

La chute du compte propre

La croissance de l'activité du transport routier public (transport pour compte d'autrui) tient à plusieurs phénomènes : d'abord à la croissance de l'économie, ensuite à la régression des parts de marchés du fer et de la voie d'eau et enfin à la chute du compte propre. Cette chute est considérable aussi bien en valeur absolue qu'en parts de marché. Sur une quinzaine d'années le compte d'autrui perd 20 points alors que, dans le même temps, le trafic routier global a presque doublé.

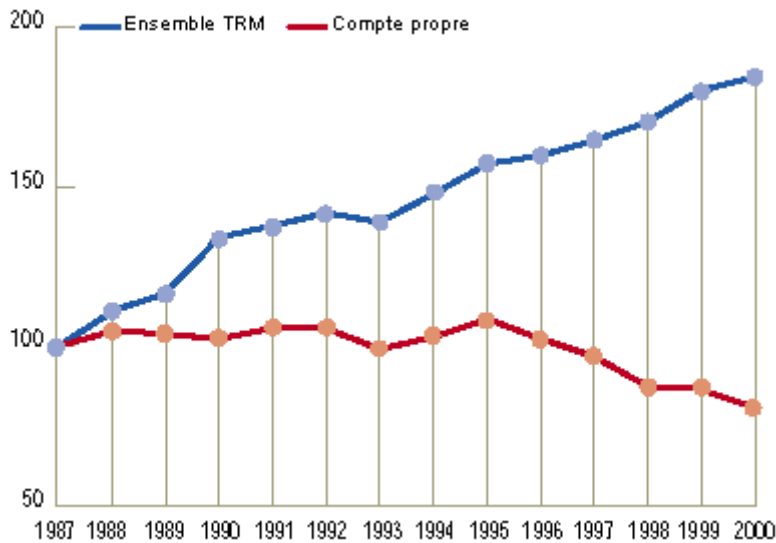
Plusieurs facteurs explicatifs peuvent être identifiés pour expliquer ce succès du transport public : l'évolution des processus de production et de distribution, l'internationalisation des échanges et la performance de l'offre.

A travers l'analyse des différents secteurs clients de la route, on observe un vaste mouvement de recentrage sur le cœur de métier. Durant les années 80, la tendance générale était à la constitution de très grands groupes économiques dont les productions étaient diversifiées, voire même disparates. Mais avec l'accroissement de la concurrence, on a connu un phénomène différent avec, au contraire, le recadrage sur un produit ou une filière précise. La compétition internationale ayant durci cette concurrence, il s'agit désormais de concentrer la recherche et les investissements afin de dégager le maximum de productivité. On essaye parallèlement de contrôler au maximum l'amont et l'aval afin de mieux maîtriser coûts et profits. Cela nécessite beaucoup de moyens financiers qu'on ne peut disperser dans des fonctions périphériques. Du coup, la fonction transport est externalisée car considérée comme n'étant pas partie intégrante du métier. Pour autant, les producteurs ne se désintéressent pas de cette activité essentielle au processus de production. Au contraire, le mouvement d'externalisation de la fonction va de pair avec un renforcement de sa maîtrise par le biais des systèmes de gestion intégrés (ERP, Supply chain management, 3PL, etc.). On demande au transporteur de s'intégrer le plus loin possible dans la logistique du chargeur.

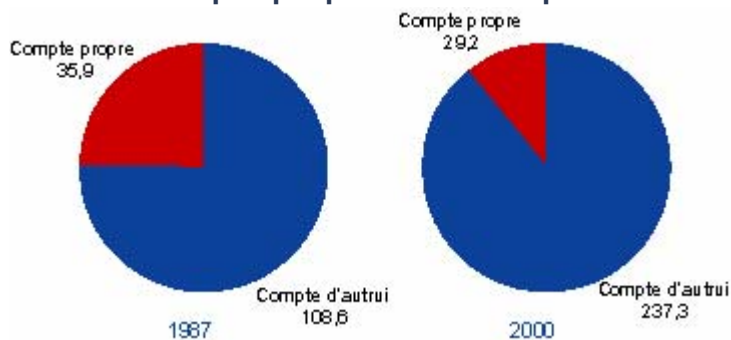
Une question de compétitivité

Il est clair que le transport public est notoirement plus compétitif que le transport pour compte propre. Le transport est un métier qui nécessite un savoir-faire que ne possèdent pas toujours les chargeurs. Par ailleurs, le compte propre est surtout handicapé par la difficulté à assurer l'équilibre de ses frets. Ce qui n'est pas le cas du compte d'autrui qui peut, au retour, prendre du fret d'un chargeur différent de l'aller. Finalement, la plupart des études menées chez les chargeurs montrent que les coûts de transport sont notoirement plus élevés quand ils sont assurés avec des flottes propres. Dans le transport comme ailleurs, les métiers se spécialisent et recherchent par tous les moyens l'amélioration de la qualité et de la productivité. Mieux vaut être performant sur un seul métier que moyen sur plusieurs. Le transport est un des bénéficiaires de cette nouvelle philosophie.

Evolution du compte propre et de l'ensemble du TRM (en TK indice 100 en 1987)



Parts du compte propre et du compte d'autrui (en TK)



Apprécié en tonnes-kilomètre, le transport privé (compte propre) devient marginal. On objectera à cela que l'essentiel du compte propre s'effectuant sur de faibles parcours le produit tonnes par kilomètre est nécessairement affecté. Mais ce qui compte en définitive c'est bien la production de transport, c'est-à-dire le poids de la marchandise sur la distance. En fait, le compte propre est très peu productif car, outre le fait qu'il se concentre sur des dessertes locales, son taux de chargement est également beaucoup plus faible. Ce qui pose par ailleurs la question de son rapport à l'énergie et, d'une manière générale, à l'environnement.

Plus la distance s'allonge et plus la position du compte d'autrui se renforce, au point d'être hégémonique en transport international.

L'internalisation des échanges

Les produits des pays développés sont de plus en plus élaborés parce que porteurs de plus grande valeur ajoutée. Le processus de production se complexifie donc et s'étend dans l'espace. Il n'est pas rare d'utiliser des composants de plusieurs pays (en plus des matières premières) pour aboutir à un produit fini ou demi-fini. Par ailleurs, les marchés s'accroissent aussi géographiquement avec la mondialisation. Du coup, la distance de transport augmente, ce qui favorise le transport public plus à même de gérer des flottes et du personnel dans des zones de plus en plus lointaines.

Le compte propre maintient son trafic pour les matériaux de construction...

La faible valeur ajoutée des matériaux de construction contraint leurs utilisateurs à rechercher le plus près possible les lieux d'approvisionnement (cas des carrières, en particulier), cela pour réduire le coût de la marchandise. Plus les produits sont élaborés et plus ils peuvent supporter des coûts élevés liés à l'éloignement. Inversement, les marchandises «pauvres» ne peuvent être grevées de taux de fret élevés. Il s'agit parfois de matériel très spécialisé que ne parviendrait pas à rentabiliser le compte d'autrui, surtout eu égard à la faiblesse de la rentabilité d'une telle activité. Globalement, le trafic de matériaux de construction en valeur absolue est resté stable. La part qu'il représente à l'intérieur du compte propre a augmenté du fait de la régression des autres types de flux.

...mais aussi pour les produits manufacturés

Longtemps, la part du compte propre pour les produits manufacturés est restée de l'ordre de 10%, mais, depuis 1996, cette part a augmenté. Comme pour les matériaux de construction, cela est dû à la diminution de la part des autres produits. En valeur absolue, la progression est quand même de l'ordre de 7%. Il faut cependant observer que le marché global a explosé. La part que représente les produits manufacturés pour le compte d'autrui est de +34% en 2000, soit 12 points de plus en 15 ans sur un volume qui n'a pas diminué mais presque doublé.

Le transport pour compte d'autrui plus performant et moins polluant

En conclusion, le transport pour compte d'autrui se révèle, au fil des années, plus performant que le compte propre, tant du point de vue de la qualité que de la compétitivité. Le transport pour compte propre est surtout réduit pour l'essentiel aux dessertes locales. Il faut aussi noter que cette performance va aussi dans le sens d'une moindre dégradation de l'environnement du fait de la modernité des matériels et des taux de chargement (moins d'encombrements, de bruit, de pollution et plus de sécurité).

Transport en compte propre par secteur (en pourcentage)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Agroalimentaire	46,6	45,6	43,1	43,2	43,4	43,2	44,1	42,8	43,4	42,2	41,3	42,5	40,6	39,5
Comb. miné. sol.	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,4	0,1	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
Prod. pétroliers	7,0	6,5	6,0	5,8	6,5	6,6	6,4	7,0	6,6	5,3	5,7	5,3	6,1	5,6
Minerais	1,2	1,3	1,5	1,8	1,9	2,2	2,6	2,6	2,9	2,5	2,4	2,6	3,1	2,3
Siderurgie	1,7	1,7	2,0	1,5	1,6	1,3	1,3	1,4	1,5	1,7	1,6	1,3	1,5	1,1
Fonderie	0,6	0,8	0,7	0,6	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,7
Mat. construction	22,6	24,7	25,4	26,0	26,1	27,8	26,3	26,3	25,4	23,5	25,4	25,5	26,0	28,6
Chimie de base	1,5	1,3	1,4	1,7	1,8	1,0	1,2	1,0	1,1	1,2	1,2	0,7	0,8	0,8
Papier	0,5	0,6	0,6	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5
Chimie organique	1,5	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,8	1,9	1,6	1,6	1,6
Mat. transport	2,3	1,9	2,0	2,0	1,9	1,5	1,5	1,5	1,3	2,0	2,3	2,2	1,9	1,7
Machines	2,8	3,1	3,4	3,4	2,9	2,7	2,9	2,9	2,9	3,6	2,8	2,8	2,9	2,7
Verre	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,1	1,2	1,0	1,1	0,9
Prod. manufactures	1,5	9,8	11,2	10,8	10,2	10,0	10,0	10,5	11,1	13,5	13,1	13,4	13,3	13,8

source : SES

Gaston BESSAY