du mode de production capitaliste, tend donc à ériger en activité autonome la partie des processus de production qui exige un déplacement important dans l'espace. C'est la nature de cette activité qui est à la base de cette spécialisation d'une partie des forces productives.

Au plan des résultats, la "transformation spatiale" subie par le produit semble tout à fait indépendante des moyens employés : elle se résume dans le fait que l'objet du transport est passé d'un point A à un point B, sans que cette opération lui ait, en principe, occasionné d'autres modifications physiques.

L'indépendance a priori du résultat (le déplacement) par rapport aux moyens de transport employés est une première spécificité du transport de marchandises, si l'on prend seulement en compte le déplacement. Mais ce résultat principal est assorti d'un certain nombre de caractères associés :

- déplacement dans le temps,
- "conditionnement" éventuel des objets à transporter,
- risque de détérioration, portant sur la qualité et la quantité des produits transportés.

Cette accumulation de caractéristiques d'essence différente a toujours posé un problème difficile aux économistes classiques, dans la mesure où plusieurs moyens (ou modes) susceptibles d'effectuer une même opération doivent pouvoir être comparés. Or, un même transfert de A en B peut, le plus souvent, être effectué par plusieurs moyens présentant des "caractères secondaires" différents.

Le déplacement dans le temps, corollaire du déplacement spatial, pose le problème le plus difficile. Tantôt nié ou oublié, tantôt érigé en coût supplémentaire dans le calcul économique, tantôt classé dans les critères de "qualité de service", le temps de transport est la pierre d'achoppement des études de transport.

Notre objet n'est pas d'engager ici une analyse critique de la signification des théories de "coûts généralisés" ou des modalités de prise en compte de la "qualité de service". Ces théories ou ces pratiques, reposent souvent sur le concept que nous avons rejeté, celui du transport considéré comme un service "en soi". Ce concept peut être valable en matière de transport de personnes mais est incompatible avec la définition que nous avons choisie du transport de marchandises.

Processus de production additionnel, le résultat du transport ne peut être apprécié précisément qu'en rapport avec chacun des processus de production qu'il complète. Pourquoi donner au temps de transport un statut spécial ? Toute activité productive, tout échange matériel, se déroule dans le temps.

Le temps de transport a des conséquences appréciables, voire calculables dans la mesure où il influe sur la rotation du capital engagé (I), donc sur le taux de profit de ce capital. Donner à ce temps une valeur absolue, ou le transformer en coût par application d'un taux de profit négatif au capital-marchandise "immobilisé" par le transport, c'est confondre circulation matérielle des produits et circulation du capital, ou postuler leur exacte adéquation.

Enfin, il faut tenir compte de l'utilisation combinée de moyens de transport plus ou moins rapides qui permet, lorsque le rythme (ou fréquence) des achats ou ventes est très différent du rythme d'utilisation ou de production, d'utiliser plusieurs moyens en cherchant à obtenir :

- que le seul délai jouant sur le cycle soit celui du mode le plus rapide,
- de minimiser les coûts de stockage et de transport.

(I) nous parlons ici du capital-marchandise, et non du capital engagé dans les moyens de transport : celui-ci est déjà pris en compte, normalement, au niveau du coût ou de la valeur ajoutée par le transport.

Telles sont les bases complexes de l'analyse de l'influence des temps et conditions de transport sur l'économie des usagers. Aucune règle générale ne semble pouvoir s'en déduire. Au-delà de l'utilisation des divers moyens qui permet de minimiser l'influence de temps de transport, il reste néanmoins que le capital-marchandise engagé dans le transport exige sa rémunération au même titre que n'importe quel capital engagé dans la production, en fonction de son volume et du temps durant lequel il est engagé. Ce que nous avons cherché à montrer, est que ce temps d'immobilisation ne coïncide pas mécaniquement avec le temps matériel du transport.

A l'échelle de la société, le rôle du temps de transport semble beaucoup plus évident. Faisant partie des conditions générales d'existence de la production capitaliste, le transport de marchandises apparaît comme un système dont la cohérence, les résultats et progrès doivent être appréciés globalement. Cela ne peut être fait qu'en rapport à l'ensemble des besoins en matière de transports du système de production et d'échange, à l'évolution continue de ces besoins. A ce niveau, il apparaît que la mise en oeuvre de moyens de transport de plus en plus rapides, est un facteur général d'accélération de la rotation du capital.

Ce qui précède montre que la coexistence de moyens plus ou moins rapides, et la variété des conditions de transport offertes, sont aussi des facteurs favorables à l'efficacité du capital productif dans son ensemble (c'est-à-dire intégrant les moyens de transport).

Une opération de transport se définit aussi "en soi" au niveau des moyens employés, moyens de travail et force de travail, qui permettent (en théorie) de calculer la valeur de la transformation apportée au produit transporté : quel que soit l'objet de ce transport, et sous condition qu'il corresponde à un besoin réel, la valeur ajoutée par le transport est en moyenne égale à la quantité de travail social qu'il consomme. Il existe évidemment une relation entre cette valeur et le coût de transport supporté par l'usager, relation dont nous verrons ultérieurement la nature particulière et la complexité. Mais en-deçà de cette définition abstraite d'une production parcellaire, n'oublions pas que toute activité productive est transformation de la nature par l'homme, toute production matérielle repose sur l'utilisation des lois "naturelles" ; le transport n'échappe pas à cette règle. Ces lois définissent, en l'état des sciences et techniques, les possibilités et limites d'utilisation des déplacements dans l'espace.

Le transport par terre a très tôt, dans l'histoire, fait appel à l'énergie animale pour remplacer l'énergie humaine (portage), puis utilisé des machines (charettes, traîneaux, etc.) et aménagé des voies pour utiliser au mieux cette énergie animale. Le passage du portage humain primitif à ces premières machines outils que sont les véhicules terrestres et maritimes utilisant des sources d'énergie nouvelles est à l'origine de l'aménagement d'espace de circulation, voies ou terminaux, qui font apparaître une spécificité importante du transport : l'utilisation de quantités considérables d'espaces, et qui plus est d'espaces continus. Les problèmes de concurrence, sur ces espaces, entre les diverses formes de transport, entre l'activité transport et les autres utilisations possibles sont si actuels que l'on oublie leur ancienneté, leur permanence.

Une autre spécificité, déjà notée au plan des résultats, est l'utilisation possible de voies et moyens différents pour réaliser un même déplacement.

LE MARCHÉ DU TRANSPORT

a) Existence et définition du marché

A partir du moment où le transport de marchandises est partiellement érigé en activité autonome, exercée par des capitalistes distincts des producteurs et des commerçants, sa relation avec la production et le commerce, devient un rapport marchand, qui suppose l'existence d'un "marché du transport". Cela pose le problème de la définition de ce marché et de la nature de la "marchandise" qui s'y échange. L'hypothèse que nous développerons est qu'il s'agit d'un marché où le capital productif achète des forces de production additionnelles, qu'il utilise dans ses processus productifs pour compléter à divers stades (et au stade final) la fabrication du produit. C'est aussi, de la même manière, un marché où le capital commercial achète des forces de production pour faire subir au produit son ultime transformation, au terme de laquelle il a acquis la valeur d'usage qui permet de réaliser sa valeur marchande (ce faisant, le commerçant agit en producteur).

Le marché du transport implique un nouveau stade de la division sociale du travail, qui donne naissance à la catégorie des "intermédiaires de transport" (en même temps qu'à la naissance de fonctions d'intermédiaires au sein des grandes entreprises de transport).

Pour qu'il y ait un marché, il faut que s'y présentent, comme des marchandises, des forces de "production-transport", libres et disponibles vis-à-vis des demandeurs (ou d'une partie des demandeurs). Les moyens de transport pour compte propre ne sont donc pas sur le marché ; les prix du marché sont néanmoins un élément d'appréciation de la rentabilité du transport pour compte propre, et réciproquement. L'offre est donc représentée par l'ensemble du transport par route, voie navigable et chemin de fer. Elle est constituée par une très large gamme de solutions techniques et de types d'entreprises. La demande de transport émane de l'ensemble du système de production et d'échange. La demande de transport public, ou pour compte d'autrui, est un sous-ensemble de la demande générale de transport. Pour une opération donnée, le transport public n'est en général que le segment principal, voire secondaire, de la chaîne de transport.

L'unité du marché vient de ce qu'il recouvre, du point de vue de l'usager, l'ensemble de la production potentielle des transports. C'est un marché éclaté en un certain nombre de marchés partiels (par modes, par itinéraires, et le long de la chaîne de transport, etc.), mais dont la réalité est l'imbrication de toutes les concurrences possibles au niveau d'opérations parcellaires et d'offres plus globales. Cette imbrication rend compte de l'existence d'une catégorie nombreuse et diversifiée d'intermédiaires de transport. Le type même de division sociale du travail qui donne naissance au transport public permet d'expliquer les caractères spécifiques du marché du transport, qui impliquent un déséquilibre quantitatif et qualitatif entre les positions d'offreur et de demandeur. Ce déséquilibre favorise le transfert de la plus value créée dans le transport, au profit des usagers, en situation concurrentielle. Il ne peut s'inverser, au profit du transporteur, que si celui-ci est en position de monopole. Mais le monopole n'est réel, dans le transport, que s'il recouvre l'ensemble des modes et itinéraires dans un espace donné, ou s'il s'appuie sur une technique dominante surclassant toutes les autres. Autant dire que la situation de monopole, en transport intérieur, n'est observable que dans la période historique de l'apogée des chemins de fer (qui recouvre à peu près le troisième quart du XIX^e. siècle). Nous nous limiterons donc ici à l'analyse de la situation concurrentielle.

b) le déséquilibre qualitatif entre l'offre et la demande de transport

Il n'y a pas égalité entre la position d'offreur et celle de demandeur de transport, sur le marché du transport public. L'usager, et plus spécialement, le "grand usager", dispose d'un certain nombre d'entrées possibles sur le marché, et de solutions parallèles (ne passant pas par le marché) :

- l'entrée directe, par contrats passés avec les transporteurs ou les intermédiaires de transport, aptes à calculer n'importe quelle solution et comparer ces solutions,
- le transport pour compte propre, embauche permanente ou temporaire de personnel.

Il peut comparer ces diverses entrées, mettre en concurrence entre eux les intermédiaires, avoir accès ainsi à toutes les combinaisons de moyens possibles, en laissant, s'il le veut, aux transporteurs et intermédiaires la charge du calcul de ces combinaisons. Non seulement l'usager peut ainsi connaître les diverses solutions, mais encore il est le seul à pouvoir les comparer : lui seul peut connaître les termes réels de la demande, et l'influence des diverses solutions sur ses coûts de production et opérations commerciales ; lui seul peut évaluer le coût de transport, alors que le transporteur (et à un moindre degré l'intermédiaire) n'en connaît que la partie que l'usager a choisi de sous-traiter.

Chaque transporteur est ainsi mis en concurrence avec d'autres solutions qu'il ne peut évaluer, en fonction d'une demande dont il ne connaît que la partie le concernant. Il ne peut se comparer qu'aux autres producteurs de même type exploitant la même technique : l'artisan batelier par exemple sait seulement combien il y a d'artisans bateliers attendant leur tour à la bourse de fret où il se trouve.

L'entente entre producteurs peut-elle rééquilibrer la relation ? Elle paraît difficile dans le transport routier, mais l'exemple de la batellerie artisanale nous montre sa possibilité, ses étapes constitutives, son institutionnalisation par l'affectation des trafics autour de rôle en 1936. Cette entente ne peut cependant dépasser le cadre d'une catégorie. Neutraliser la concurrence entre bateliers artisans aboutit à la reporter au niveau de la concurrence entre ce groupe d'une part, les compagnies de navigation et les autres modes d'autre part.

Enfin, l'équilibre, ou le déséquilibre conjoncturel, d'un marché banal de produits fait souvent intervenir un facteur important : la capacité d'attente des offreurs et demandeurs, jouant sur le temps pour faire monter ou descendre le prix. Cela se résume par exemple à des jeux de stocks de part et d'autre, et à des supputations sur le degré de résistance de l'adversaire. Sur le marché du transport au contraire, il n'y a de stock que du côté de l'usager, qui, en général, est seul à savoir s'il peut ou non attendre. Ce qu'offre le transporteur n'est évidemment

pas stockable, et l'attente comporte, en plus de l'immobilisation du capital, un coût de production à vide.

c) Le déséquilibre quantitatif du marché

Un premier facteur de déséquilibre quantitatif tient à la caractéristique que nous venons de rappeler. L'impossibilité évidente de "stocker" l'offre du transport. Un des mécanismes essentiels d'équilibrage dans le temps de l'offre et de la demande manque donc ici ; la demande de transport ne peut être satisfaite à tout moment qu'au prix d'une surcapacité de l'offre, qui se révèle à toute baisse conjoncturelle.

Un autre facteur est le déséquilibre courant des trafics, qui induit en certains points de l'espace des surcapacités chroniques, et des "frets de retour" acceptés à des prix très bas.

Ces deux facteurs pourraient en principe déséquilibrer le rapport offre-demande dans n'importe quel sens, et créer des alternances (dans le temps et l'espace) de sous-capacités et sur-capacités. Il n'est pas difficile d'imaginer les conséquences graves qui résulteraient au niveau du fonctionnement du système de production et d'échange dans son ensemble d'une non-adaptation du transport à des taux de croissance un peu rapides ou à des variations importantes de l'offre dans l'espace. Le seul "équilibre" tolérable, de ce point de vue, est celui qui résulte d'une sur-capacité permanente de l'offre de transport par rapport à la demande moyenne, qui ne se résoud qu'en situation de haute conjoncture. L'évidence de cette proposition n'éclaire pas pour autant les moyens de la réaliser, mais semble bien correspondre à la réalité du marché du transport.

Cette exigence sociale d'une sur-capacité chronique, se situe sur un tout autre plan que le déséquilibre qualitatif évoqué ci-dessous : il ne se rapporte pas à la nature précise du transport ou à la position spécifique de sous-traitant, mais au fait que le transport de marchandises est une des conditions générales de l'existence et du développement de la production et de l'échange dans un pays.

d) Valeur et prix du transport

Quel genre de marchandises vend-on sur le marché du transport, quelle est sa valeur et comment se forme son prix ? Activité productive parcellaire, le transport de marchandises n'a pas pour résultat un produit ou service spécifique, vendable et

consommable en soi, mais la transformation dans l'espace (le déplacement) d'une marchandise extérieure.

Nous pouvons émettre quelques propositions, qui dérivent de la définition initiale du transport comme processus de production additionnel :

- la valeur d'usage du transport ne se définit pas "en soi", mais par rapport au produit transporté ; on ne peut parler d'une "marchandise-transport", mais du transport d'une marchandise,
- la valeur du transport est entièrement conférée au produit transporté, "cristallisée" dans la valeur d'échange à destination de celui-ci,
- qualitativement, le transport augmente la valeur d'usage du produit. A la limite, il peut lui conférer intégralement cette valeur d'usage si elle n'existe pas au point de départ ; le transport conditionne, dans ce cas, la transformation du produit (point A) en marchandise (point B),
- quantitativement, le transport augmente la valeur d'échange du produit d'une "valeur ajoutée" égale à la quantité de travail socialement nécessaire pour cette opération, comme le ferait toute autre phase du processus de production.

La valeur de la marchandise à destination inclut donc la plus-value créée dans le transport, au même titre que l'ensemble des plus values du processus de production.

La valeur du transport ou plus exactement la valeur ajoutée par le transport, s'établit sur les marchés des produits, de façon différentielle.

Le coût du transport supporté par l'usager, qui l'intègre comme un coût de production, est la somme de deux termes : le coût des opérations qu'il effectue lui-même (par exemple conditionnement, manutention, camionnage), et le prix du transport, payé à des opérateurs extérieurs de transport public, manutention, etc. Le prix du transport public s'établit sur le marché du transport.

Le seul lien direct entre prix et valeur du transport est celui qu'établit l'usager, qui peut, notamment, comparer son coût de transport total à la valeur ajoutée par le transport, mesurable sur le marché du produit.

Il n'y a aucune liaison directe entre le marché des produits, sur lequel on trouve les propriétaires des marchandises, et le marché du transport public, sur lequel certains de ces propriétaires achètent les moyens de réaliser une partie du procès de transport global.

Comment s'établit, dans ce contexte, le prix du transport public ? Comment se répartit la plus value créée dans le transport entre les deux détenteurs de capitaux, l'utilisateur (capital-marchandises) et l'opérateur de transport (moyens de transport et force de travail) ? Plus fondamentalement, qu'achète-t-on et que vend-on sur le marché du transport ? L'utilisateur réel, que l'on peut assimiler au possesseur du produit, y recherche des forces productives aptes à lui faire subir une "transformation spatiale" donnée. Le transporteur offre sa "force de production", sa capacité à effectuer une certaine gamme d'opérations de transport.

Un produit matériel de l'industrie contient en lui-même sa propre valeur marchande, qui équivaut à la quantité de "travail social" cristallisé en lui. Il est le capital, sous sa forme marchandise, avant que ce capital ne redevienne argent lors de la vente finale du produit. Il peut éventuellement attendre sur le marché que cette vente intervienne, sans se dévaloriser obligatoirement.

Au contraire, le transport n'est qu'une abstraction lorsqu'il désigne les moyens de transport offerts sur le marché. Il ne prend sa réalité que lorsque ces moyens sont engagés dans une opération. L'offre de transport est donc bien une offre de forces disponibles, comprenant force de travail et moyen de travail, et dont la seule valeur identifiable à ce moment est celle du coût de production de ces moyens : coût de reproduction et de ces moyens : coût de reproduction et de mise en oeuvre de la force de travail et de la machine.

Ainsi défini, le marché du transport ressemble en bien des points au marché du travail. Ce dernier est en réalité le marché de la "force de travail", le marché du transport est en fait celui des capacités de transport, des forces de production aptes à effectuer des transports.

Nous venons de définir ici une position type de sous-traitant. Il s'agit même de la forme la plus dépendante de sous-traitance, celle où le preneur d'ouvrage n'a pas de production propre, façonnant uniquement des produits appartenant au donneur d'ouvrage.

Nous venons également de reformuler à un niveau plus fondamental le déséquilibre structurel du marché décrit précédemment. Montrer comment ces hypothèses abstraites expliquent effectivement le fonctionnement concret du marché du transport est une autre affaire, dans laquelle nous ne pouvons nous lancer ici.

On nous objectera peut-être que ce débat sur la nature et les mécanismes du marché est un peu académique, dans la mesure où depuis longtemps les prix de transport ne sont plus libres. Mais l'encadrement tarifaire de l'Etat n'est pas un système de prix indépendant des mécanismes économiques. Il n'en est qu'un aménagement, une régulation. Cette régulation comporte par ailleurs assez d'échappatoires et de dérogations, et trop peu de contrôle d'application, pour que l'on puisse la considérer comme un système de prix autoritaire. Elle est, par ailleurs, inséparable de l'ensemble des autres moyens dont dispose l'Etat pour agir sur le marché des transports, et que nous allons maintenant examiner.

LE ROLE DE L'ETAT

Les multiples formes d'intervention de l'Etat sur le marché du transport, dans leur état actuel comme dans la genèse historique, s'expliquent d'abord par la nécessité de maintenir et de développer le système de transport, en tant que condition générale de la production et de l'échange. Le déséquilibre des rapports usagers-transporteurs s'exprime concrètement par les doléances et les pressions des usagers s'il y a monopole du transport (les compagnies ferroviaires dans la deuxième moitié du XIX^e. siècle) ; il s'exprime par les revendications collectives et les faillites individuelles des petits transporteurs s'il y a concurrence anarchique, comme dans les années 1930. Il s'exprime aussi par l'insuffisance de l'accumulation interne qui ne permet pas au transport de s'adapter spontanément à la croissance des exigences qualitatives et quantitatives de l'appareil de production.

Nous retrouvons ici le double caractère d'activité dépendante(I) et de sphère spécifique d'investissement du transport de marchandises. Ces deux caractères peuvent entrer en contradiction,

(I) c'est une dépendance à double sens, car toute l'activité de production et d'échange dépend du transport.

dans la mesure où des fractions différentes du capital dominant la production, le commerce et le transport. C'est au niveau du premier, de ces caractères (et plus précisément de la contradiction qui l'oppose à l'autre) que se situent en partie les fondements de l'intervention permanente et très ancienne de l'Etat dans ce domaine d'activité ; intervention qui a d'ailleurs ses manifestations les plus anciennes (mais encore très actuelles) au plan politique et militaire et non seulement économique. Le premier problème qui se pose est celui des espaces de circulation, aménagés ou non.

L'appropriation collective des principaux espaces de circulation n'est pas une donnée naturelle. Elle est un produit de l'histoire. En France, la constitution en domaine public (ou royal) du rivage de la mer et des cours d'eau navigables, du réseau routier principal, est pratiquement achevée sous l'Ancien Régime. Le régime des voies d'eau artificielles est plus diversifié, mais s'oriente vers la concession.

Le passage du droit féodal, où le fief est confié par le suzerain (le roi, en dernier ressort), à la propriété individuelle capitaliste (et sacrée...) va impliquer de facto la notion d'appropriation, car aucun espace continu nouveau ne peut être aménagé tant qu'un seul propriétaire a le droit de s'y opposer. Seul l'Etat peut exproprier dans l'intérêt public, seul il peut donc s'approprier ces espaces, quitte à en concéder ensuite l'aménagement et l'exploitation à des intérêts privés. Cette concession implique en retour la notion de l'obligation de service public.

Actuellement, l'Etat et les divers types de collectivités locales concentrent l'essentiel de la propriété, et la majeure partie de la gestion, de l'entretien et de la police des voies et espaces de circulation, stockage et rupture de charge. La notion de propriété publique des voies et ports publics est, nous l'avons vu, très ancienne. La concession de certaines de ces infrastructures à des capitaux "transport", courante jusqu'au troisième quart du XIX^e. siècle pour les voies navigables et plus tard encore pour les chemins de fer, est devenue ensuite l'exception (I). Mais, la concession de terminaux aux grands usagers industriels s'est, au contraire, développée ensuite.

(I) jusqu'à la privatisation récente des autoroutes.

L'ensemble de la production-transport est donc maintenant dépendant des décisions étatiques concernant la production, le fonctionnement et la tarification des infrastructures. Les origines de cette première limitation de la place du capital privé dans le procès de transport remontent au XVI^e. siècle. La seule période d'inversion prolongée de cette tendance est celle des compagnies de chemins de fer : il ne s'est certes agi que de concessions, mais ces concessions étaient globales (de la construction des infrastructures au transport lui-même) et de longue durée (99 ans).

En tant que producteurs de transport, l'Etat et les collectivités interviennent encore assez massivement dans la manutention et les autres activités des ports, gares et terminaux intermédiaires. Là encore il s'agit d'une division ancienne, mais qui s'est renforcée constamment depuis l'introduction massive de la mécanisation dans la manutention (c'est-à-dire depuis la fin du XIX^e. siècle). Enfin, les chemins de fer sont, comme chacun sait, nationalisés depuis 1936. L'Etat intervient, en outre, comme usager, par l'ensemble de ses entreprises de production. Il est donc en même temps, comme tout producteur, un transporteur pour les parties du procès de transport qui restent intégrées à l'entreprise.

La part des capitaux d'Etat ou assimilés dans les capitaux productifs de transport est donc probablement devenue largement majoritaire, sans qu'il nous soit possible de l'évaluer plus précisément.

Et cette fonction de transporteur s'exerce dans deux dimensions principales :

- verticalement, l'Etat contrôle certaines parties essentielles de tous les procès de transport, au niveau de la mise en oeuvre des capitaux d'infrastructures et des principaux terminaux,
- horizontalement, il contrôle des transports ferroviaires (qui sont aussi les plus intégrés verticalement).

Producteur et gestionnaires des principales infrastructures, transporteur, l'Etat contrôle de plus directement le niveau et la structure des tarifs, et le rapport offre/demande (contingemment, aide aux investissements). Il est, enfin, rap-pelons-le, un des principaux usagers par les entreprises de production qui sont sous son contrôle.

Cet ensemble de moyens pourrait suffire à la mise en oeuvre d'une politique d'affectation autoritaire des tarifs. Tel n'est pas le cas, et l'Etat influe, systématiquement ou au coup par coup, sur les conditions de la concurrence, sans y substituer un autre mécanisme.

Les principales formes d'action de l'Etat sur le marché sont les suivantes :

- action directe sur les prix de transport public, par le jeu des tarifications obligatoires et par l'organisation des marchés (bureaux d'affrètements routiers, bourses de fret) ; il s'agit-là d'une action "souple", destinée à maintenir une sorte de minimum vital à la masse des transporteurs, mais non à imposer un système général de prix aux usagers,
- action sur les capacités de transport, par le contingentement du parc (licences de transport public) qui tend à fixer une limite supérieure à la sur-capacité chronique. Ici encore il s'agit d'un système souple dans son application, qui s'impose aux transporteurs publics bien plus qu'aux usagers (entorses à la stricte division entre compte propre et compte d'autrui, utilisation de la location de véhicules, etc.),
- action directe sur les prix de transport public et privé par les modalités de tarification d'usage des infrastructures, tant des voies de communication que des terminaux, contrôlées par l'Etat. C'est une action à double effet :
 - . effet différencié sur les mécanismes de formation des prix des divers moyens de transport, donc moyen de maintenir ou de modifier la concurrence entre transporteurs,
 - . effet général sur le prix du transport, par dévalorisation des capitaux d'infrastructures, qui ne sont pratiquement pas rémunérés,
- tarification des entreprises de transport d'Etat : SNCF et établissements publics gérants des terminaux. C'est encore un double instrument, utilisable pour l'ajustement de la concurrence entre transporteurs, et dans le cadre de la dévalorisation des capitaux producteurs publics (dévalorisation qui semble profiter sélectivement aux grands usagers).

Dans sa réglementation actuelle, la tarification limite la dégradation des prix, elle régularise les mécanismes du marché, mais ne les remplace pas. Marché et tarifications tendent à créer et maintenir un niveau de concurrence élevé entre les

diverses catégories de travailleurs du transport, et impliquant un transfert massif de la plus value créée dans le transport au profit des grands usagers. Les prix pratiqués sur ce marché doivent, en principe, assurer la reconstitution des forces de production de transport engagées.

Le système tarifaire assure donc une certaine limitation, un freinage au moins des tendances "baissières" du marché. Il assure, au sein de chaque catégorie de transporteurs, un minimum de connaissance des prix qu'il faut essayer de maintenir ; une catégorie possédant des pratiques de défense collective peut "tenir" les tarifs, et lutter pour leur augmentation, mais reporte ainsi comme nous l'avons dit la concurrence à un autre niveau.

L'interprétation que nous dégageons de cet examen rapide aboutit donc à la dévalorisation des capitaux productifs de transport, et au maintien de la concurrence entre les transporteurs (dans une situation de sur-capacité). Le maintien de la concurrence suppose un certain contrôle de ses mécanismes pour éviter que la concurrence "sauvage" n'aboutisse à sa propre négation, l'élimination de la masse des petits producteurs. Il permet, en revanche, la transformation des conflits potentiels entre travailleurs du transport et usagers (leurs patrons réels), en des conflits opposant les transporteurs entre eux d'une part, à l'Etat d'autre part (I).

La cohérence de ces résultats n'apparaît pas aussi facilement au plan des moyens et de l'action des diverses administrations concernées. En fait, l'éclatement de la tutelle du transport entre des administrations distinctes fait entrer celles de ces administrations qui ont la responsabilité directe de telle ou telle catégorie de transporteurs dans le jeu de la concurrence entre ces catégories et de la survie de chacune d'elles. Mais les arbitrages et la modification des règles de base du marché se font à un autre niveau.

(I) cela permet notamment de maintenir des taux d'exploitation et de sur-exploitation élevés pour les salariés des petites entreprises et les travailleurs indépendants (routiers et bateliers)

EN GUISE DE CONCLUSIONS

Nous avons conscience d'avoir posé dans cet article beaucoup plus de problèmes que nous n'en avons résolu. Et surtout, nous avons volontairement laissé de côté certaines questions. Isoler les transports intérieurs de marchandises aux fins d'analyse n'est valable que si l'on rappelle "in fine" les limites d'une telle démarche. Nous avons surtout cherché à formuler certaines relations essentielles entre transport et système de production. D'autres relations, que nous ne pouvons développer ni même citer toutes ici, sont à prendre en compte. Ce sont, par exemple, les interrelations entre transports de marchandises et de personnes, qui jouent un rôle majeur au plan des décisions et du financement des infrastructures ferroviaires et routières. Ce sont aussi les rapports entre l'évolution des transports internationaux, surtout maritimes, et les transports intérieurs. L'analyse de ceux-ci est partiellement transposable aux transports internationaux de l'Europe de l'Ouest, dans le cadre d'une intégration économique croissante ; mais cette dimension nouvelle pose en des termes différents le problème de l'actions des Etats.

D'autre part, il faut se garder d'interpréter d'une manière statique les éléments d'analyse que nous avons présenté ici. Les mécanismes que nous avons décrit concourent, au-delà des apparences, à assurer un fonctionnement économique et cohérent du transport de marchandises. Mais ce type de fonctionnement porte en lui-même sa propre contradiction : l'insuffisance de l'accumulation interne du "secteur" tend à entraver son évolution, à retarder son adaptation aux changements qualitatifs des besoins du système de production. A l'inverse, les techniques nouvelles tendent à remettre en question les équilibres antérieurs, sans pour autant constituer les bases d'une nouvelle organisation.

Ces quelques réflexions nous replacent dans les problèmes concrets actuels du transport de marchandises.

