

Spécialisation et rationalisation de la prestation de TRM

Cela fait plus de deux siècles que certains théoriciens de l'économie, à commencer par Adam Smith (1776), affirment que la division et donc l'organisation du travail permet d'augmenter le volume des biens et services produits dans nos sociétés. Dans le domaine du transport pourtant, le phénomène est relativement récent. On assiste en effet depuis quelques années à une externalisation croissante des opérations de transport. Réalisée auparavant en compte propre, les entreprises ont de plus en plus tendance à sous-traiter cette activité à des professionnels du transport. Cet article se propose de montrer qu'un phénomène théorisé il y a plus de deux siècles est en train de se produire à l'heure actuelle dans le secteur du transport routier de marchandises.

En théorie

En 1776, Adam Smith s'appuyait sur un exemple d'organisation du travail dans une manufacture d'épingles pour analyser les effets de la division du travail. La division du travail au sein de cette manufacture permettait de segmenter la production d'une épingle en plusieurs tâches élémentaires. En affectant une personne à chaque tâche et en les organisant entre elles au sein d'une chaîne d'opérations, la firme obtenait une production beaucoup plus importante que si ces mêmes personnes avaient produit isolément les mêmes épingles. Trois arguments étaient avancés par Smith :

* la division et l'organisation du travail permettent de diminuer les délais nécessaires à la mise en place de chaque opération. En effectuant toujours la même opération, une personne ne perd pas de temps à passer d'une opération à une autre ;

* en effectuant toujours la même opération, une personne diminue le temps nécessaire pour la réaliser et, conséquemment, le temps nécessaire à la production d'une épingle. Par ailleurs, comme chaque personne se spécialise sur une seule tâche, la qualité de la prestation s'accroît au fur et à mesure de l'expérience et du savoir-faire accumulés ;

* enfin, la répétition des gestes, impliquée par la segmentation des opérations, favorise l'apparition de machines et donc d'innovations. La mécanisation des actes permet là encore de diminuer le temps et donc les coûts de production d'une épingle.

En complément de cette analyse micro-économique, Smith avançait l'idée que la division du travail favorisait l'extension des marchés. Deux arguments venaient l'étayer :

* la spécialisation suppose que chacun se repose sur les autres pour obtenir les biens nécessaires à sa survie. Ce raisonnement s'applique aussi bien aux personnes physiques (les opérateurs de production) qu'aux personnes morales (les entreprises). En se spécialisant dans une activité, on laisse à d'autres le soin de réaliser les tâches qui étaient auparavant effectuées en propre, en interne. On dit d'ailleurs que la prestation est « externalisée » lorsqu'une entreprise fait faire une prestation par une autre. Comme tout le monde se spécialise dans son domaine d'activité, les biens et services produits sont de meilleure qualité ;

* comme chacun produit mieux et en plus grande quantité, le volume global des biens et services consommés augmente. La taille des marchés augmente donc en même temps que la division croissante des activités.

Pour Smith, la division micro-économique du travail rime avec la croissance macro-économique des activités. Qu'en est-il dans la pratique du transport routier de marchandises, à l'aube du XXI^{ème} siècle ?

La pratique dans le TRM

Les effets de la division du travail et du recours croissant à des spécialistes du transport s'apprécient à travers plusieurs données statistiques.

L'externalisation du transport s'apprécie par l'évolution du parc...

L'externalisation de la prestation de transport se mesure d'abord par les données relatives au parc de véhicules. En effet, on constate, de façon surprenante, une diminution du parc total de

véhicules lourds depuis 1992. On dénombrait, à l'époque, 443 000 véhicules moteur de moins de dix ans. En 2000, on en compte 40 000 de moins, soit une baisse de près de 10%. Or, sur la même période, la production de transport routier de marchandises est passée de 144 à 184 milliards de TK, soit une croissance de 28%. Comment s'explique ce paradoxe ?

On l'aura compris, ces données trahissent une rationalisation de la prestation de transport. En effet, sur la même période, on constate plusieurs phénomènes :

* d'une part, on assiste à une diminution du transport pour compte propre et une augmentation du transport pour compte d'autrui. En 1992, le compte d'autrui réalisait en effet 73,6% des TK, contre 84,1% en 2000 ;

* d'autre part, on assiste à une modification de la structure du parc de véhicules moteur. Le nombre de camions (hors véhicules utilitaires légers) diminue (-20%) alors que le parc de tracteurs augmente (+7%). Or, on sait que le transport pour compte propre utilise majoritairement des camions (76% du parc de véhicules moteur en 2000) alors que le compte d'autrui se sert d'ensembles articulés (64% du parc).

La substitution d'un parc de camion par un parc d'ensembles articulés maxi-codes augmente donc les capacités de transport.

Par ailleurs, on sait que :

* le taux d'utilisation des véhicules est plus élevé en compte d'autrui qu'en compte propre (74% contre 64%) ;

* le taux de parcours à vide est plus faible en compte d'autrui (21%) qu'en compte propre (35%), quel que soit le type de véhicule utilisé (camions ou ensembles articulés) ;

* le taux de parcours à vide a tendance à diminuer ces dernières années (25,9% en 1996 contre 24,7% en 2000, compte d'autrui et compte propre confondus).

On en déduit donc que les capacités de transport du parc sont mieux exploitées qu'elles ne l'étaient il y a dix ans.

Si l'on ajoute à cela le fait que le parc en compte d'autrui est en moyenne moins âgé que celui en compte propre (92% des tracteurs utilisés en compte d'autrui ont moins de dix ans, contre 70% des camions utilisés en compte propre), on en déduit que le parc se modernise du fait de l'accroissement du transport pour compte d'autrui.

De ce «faisceau de présomptions» émerge la conviction que la prestation de transport se rationalise du fait de sa professionnalisation. On transporte plus avec moins de véhicules en confiant cette prestation à des professionnels.

... par la démographie des entreprises et des effectifs de conducteurs ...

L'externalisation de la prestation de transport se mesure également par l'évolution des effectifs roulants salariés. En effet, les conducteurs salariés sont de plus en plus concentrés dans le secteur du transport routier de marchandises et de moins en moins dans les autres secteurs. La Commission des Comptes des Transports de la Nation remarquait ainsi, dans son dernier rapport (2001), qu'«entre 1990 et 2000, le nombre de conducteurs de poids lourds du compte propre a diminué de 31 000 (-12%) au profit du compte d'autrui, accompagnant un **mouvement d'externalisation des services de transports**, particulièrement marqué dans l'industrie (-22%), le commerce (-14%) et la construction».

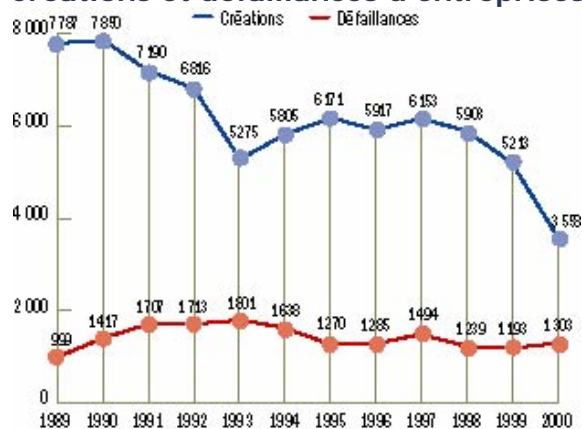
Dans la même perspective, le dynamisme démographique du secteur du TRM témoigne de l'externalisation croissante de la fonction de transport. Le nombre d'entreprises tend à s'accroître d'année en année depuis la libéralisation du secteur.

Nombre d'entreprises dans le TRM (602 L et 602 M)



Le rapport entre le nombre d'entreprises créées sur le nombre d'entreprises en défaillance est toujours nettement en faveur des premières. Certes, on n'atteint plus, de nos jours, les taux constatés à la fin des années 80 (près de 8 entreprises créées pour une défaillance). Mais le dynamisme est toujours là, avec un rapport de 3,3 entreprises créées pour une défaillante en 2000.

Créations et défaillances d'entreprises dans le TRM (602 L + 602 M)



Ce graphique appelle deux remarques :

* le volume des défaillances varie nettement moins que celui des créations. Le phénomène s'est encore plus accentué ces cinq dernières années, puisque, bon an mal an, 1 200 à 1 300 entreprises disparaissent chaque année. Il y a donc une remarquable stabilité dans le temps du volume des défaillances d'entreprises dans le TRM ;

* selon le CDPT-BODAC, près de neuf entreprises en redressement judiciaire sur dix (87%) ont un chiffre d'affaires inférieur à 5 MF. Elles représentent un peu plus du quart du chiffre d'affaires réalisé par l'ensemble des entreprises de transport en redressement judiciaire en 2000. Ces chiffres n'ont pas varié en cinq ans.

Si l'on considère que dans un secteur fortement concurrentiel, l'ajustement de l'offre à la demande s'effectue par le biais de créations et de destructions d'entreprises, la démographie constatée des entreprises de TRM témoigne d'une croissance de l'offre de transport émanant des professionnels. Elle confirme donc l'externalisation croissante de la fonction transport.

... et par des données relatives aux prix et aux coûts de la prestation transport

Enfin, la rationalisation de la prestation de TRM s'apprécie par des données relatives aux prix et aux coûts de transport. On le sait, le secteur transporte de plus en plus en pratiquant des prix assez stables depuis 1995, avec des marges de plus en plus serrées. La comparaison de l'évolution des indices de prix (élaboré par le SES) et de coûts (élaboré par le CNR) illustre cette tendance (voir le premier graphique ci-dessous).

Si le prix du transport routier de marchandises augmente faiblement ¹, les coûts d'exploitation d'un ensemble tracteur + semi-remorque savoyarde de 40 tonnes s'accroissent un peu plus rapidement sur la même période. Le taux de marge des entreprises s'en ressent, diminuant la rentabilité de la prestation de transport. La relative stabilité des prix alliée à la faible rentabilité du secteur trahit de ce fait l'existence d'une forte pression concurrentielle sur le marché. Le mécanisme de la concurrence exerce donc une très forte tutelle sur les conditions d'activité des entreprises, contraignant ces dernières à s'organiser au mieux pour survivre.

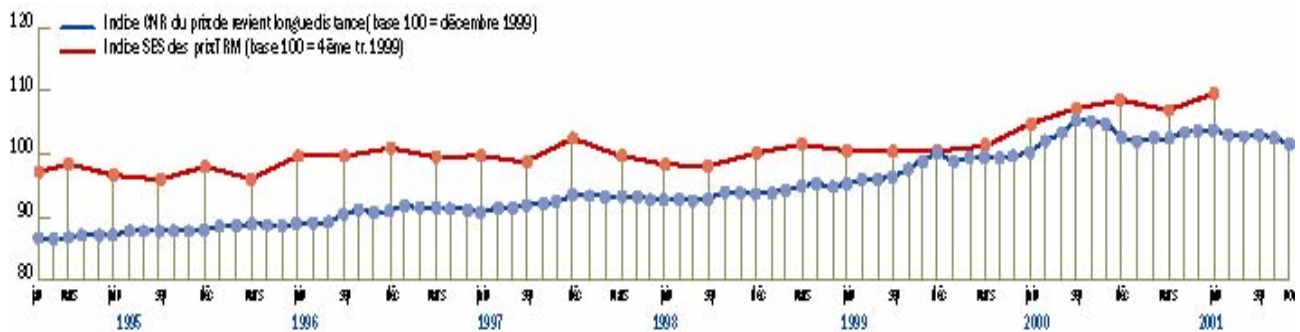
On sait ainsi que, parallèlement à la hausse des TK produites, le parc de véhicules diminue. On en déduit que la productivité s'est logiquement accrue sur la période (aux alentours de 1,4% par an en moyenne de 1995 à 1998 selon l'étude d'A. Rémy (2000)). De ce fait, la faible hausse des coûts et des prix s'est accompagnée de gains de productivité importants, qu'ils soient «externes» c'est-à-dire provenant de l'utilisation d'un meilleur matériel ou «internes» c'est-à-dire provenant d'une meilleure organisation des facteurs de production dans le TRM, notamment avec l'augmentation du taux de remplissage des véhicules.

On se retrouve ainsi avec l'équation suivante : gain de productivité + prix stables = rationalisation de la fonction de transport.

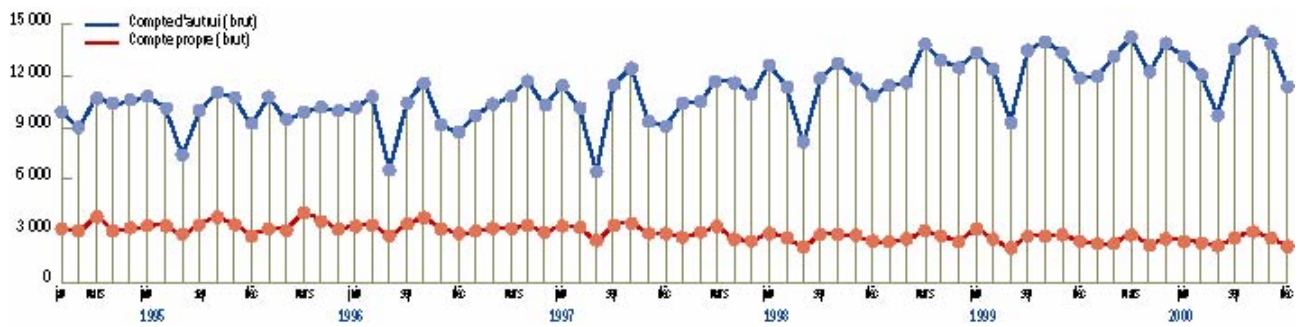
1 : Une étude du SES, réalisée par Jaeger et Thomas en 1999, établissait le même constat sur une plus longue période : l'indice global des prix du transport routier est de 100,7 en 1998 pour une base 100 en 1985. «On note deux phases distinctes dans cette évolution. Entre 1985 et 1989, les prix accusent une baisse sensible, consécutive à la déréglementation du secteur et la fin de la tarification obligatoire. Depuis 1990, les prix augmentent à un rythme moyen annuel de 0,5%, inférieur à celui de l'inflation, sous l'effet des gains de productivité du secteur, de la vive concurrence et de la pression des chargeurs.»

La rationalisation de la prestation de transport s'accompagne d'une externalisation de cette prestation. Le caractère de plus en plus standardisé de la prestation favorise le recours croissant au marché alors que nombre d'entreprises avaient tendance à réaliser en propre cette prestation. La spécialisation et la division du travail permettent ainsi d'augmenter le volume des prestations (à prix et coûts quasi-constants). On a là l'illustration statistique des vertus de la division du travail repérées dès le XVIIIème siècle par Adam Smith, l'un des fondateurs de la théorie économique.

Evolution des indices de prix et de coûts dans le TRM Longue distance



Millions de TK transportées dans le TRM



Sources : CNR - SES

Emeric LENDJEL