



1980-2000, VINGT ANS D'ÉVOLUTIONS DU TRANSPORT DE LOT

Antoine ARTOUS¹, Philippe POUDEVIGNE

Segment sensible du transport routier de marchandises, souvent au centre des préoccupations des pouvoirs publics (contrat de progrès, développement du transport combiné), le transport de lot demeure une activité mal connue. Traditionnellement opposé à la messagerie, le secteur du transport de lot recouvre des réalités très diverses : marchandises générales mais aussi transports spécialisés. Au cours des deux dernières décennies, le transport de lot a été marqué par un fort mouvement de concentration avec de grands groupes. On a également assisté au développement de groupes de taille intermédiaire, de PME et de réseaux d'entreprises. La présente note, centrée sur le transport des marchandises générales, propose un éclairage sur vingt années d'évolutions dans ce secteur.

Le transport de lot, un segment bien spécifique du TRM

Dans sa définition la plus générale, le transport de lot se définit par opposition à la messagerie. Alors que cette dernière suppose une activité de groupage et de distribution impliquant des passages à quai pour chargement, déchargement et éventuellement stockage (cf. note de synthèse n° 130 de juillet-août 2000 sur la messagerie), ce n'est pas le cas pour le premier. Dans sa version la plus simple, le transport de lot consiste à tracter une « charge complète » (chargement d'un véhicule complet) d'un point A à un point B. Ainsi défini, il désigne aussi bien un transport exigeant un matériel spécialisé (camion frigorifique, citerne, benne), que le transport plus traditionnel de produits conditionnés. La présente étude a volontairement été limitée aux marchandises générales, à savoir les marchandises ne demandant pas une manipulation particulière ni une température ambiante spécifique et qui sont conditionnées, contrairement au « vrac ».

Ainsi défini, le transport de lot (de marchandises générales) recouvre donc un marché qui peut sembler hétérogène. Il représente une part importante, avoisinant les deux tiers, du transport public exprimé en tonnes-kilomètres. C'est néanmoins un transport relativement banalisé, le plus souvent réalisé en semi-remorque. Il concerne aussi bien des produits finis ou semi-finis, à destination de l'industrie - on parle parfois de « lots industriels » -, que des produits destinés à la consommation finale et souvent transportés en direction des grandes et moyennes surfaces (GMS). Ce transport concerne aussi bien la zone courte que la zone longue.

Cette hétérogénéité ne doit pas faire oublier les spécificités de ce segment du transport routier de marchandises (TRM) et du métier de « lotier ». Ces dernières tiennent à l'histoire des entreprises dont l'activité est en général le transport sur longue distance. Non pas que les sociétés en question soient seulement spécialisées dans le lot, mais ce transport a, la plupart du temps, joué un rôle structurant dans leur histoire. En outre, son unité repose sur des conditions de production différentes de celles de la messagerie. Dans cette dernière, il s'agit d'optimiser la circulation des flux dans un réseau de plates-formes ; dans le lot, il s'agit d'optimiser le remplissage des camions et la traction. Ainsi défini, ce processus de production spécifique peut concerner aussi bien les marchandises générales que le transport sous température dirigée ou en citernes. On peut d'ailleurs remarquer que si, de tradition, les lotiers sont rarement spécialisés dans les marchandises générales, il existe bien une grande différence d'avec la messagerie, liée à ces conditions de production particulières.

¹ Journaliste consultant, Antoine ARTOUS a réalisé pour le compte du SES l'étude « le transport de lot, une activité en pleine mutation » à paraître prochainement.



Dans les années 80, le transport de lot est majoritairement réalisé par de petites entreprises et des artisans

Au début des années quatre-vingt, le transport de lot présente deux caractéristiques essentielles.

D'une part, il est l'apanage des petites entreprises et des artisans. Aucun groupe n'y est présent, sinon comme affréteur. A cette époque, on n'a pas encore vu émerger des PME de taille relativement importante.

D'autre part, le profil des entreprises est très marqué par les effets de la réglementation, même si, par ailleurs, elle est de plus en plus contournée. Le constat est valable pour l'ensemble du TRM, mais il l'est encore plus pour le lot. Le système réglementaire a fortement freiné les processus de concentration et d'industrialisation comme l'activité l'internationale, tout en accentuant le développement d'un tractionnariat.

Rappelons que ce système reposait sur trois piliers : limitation de l'accès à la profession et au marché (système de contingentement par des licences, registre des transports) et réglementation des prix (TRO : tarification routière obligatoire). Cette dernière ne concernait qu'une partie du transport public ; n'étaient pas concernés les denrées périssables, les produits transportés en citerne, le transport international et les envois de moins de trois tonnes qui, du point de vue réglementaire, définissaient la messagerie. On remarquera qu'une dynamique de concentration a commencé à se mettre en place dès cette époque dans les marchés où la TRO ne s'appliquait pas. Par ailleurs existaient des bureaux régionaux de fret (BRF) dans lesquels les affréteurs sont tenus de remettre une partie de leurs envois.

Domaine d'application de la TRO, considéré comme un transport peu lucratif et banalisé, le lot est alors dominé par un transport artisanal ou de « petites » PME. En effet, les groupes centrés sur le transport routier ont un profil dominant de messenger. C'est le cas de Calberson, Bourgey Montreuil, Danzas. Mory a une forte activité messagerie, Gefco évolue dans ce sens. Pour les lotiers, l'enracinement local ou régional assure l'essentiel du fret « aller » et les BRF assurent le fret « retour ». Afin d'échapper à la rigueur de la TRO, ces transporteurs passent également des contrats annuels avec des chargeurs ou des affréteurs. Enfin, troisième forme d'organisation du secteur, des tractionnaires interviennent uniquement comme sous-traitants de la traction.

Cette structuration, appuyée sur le contingentement, ne pousse pas à la constitution de grande flottes. Bourgey Montreuil, TOE (groupe Mory) et Gefco sont présents dans le lot en tant que commissionnaires, faisant appel à la sous-traitance auprès de PME ou d'artisans, sous le régime de contrat d'affrètement. En fait, tous les groupes ont cette politique mais, à la fin des années 1970, ces trois sociétés sont les plus gros affréteurs, titulaires de contrats d'affrètement réguliers.

Au début des années 90, apparition des groupes

Dans le lot, au tournant des années 1990, le phénomène marquant est l'apparition de groupes se construisant de façon extrêmement rapide. La dynamique n'est pas réservée à ce segment. Ainsi la messagerie voit apparaître de nouveaux opérateurs de taille importante, centrés sur elle ou fortement marqués par elle. En 1990, Ducros affiche un chiffre d'affaires de 1 130 MF, Heppner de 1 031 millions de francs, Joyau de 796 millions de francs, Prost de 749 millions de francs, Graveleau de 705 millions de francs. Toutefois leur progression a été moins fulgurante que celle de Norbert Dentressangle (1 265 MF), de Giraud (1 166 MF) ou encore de Charles André (1 785 MF), spécialisé dans le transport des matières dangereuses.

L'apparition de groupes dans le lot apparaît comme une rupture profonde avec le passé. Cette mutation a d'ailleurs du mal à être perçue dans toute son ampleur. On y voit plus souvent la conséquence d'opérations de « financiers » que l'émergence d'un nouveau type d'opérateur. On entend par « financiers », l'ensemble des opérateurs poussant à la concentration du secteur : intervenants « extérieurs » au TRM (Alain Mallart, Vincent Bolloré), et des groupes étrangers qui commencent à s'implanter. En fait, les concentrations ne résultent pas majoritairement d'opérations « financières » mais d'une logique d'évolution économique du secteur.

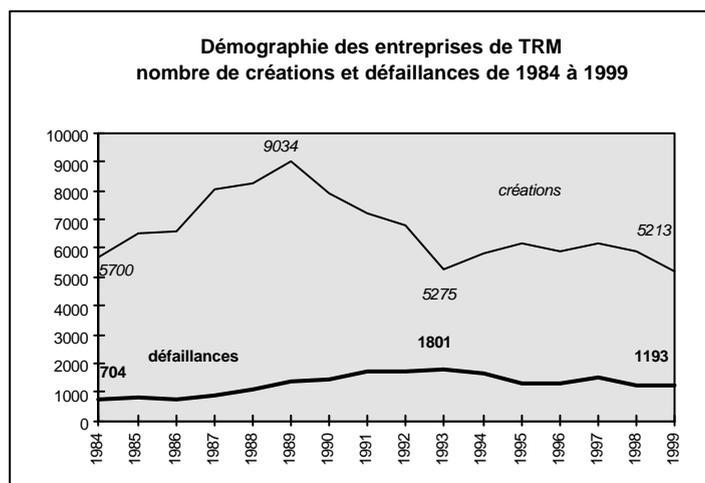
TRM

Quatre firmes illustrent ce développement : Bourgey Montreuil, Transalliance, Dentressangle et Giraud. Les trois dernières se construisent à travers une forte croissance externe. Toutefois le développement de Dentressangle et de Giraud est le plus significatif des bouleversements que connaît le secteur. Deux autres groupes vont également émerger à la fin des années quatre-vingt, mais disparaître rapidement : Debeaux (en 1992) et Extrans (en 1991).

La coexistence de grands groupes et de petites entreprises caractérise le dualisme du secteur dans les années 90

Les années 1990 sont donc caractérisées par une forte dynamique de concentration, mais également par la multiplication des créations d'entreprises de petite taille, le développement de formes de sous-traitance de type tractionnariat, avec comme toile de fond : déréglementation, baisse des prix et, dès 1990, des éléments de crise qui apparaissent dans le secteur suite à un premier tassement des trafics après la progression de 50 % du compte d'autrui entre 1985 et 1995. La dynamique de concentration analysée précédemment s'appuie sur ce mouvement mais la forte croissance de la route est également caractérisée par la création nette d'environ 9 000 entreprises, intervenant essentiellement en qualité de sous-traitant.

Ce dualisme est bien une donnée du secteur et il tend à fonctionner comme un nouveau mode de régulation. En effet, le TRM ne s'est pas seulement enrichi de 9 000 nouveaux opérateurs ; parallèlement le nombre de défaillances a explosé : elles ont triplé en dix ans. Le couple création/défaillance d'entreprises semble donc être devenu un modèle de développement du secteur. Lié à la sous-traitance, il permet d'accompagner les phases de croissance tout en réajustant les moyens lorsque les trafics se tassent.



Source : Comptes des transports de la Nation

La construction d'opérateurs intégrés

Toutefois, contrairement à une idée reçue, les nouveaux opérateurs qui se construisent dans le lot ne le font pas en s'appuyant essentiellement sur l'appel à la sous-traitance. Si, en 1986, Dentressangle faisait travailler 300 conducteurs salariés et 300 artisans sous-traitants, dès 1991 la situation s'inverse : les chiffres sont, respectivement, de 2 200 et 168. En 1994, le groupe annonce 10 % de sous-traitance et Giraud une moyenne de 14 %.

Le discours opposant quelques « majors », se construisant à travers la sous-traitance, et la masse de la profession vouée au tractionnariat donne d'autant plus une image déformée de la réalité que, à côté des groupes évoqués, émerge dans le transport de lot toute une série d'opérateurs de taille intermédiaire, dont le chiffre d'affaires se situe entre 100 millions de francs et un milliard de francs (Groupeco, United Savam qui appartient au groupe britannique BET, Lahaye, Maufrey Groupe, Rave, Viall, Mendy, Nicolas, Munster, Breger...).

Des réseaux de PME apparaissent également. Ainsi, ASTRE (Association de transporteurs européens) est créé en juin 1992 par 25 entreprises régionales

disposant d'un parc allant de 15 à 25 véhicules. Un an après, le réseau regroupe 46 PME pour un chiffre d'affaires cumulé de 1,4 milliard de francs. En 1993, c'est la création de FLO (France lot organisation).

**Un processus
d'industrialisation
et
de modernisation**

Si la sous-traitance est une donnée structurelle de l'activité du secteur, le phénomène est donc plus diffus qu'il n'y paraît et ne doit pas faire oublier la rupture que représente, par rapport aux années 1980, l'émergence dans le lot d'opérateurs intégrés, s'appuyant sur une importante flotte en propre : il s'agit de groupes ou de firmes de taille intermédiaire.

C'est à travers cette construction que se met en place un processus d'industrialisation du secteur du lot s'appuyant sur une gestion industrielle des flottes, notamment par le développement des outils informatiques. Le contrat de progrès va renforcer ce mouvement, en poussant les firmes à une organisation plus sophistiquée, mettant au centre la gestion des temps de travail. La réglementation sociale devient ainsi un élément clé poussant à la modernisation et à l'industrialisation du secteur.

**Après 1995,
tournant
vers la logistique
et arrêt
de la dynamique
de concentration
dans le lot**

Toutefois, en 1995, le transport de lot est un secteur beaucoup moins concentré que la messagerie (voir encadré). Or, si dans la seconde moitié des années 1995, le mouvement de concentration est relancé dans la messagerie et l'express et se renforce dans la logistique, ce n'est pas le cas dans le transport de lot. Les quelques opérations importantes de rachat des groupes ne concernent pas les marchandises générales. Ainsi, en 1998, Bourgey Montreuil prend le contrôle de TDG Innocenti (produits chimiques), Dentressangle rachète Seroul (pulvérisants en vrac) et Charles André reprend les activités pulvérisants de Aubry, qui disparaît de la scène.

Norbert Dentressangle et Giraud se lancent dans une nouvelle politique de croissance externe accélérée, mais dans la logistique qui, en 1999, représente 27 % du chiffre d'affaires global du premier et 33 % de celui du second. De nombreuses firmes de taille intermédiaire se diversifient également vers la logistique. Ce faisant, ces opérateurs entendent se tourner vers des prestations à valeur ajoutée. Le mouvement se retrouve dans le transport de lot proprement dit, avec l'accent mis sur le groupage/distribution de lot partiel, plus rémunérateur que le transport classique.

**Une stagnation
dans la
structuration
du secteur**

Si de nombreux lotiers ont connu une croissance non négligeable depuis 1995, elle est en général liée à ce tournant vers la logistique ou au développement d'un transport spécialisé (frigorifique, citerne, transport dédié...). La part du transport de lot (marchandises générales) dans le chiffre d'affaires des firmes a diminué. Et, contrairement à la situation de 1995, chez nombre d'entre elles ce transport n'apparaît plus comme le métier structurant l'entreprise.

Selon les chefs d'entreprise, il devient de plus en plus difficile de « gagner sa vie » dans un transport relativement banalisé, dans lequel la pression sur les prix est forte et les gains de productivité ne parviennent pas à suivre la hausse des coûts. D'autant que le renforcement de la réglementation sociale française crée un différentiel de concurrence avec de nombreux transporteurs étrangers. L'appel à la sous-traitance semble s'être renforcé. Si elle ne dépasse pas 15 % chez Norbert Dentressangle, elle atteint 36 % chez Giraud et de nombreuses entreprises de taille intermédiaire y ont encore davantage recours.

Globalement, le mouvement de structuration du secteur amorcé dans la première moitié des années 1990 par la construction d'opérateurs intégrés semble stagner, voire régresser. Ce phénomène est d'autant plus significatif que le secteur du lot est resté extérieur au mouvement de concentration et de restructuration qui se déroule à l'échelle européenne, les grands opérateurs se construisant essentiellement autour de la messagerie et de la logistique.