

Les bennes grand volume

Le transport des marchandises en bennes grand volume est un marché important mais encore mal défini. Il s'agit d'un secteur dont l'activité fluctue au rythme des saisons et où les contraintes techniques sont nombreuses. En outre, la concurrence y est particulièrement rude, ce qui tire les prix vers le bas. Les transporteurs du secteur, composé en général de PME, doivent trouver des solutions pour faire face à ces contraintes et répondre aux demandes des donneurs d'ordre, de plus en plus concentrés.

Le secteur des bennes grand volume est un sous-ensemble du secteur des bennes basculantes. Ce dernier recouvre deux activités bien distinctes : l'une couvrant les produits du BTP, l'autre les produits majoritairement agricoles transportés dans des bennes grand volume de 40 T de PTR. Même s'ils privilégient l'une à l'autre, beaucoup de transporteurs jouent la carte de la diversité et évoluent dans les deux activités. Alors que le secteur de la benne TP est plutôt orienté vers des transports régionaux, celui de la benne grand volume est composé à la fois de transports régionaux et nationaux, voire internationaux. Si le poids des porteurs est relativement important en benne TP (40% du parc), l'activité benne dite céréalière est effectuée à près de 90% avec des ensembles articulés grand volume. C'est cette dernière activité que nous nous proposons d'analyser avec la volonté de l'isoler de la benne basculante en général.

Poids du secteur

Il est relativement simple de connaître le poids du secteur du vrac solide, regroupant les marchandises transportées en benne et en citerne ; en revanche, il est beaucoup moins commode d'isoler le secteur des bennes grand volume.

Il apparaît que 381,2 millions de tonnes de vrac solide ont été chargées en 2001 par des ensembles articulés et en compte d'autrui, soit près de 40% du total des marchandises transportées (source SES). Sur ces 381,2 millions de tonnes, environ 85 millions de tonnes, soit 22%, concernent les produits transportés en bennes grand volume : produits agricoles, charbon, ferrailles, engrais, denrées alimentaires, fourrages, etc. Le total des marchandises transportées en compte d'autrui et en ensembles articulés en 2001 étant de 1 007,1 millions de tonnes (source SES), le poids des marchandises transportées en benne grand volume est donc d'environ **8,5%**.



Le parc de bennes grand volume

Le nombre de semi-remorques bennes grand volume en activité régulière est également particulièrement difficile à déterminer car certaines entreprises possèdent ce type de véhicule mais ne l'utilisent pas à plein temps. En 2002, le nombre de semi-remorques bennes immatriculées (TP et Grand volume), de plus de 17 tonnes et de moins de 20 ans, est de **35 620**, soit 13% du total de toutes les semi-remorques de plus de 17 tonnes (source DAEI-SES). La durée de conservation totale d'une benne (première et plus éventuellement deuxième main) est d'environ 15 ans. Par conséquent, on peut estimer que 80% de ces bennes sont encore en activité, soit environ **28 500** véhicules.

D'après le SES, la part du compte d'autrui représentait, en 2001, 73,6% du vrac solide et 80,3% du transport de céréales. On peut évaluer à environ **22 000** le nombre de bennes en activité pour compte d'autrui.

Si l'on applique la répartition trouvée au niveau des marchandises transportées en 2001 (22%), les bennes grand volume représenteraient environ **5 000 véhicules** et les bennes TP **17 000 véhicules**. Cette clé de répartition est confirmée par Monsieur Jean-Benoît Dumont, Directeur du développement de l'unité vrac solide chez GENERAL TRAILERS. Ce dernier précise que sur 20 000 semi-remorques et remorques immatriculées par an, 2 000 sont des bennes TP, soit 10%, et 600 des bennes grand volume, soit 3%.

Les transporteurs du secteur

D'après le SES, il existe 1 169 entreprises dont 887, soit 76%, ont un effectif salarié inférieur à 6 personnes de transports routiers de marchandises de proximité (code 602L) et 890 entreprises dont 680, soit également 76%, ont un effectif salarié inférieur à 6 personnes de transports routiers de marchandises interurbains (code 602M) dont le parc bennes basculantes représente plus de 80% du parc véhicule de plus de 3,5T. A ces 2 059 entreprises, il convient d'en rajouter 137 répertoriées au code 602P (location de camions avec conducteurs).

Le recensement des entreprises dont l'activité majoritaire est le transport par semi-remorques bennes grand volume semble moins simple, même si l'on peut considérer que la majorité des entreprises équipées de bennes TP sont répertoriées au code 602L et si les entreprises travaillant en «longue distance» possèdent plutôt des bennes grand volume que des bennes TP.

Bien que les groupes les plus importants (DENTRESSANGLE, TRANSALLIANCE, CHARLES ANDRE et surtout GIRAUD) soient présents sur le secteur, cette activité reste **très marginale** pour eux. Le marché est donc constitué par quelques entreprises de taille moyenne indépendantes comme les transports AMELOT, situés près de Reims, DELCROIX dans le Loiret et dans le Nord et FROMENTIN dans la Somme. Quelques PME plus petites, dont certaines se regroupent, et quelques commissionnaires spécialisés (SERTI à Rouen, CELI à Bordeaux) se partagent également le secteur. **Mais il reste surtout une multitude de petits transporteurs qui possèdent de 1 à 5 véhicules.**

La société GENERAL TRAILERS évolue également sur ce marché en équipant environ 90% des entreprises de transport possédant des bennes grand volume. Son directeur confirme qu'en effet **80% des commandes de bennes sont des commandes unitaires.**

Ces petits transporteurs, lorsqu'ils sont isolés, travaillent rarement sur des longues distances et encore moins en international. Bien souvent, ils interviennent uniquement sur des transports régionaux, en acheminant la récolte des céréales auprès des coopératives agricoles et en faisant à l'automne la campagne de betteraves. Ces petites entreprises, TPE, connaissent depuis quelques années des difficultés dues à la baisse des prix et à l'exclusion des marchés plus importants. Certaines disparaissent ou se reconvertissent sur d'autres secteurs, où les contraintes sont moins grandes, en s'équipant de matériels tractés différents. Les affréteurs spécialisés ont maintenant beaucoup plus de mal à trouver des transporteurs pour écouler les marchandises car les groupes, les groupements et les PME indépendantes préfèrent travailler en direct.

Malgré l'évolution du nombre d'immatriculations nouvelles de semi-bennes ces dernières années (+26% entre 1999 et 2000 et +12% entre 2001 et 2000, source CARCOCERCO), il manque, dans certaines régions, des bennes lors de la pleine saison (campagne «betteraves» en particulier). Certains chargeurs en profitent pour faire appel à des transporteurs étrangers. La FNTR et l'AUTF ont, à ce sujet, mis en garde le Syndicat des Sucriers sur le danger d'avoir recours à des entreprises de transport étrangères travaillant plus de 8 jours sur le territoire français (au-delà de 8 jours d'activité sur le territoire français, un transporteur étranger n'est, en effet, plus considéré comme un cabotant).

Les marchandises transportées

Bien que l'autre dénomination des semi-bennes grand volume soit l'appellation semi-bennes céréalières, ce type de matériel est également utilisé pour transporter d'autres produits que les céréales. Cette stratégie de diversification permet de réduire les parcours à vide et d'optimiser l'utilisation annuelle des véhicules.

Ainsi, outre **le blé, le seigle, le tournesol, le maïs, l'orge et le soja**, sont aussi transportés les produits sarclés comme **les betteraves, les pommes de terre, les carottes**, les farines et autres substances destinées à **l'alimentation du bétail**, mais aussi **les engrais, le terreau, le charbon, les ferrailles et les déchets de métaux**. Le blé de toute nature, le seigle, le maïs et l'orge sont acheminés soit vers des silos de relogement, soit vers des ports d'embarquement.

Certaines de ces marchandises, en particulier les ferrailles et les engrais, ne sont pas exclusivement transportées en «bennes grand volume».

En 2001, 60,3 millions de tonnes de céréales, dont 64% en compte d'autrui, ont été acheminées par la route et 8,2 millions de tonnes de betteraves ont été transportées des lieux de production jusqu'aux sucreries, dont près de 95% en compte d'autrui (source SES). En tonnage transporté, les engrais, qui sont souvent les frets retours des céréales, arrivent en deuxième position après ces dernières avec 46,1 millions de tonnes, dont 38% en compte d'autrui. A ces marchandises traditionnelles, s'ajoutent maintenant **les produits dits de récupération** (cendres, sciure, copeaux de bois, etc.) et **les déchets ménagers**. Ces marchandises sont des niches nouvelles pour le secteur avec le recyclage des déchets, mais leur transport demande souvent des véhicules spécifiques, type semi-remorque à fond mouvant. Quelques entreprises comme les Transports OURRY en Seine et Marne sont spécialisées dans ce domaine.

Principales marchandises transportées (en milliers de tonnes)

	2000			2001			Variation totale
	Compte d'autrui	Compte propre	Total	Compte d'autrui	Compte propre	Total	
Céréales	36 921	27 503	64 424	38 281	21 984	60 265	-6,5%
Pommes de terre	3 508	516	4 024	1 600	909	2 510	-37,6%
Betteraves à sucre	10 149	1 301	11 450	7 769	447	8 216	-28,2%
Autres matières premières d'origine animale ou végétale	5 364	7 710	13 074	5 283	9 321	14 605	11,7%
Combustibles minéraux solides	5 536	1 132	6 668	4 223	1 360	5 583	-16,3%
Ferrailles et poussières de hauts fourneaux	7 129	8 364	15 493	8 422	8 994	17 416	12,4%
Engrais	25 278	23 889	49 167	17 494	28 611	46 106	-6,2%

Source: SES

Le matériel utilisé

Le matériel majoritairement utilisé est **la benne basculante classique de 55 m³**, soit en aluminium (95% des ventes) lorsque l'on doit privilégier la charge utile (on peut charger jusqu'à 27 tonnes de marchandises), soit en acier (5% des ventes), matériel plus solide lorsqu'on transporte de la ferraille par exemple. Les betteraves sont transportées soit dans des bennes céréalières plus courtes de 48 m³, soit dans des bennes TP rehaussées. Le matériel benne tend à devenir de plus en plus polyvalent.

Deux autres types de véhicules se développent depuis quelques années :

* **Les bennes grand volume palettisables** qui représentent actuellement 30% des immatriculations des bennes grand volume. Destiné essentiellement à optimiser les conditions d'exploitation, ce matériel permet en règle générale de transporter du vrac à l'aller et des marchandises palettisables au retour. Ainsi, les transporteurs réduisent considérablement les parcours à vide.

* **Les semi-remorques à fond mouvant** sont les véhicules dont le développement récent est le plus spectaculaire. Ce matériel diffère des bennes palettisables, car le véhicule n'est plus basculant. Le chargement et le déchargement s'effectuent à l'horizontale grâce à un plancher mobile en aluminium. Bien que servant à transporter du vrac, ce type de véhicule n'est pas considéré comme une benne en raison de son mode de chargement et de déchargement. Beaucoup plus sécurisants que les bennes basculantes, ces véhicules sont également polyvalents puisqu'ils sont aussi palettisables. Ils sont en outre quasiment indispensables pour les transports de déchets ménagers (risques de renversement des bennes basculantes dans les décharges) et les transports de produits légers comme les sciures, les copeaux de bois et les cendres. Leur développement devrait s'accroître dans les années à venir.

Pour la société LEGRAS, leader sur le marché (fond mouvant), «si les immatriculations ont légèrement évolué entre 1987 et 1994, passant de 40 véhicules immatriculés en 1987 à 72 véhicules immatriculés en 1994 avec une pointe à 112 véhicules en 1992, le redémarrage a eu lieu à partir de 1995 (129 immatriculations) et l'explosion depuis 1998». Ainsi 200 véhicules ont été immatriculés en 1998 (+41% par rapport à 1997), 287 en 1999 (+102% par rapport à 1997), 349 en 2000 (+146% par rapport à 1997) et 371 en 2001 (+161% par rapport à 1997) avec le développement du tri sélectif des ordures ménagères.

Les spécificités et les contraintes du secteur

Coûts de revient élevés

Comparativement aux transports de marchandises diverses effectués dans des semi-remorques de type savoyarde, certains postes de coûts de revient sont plus élevés. La **consommation** des véhicules est **plus importante** essentiellement à cause d'un poids chargé élevé (les véhicules sont souvent en chargement complet de 25 ou 26 tonnes). Cela entraîne des **coûts kilométriques pneumatiques et d'entretien-réparations** plus élevés que pour un ensemble tracteur/semi-remorque de type savoyarde. Le matériel s'use davantage et les pneumatiques des véhicules tractés ont des performances moindres. De même, chaque opération de bennage comporte un risque de basculement. Or, lorsqu'une benne se retourne, les réparations sont importantes et le véhicule est immobilisé, d'où la nécessité d'avoir des semi-remorques supplémentaires.

Le prix d'achat d'une benne grand volume classique est plus élevé d'environ 20% que celui d'une semi-remorque de type savoyarde. Les bennes palettisables et surtout les véhicules à fond mouvant sont encore bien plus chers (entre 50 000 euros et 68 500 euros).

Conditions d'exploitation moins bonnes

Ces coûts de revient plus élevés sont couplés à des conditions d'exploitation fluctuantes dont certaines sont moins bonnes que pour les transports de marchandises diverses.

* *Kilométrages à vide importants*

Le déséquilibre géographique entraîne un pourcentage moyen de kilométrages à vide de l'ordre de 30%. Les régions de départ sont les régions de production et les régions de destination souvent les ports. Le transporteur n'a pas toujours, loin s'en faut, ses retours assurés.

Carrosseries	Taux de parcours à vide
Taut Liner	14%
Bennes grand volume	30%

* *Poids des temps d'attente*

Même si les temps de chargement et surtout de déchargement sont courts, les transporteurs sont pénalisés par les **temps d'attente qui peuvent atteindre 1h 30mn et parfois plus**. Ceci est d'autant plus pénalisant lorsque les transporteurs travaillent sur de courtes distances et chargent plusieurs fois par jour. En outre, il est impossible de réduire ces temps d'attente en se dotant de semis supplémentaires qu'on laisserait à destination, car le tracteur est indispensable pour lever la benne.

* *Trafics en baisse et fluctuants*

A cela, il convient d'ajouter un nombre de jours d'activité du véhicule **plus faible et erratique**, dû à la nature saisonnière des produits transportés, aux aléas des stocks agricoles et parfois aux mauvaises conditions climatiques qui, tout en détériorant la qualité de la récolte, influent sur la quantité produite.

La politique de la Commission de Bruxelles, partagée entre le maintien de l'Union européenne sur le marché mondial et les contraintes budgétaires de la Politique Agricole Commune, peut influencer fortement sur les tonnages exportés.

Le port de Rouen, premier port céréalier français avec, en 2001, 38% des exportations maritimes toutes céréales, dont 49% pour le blé, est ainsi tributaire de ces facteurs climatiques et politiques. De ce fait, les tonnages exportés au départ de Rouen, tant vers les pays tiers que vers les pays de l'Union européenne, varient très fortement d'une année sur l'autre.

Ainsi, depuis 1992, date de la réforme de la Politique Agricole Commune, le marché céréalier est l'objet de changements permanents. Aux campagnes moyennes de 6,5 millions de tonnes en 1996-1997 et de 5,5 millions de tonnes en 1997-1998, ont succédé deux bonnes campagnes de 8 millions de tonnes en 1998-1999 (+28% par rapport à la campagne précédente) et de 8,3 millions de tonnes en 1999-2000, suite à d'excellentes récoltes et à l'action de la Commission européenne favorisant les exportations.

On assiste à un inversement de tendance lors de la campagne céréalière 2000-2001, deux raisons à cela :

- * mauvaise récolte, tant sur le plan qualitatif que quantitatif, due à de très mauvaises conditions climatiques de septembre 2000 à avril 2001 sur les régions de l'arrière-pays de Rouen,

- * politique d'exportation de l'Union européenne nettement moins dynamique.

De ce fait, les tonnages exportés à Rouen sont en retrait de 16% par rapport à l'année précédente (source Port Autonome de Rouen).

Au niveau national, le tonnage céréalier transporté total, compte d'autrui + compte propre, a baissé de 6,5% entre 2001 et 2000 (source SES). Par comparaison à l'année 2000 (voir tableau page 15), les autres trafics en baisse sont les pommes de terre (-37,6%), les betteraves à sucre (-28,2%), les combustibles minéraux solides (-16,3%) et les engrais (-6,2%). En revanche, les transports de ferrailles et d'autres matières

premières d'origine animale ou végétale ont augmenté respectivement de 12,4% et 11,7%.

Les flux varient également en fonction des saisons. Ainsi, même lorsque l'activité est bonne pendant les sept derniers mois de l'année qui couvrent toutes les moissons puis la campagne de betteraves, il faut trouver du travail pour les véhicules pendant l'hiver. De même, lorsque la qualité du blé français est insuffisante, il faut aller chercher le blé américain à Anvers ou à Gand, ce qui détruit complètement les équilibres de trafic. Plus que jamais, le retour des exportations à un niveau satisfaisant passe par une amélioration de la qualité des céréales françaises.

Suite aux 10 propositions présentées par la filière céréalière de la SNCF au travers du Livre blanc «Céréales : pour un transport performant», en avril 2001, le président de la SNCF, Louis Gallois, et le président du conseil central de l'Office national interprofessionnel des céréales (ONIC), Christian Lapointe, ont signé un accord cadre entre la «filiale céréales et oléoprotéagineux» et le transporteur ferroviaire. La composante «performance et coût du transport» étant devenue le facteur déterminant de la compétitivité française, tant à l'exportation que sur les marchés intra-communautaires, **la filière céréalière s'est fixée pour objectif, dans les 5 ans à venir, d'accroître de 50% le volume de transport remis au fer**, qui porte aujourd'hui sur 25% du trafic total des céréales et représente 10% du total du fret SNCF. En contrepartie, la SNCF s'est engagée à améliorer sa fiabilité, la qualité de ses prestations et sa compétitivité.

La concurrence étrangère (polonaise et espagnole en particulier) se fait également de plus en plus ressentir, si bien que globalement toutes les entreprises de ce secteur ont subi une baisse d'activité depuis 2001. En effet le quintal de blé polonais livré en France est vendu moins cher que le blé français départ silo. Quant aux espagnols, plutôt que d'importer du maïs des Etats-Unis, ils préfèrent l'acheminer du sud-ouest de la France par leurs propres transporteurs.

Ainsi les transporteurs sont obligés de transporter autre chose que des céréales. Et parfois, même lorsque la campagne est mauvaise, comme en 2001, ils utilisent d'autres matériels que les semi-bennes grand volume pour faire travailler leur personnel (semi-remorques de type savoyarde par exemple).

Prix de transport très bas

Le problème majeur du secteur reste le **niveau du prix de vente**. Le CNR, mandaté par les transporteurs acheminant des céréales au port de Rouen, avait montré dans une étude réalisée en 1996 que les transporteurs travaillaient à **plus de 21% en dessous de leur seuil de rentabilité**. Aux dires des transporteurs interrogés plus récemment, le problème de sous-tarifcation reste entier, même si les prix, qui n'avaient pas bougé pendant 10 ans, ont pu être sensiblement augmentés en 1999 et 2000 (cette hausse, consécutive à l'augmentation du prix du carburant n'a que partiellement réduit le décalage entre le prix de vente et le prix de revient).

D'ailleurs, les temps d'attente au déchargement se sont allongés avec le contrôle accru de la qualité des produits transportés et la mise en place de la RTT chez les clients. En effet, la mise en place de la réduction du temps de travail entraîne des diminutions des plages horaires des chargements et des livraisons. Or, le problème des temps d'attente est le problème majeur des céréaliers, surtout lorsqu'ils travaillent sur des relations inférieures à 100 km car, dans ce cas, le poids de ces temps improductifs est très important par rapport au temps de conduite.

Le niveau des prix de transport dans ce secteur s'explique :

* d'une part, par la concurrence bien souvent «déloyale» des agriculteurs qui acheminent parfois des marchandises ne leur appartenant pas,

* d'autre part, par **la faible valeur des produits transportés, qui sont souvent des matières premières** (blé tendre, blé dur, maïs, engrais, pommes de terre, aliments du bétail).

Ainsi, par exemple, un chargement complet de blé tendre a une valeur de 2 700 euros. Pour le blé dur ou le maïs, ce chiffre est d'environ 4 000 euros ; il est de 4 500 euros lorsque l'on transporte des pommes de terre. Pour les aliments du bétail, il n'excède pas 6 000 euros. A titre de comparaison, un chargement complet de conserves alimentaires a une valeur de 30 000 euros

environ, soit plus de 10 fois la valeur d'un chargement de blé tendre. La part du transport par rapport à la valeur du produit transporté, même sur des relations très courtes, est de ce fait très élevée. Elle peut atteindre 25% pour des chargements de pommes de terre transportés sur des relations de 800 km par exemple. De plus, les envois s'effectuent par chargements complets, ce qui exclut toute possibilité de groupage technique pour améliorer les recettes.

Les solutions

Face à ces spécificités et à ces contraintes couplées avec des prix de vente peu élevés, les transporteurs du secteur de la benne grand volume doivent trouver des solutions pour améliorer leur rentabilité et parfois même survivre. Outre la recherche de la diminution des temps d'attente et la nécessaire augmentation des prix de vente, ces solutions passent souvent par des regroupements d'entreprises et/ou par la recherche d'une diversification de l'activité.

Les regroupements d'entreprises

Ce secteur est composé d'une multitude de petits transporteurs qui souvent ne font qu'acheminer les céréales sur de très courtes distances pour le compte des coopératives agricoles. Les marchés plus importants sont réservés soit aux groupes de transport généralistes, soit aux affréteurs. Pour acquérir cette taille critique, nécessaire pour s'adapter à l'évolution de la demande des chargeurs, certaines PME, voulant conserver une certaine autonomie, se sont orientées vers les regroupements.

Parmi les groupements de benniers, il convient de citer EUROVRAC, créé en décembre 2000 et regroupant une vingtaine d'entreprises (dont 8 du département de l'Aveyron) et totalisant 150 bennes. L'objet de ce groupement était initialement de regrouper les forces de petits transporteurs de l'Aveyron en réduisant certains coûts (création d'une centrale d'achat) et de pouvoir être reconnu par des clients importants. Par la suite, il s'est étoffé au niveau national.

Mais le plus important groupement spécialisé dans le secteur est FRANCE BENNE, dont le siège social est près de Niort. Créé en 1995, ce groupement de PME, spécialiste du vrac, bennes et citernes, est une SA, coopérative qui regroupe, en 2002, 54 adhérents dont un Espagnol et un Belge, possédant chacun entre 10 et 80 véhicules. Il totalise 2 100 salariés, 1 800 moteurs, 1 100 bennes grand volume, 220 bennes TP, 420 citernes pour pulvérulents et 360 semi-remorques de type savoyarde ou plateaux. Selon son Secrétaire général, Richard Bruneau, il doit représenter actuellement environ 20% du marché de la benne grand volume (pourcentage confirmé par notre estimation du parc total des bennes grand volume). Mais, si aujourd'hui le groupement est implanté dans 42 départements français, en Espagne et en Belgique, l'objectif, d'ici 3 ans, est de couvrir toute la France et de se développer vers l'Italie et l'Allemagne.

Le premier intérêt de ce groupement, est d'être **un groupement de spécialistes du vrac**. Un site Internet, www.France-benne.fr, a été créé et permet d'échanger des informations. Une bourse de fret interne permet également de mieux recharger les véhicules et ainsi de réduire les parcours à vide, particulièrement importants sur ce secteur. Les affrètements en cascade, pénalisants pour le transporteur qui effectue le transport, sont exclus et le taux de commission pratiqué est faible. Les transporteurs se recentrent donc sur des relations plus optimisées et sous-traitent les trafics engendrant trop de kilométrages à vide. L'offre plus importante de véhicules spécialisés, couplée avec le fait que les donneurs d'ordre ont un interlocuteur unique, permet de trouver des marchés plus importants, plus réguliers et de mieux négocier les tarifs. Le service transport de FRANCE BENNE, créé fin 1999, a pour but de développer cette clientèle qui recherche la

qualité de service. Cette structure possède le statut de commissionnaire de transport. Elle répond aux appels d'offres des chargeurs et négocie les tarifs avant de répartir les trafics entre les entreprises intéressées. Ce service en plein développement a réalisé un chiffre d'affaires de 1,52 M euros (10 MF) en 2001. Cette démarche limite la concurrence tarifaire au sein même du groupement et a donc un effet positif sur le niveau des prix pratiqués. Plus la taille du groupement est importante, plus l'offre de transport est grande, et mieux les prix de vente seront négociés.

Nous avons vu que le secteur agricole est un secteur où la demande de transport est très fluctuante. Le fait d'appartenir à un groupement spécialisé permet aux entreprises de diminuer la dépendance aux variations de la demande et ainsi de réduire leurs risques d'exploitation. La centrale d'achat permet également de faire des économies d'échelle en obtenant des remises substantielles sur le carburant, sur le matériel, les pneumatiques, etc.

Dans ce secteur, où beaucoup de transporteurs isolés font surtout la course aux volumes, FRANCE BENNE tente de développer un «esprit club». Le but est maintenant de bien travailler en sélectionnant les clients importants et réguliers et en recherchant les équilibres de fret pour tous les membres du groupement. Lorsque le maillage sera plus important, les kilométrages à vide se réduiront encore. C'est d'ailleurs en partie dans cet esprit que l'ouverture s'est faite vers l'Espagne et la Belgique. Ainsi, l'intégration d'un des plus importants benniers espagnols en 1998, la société ABYCER, permet aux adhérents français de recharger plus facilement en Espagne. De même, lorsque ABYCER recharge en France par l'intermédiaire de FRANCE BENNE, il le fait aux mêmes tarifs que les transporteurs français. Cette intégration européenne permet également de solutionner les éventuels problèmes administratifs (litiges, recouvrement, traduction) ou techniques (pannes, accidents) des transporteurs français en Espagne et en Belgique.

La diversification

Un autre moyen de réduire les parcours à vide et de compenser les baisses des trafics céréaliers est de jouer la carte de la diversification en recherchant **des trafics complémentaires aux produits agricoles**. Beaucoup de transporteurs complètent leurs saisons de moissons et de campagnes de betteraves par des transports d'engrais (qui sont également dans certains cas des frets retour de chargements de céréales), d'alimentation du bétail, de charbon, de terreau, de pommes de terre, de ferraille, etc... Certains s'orientent vers les marchés **des produits de récupération**, mais ces marchandises sont des produits à faible valeur ajoutée et les prix de transport sont souvent très bas.

D'autres investissent dans **des semi-remorques à fond mouvant** car le marché des déchets ménagers est en plein essor. Ces véhicules, dont le développement est très important depuis 4 ans, permettent en outre de mieux optimiser les rotations, car ils sont palettisables.

Le Secrétaire général de FRANCE BENNE, Richard Bruneau, pense créer une commission dédiée aux transports par véhicules à fond mouvant. Mais ceci est un **autre métier** avec d'autres contraintes, tant techniques (matériel plus cher et quasiment sur mesure pour chaque client) que commerciales (aucun lien avec le monde agricole).

Même s'ils conservent leurs bennes, **certaines entreprises se diversifient en investissant dans d'autres matériels** comme les citernes pulvérisateurs, les semi-remorques de type savoyarde et en limitant dans leur entreprise la part des bennes grand volume. Ainsi, pour les transports BOULET, l'activité «bennes grand volume» ne représente qu'un tiers de son chiffre d'affaires, les deux autres tiers se répartissant entre les citernes pulvérisateurs et les citernes pétrolières. Monsieur Lecanu, Pdg des transports LECANU et Président de la Commission Bennes Céréalières de la FNTR, abonde dans ce sens et explique qu'il est préférable d'avoir plusieurs types de semi-remorques afin de mieux rentabiliser son entreprise, car les contraintes du secteur de la benne grand volume sont de plus en plus grandes et les prix toujours insuffisants.

Amélioration des conditions d'exploitation et des prix de vente

Certains efforts sont réalisés en vue d'améliorer leurs conditions d'exploitation et le niveau de prix de vente. Ainsi, afin de réduire les temps d'attente, particulièrement importants au port de Rouen, Monsieur LECANU, a demandé aux responsables du Port de Rouen la mise en place de plannings de livraisons. De même, les transporteurs qui travaillent sur de très courtes distances exigent, de plus en plus, à être payés, non plus au tour, mais à la journée avec un minimum garanti.

Le secteur de la benne grand volume est l'un des secteurs du TRM où les contraintes techniques et de saisonnalité sont les plus fortes. Le libéralisme tarifaire et l'accroissement du parc, couplés avec une atomisation excessive des transporteurs du secteur, ont entraîné depuis quelques années une dégradation très nette des prix de vente. Pour autant, les transporteurs travaillant dans ce secteur ne désarment pas et tentent de s'organiser pour mieux rentabiliser leurs entreprises. Les uns réduisent leur activité benne grand volume ou se diversifient en s'orientant vers des marchés autres qu'agricoles afin d'avoir des trafics plus réguliers. D'autres investissent dans du matériel plus onéreux, qui leur permet de réduire les parcours à vide, ou choisissent de se regrouper pour atteindre des marchés plus importants tout en améliorant leurs conditions d'exploitation et leurs prix de vente. Les groupements peuvent également proposer à leurs adhérents d'investir dans des bennes palettisables ou du matériel à fond mouvant, puis de prospecter une clientèle autre qu'agricole. Plusieurs écoles coexistent au sein même d'un groupement comme FRANCE BENNE. Certains transporteurs estiment qu'il faut développer le service transport, d'autres y sont beaucoup plus réticents.

La culture encore très individualiste du transporteur français explique la part très modeste des groupements de transporteurs dans le TRM, en général, et dans le secteur des bennes grand volume, en particulier. C'est pourtant bien dans ce secteur, où subsistent encore une majorité de toutes petites entreprises, que leur développement serait souhaitable.

André MAZELEIX