

Analyse de l'organisation régionale du transport pour compte propre en France

Cécilia Cruz cecilia.cruz@inrets.fr

Pierre Zembri Pierre.Zembri@u-cergy.fr

Introduction

L'évolution des systèmes productifs a contribué à renforcer la position dominante du transport routier. Cependant cette montée en puissance du mode routier ne s'est pas faite uniformément selon les différentes solutions : transport pour compte d'autrui¹ ou pour compte propre².

L'objectif de la communication est de comprendre en quoi l'échelle régionale est caractéristique du transport pour compte propre ?

Dans un premier temps, nous verrons les évolutions des systèmes productifs qui ont conduit à un usage plus intensif du transport et notamment du transport routier, puis nous verrons que le transport pour compte propre s'inscrit fortement dans une logique régionale, mais que suivant les territoires le recours au compte propre est différencié, en effet, cet aspect régional est peu évoqué dans la littérature existante. Enfin, nous chercherons à préciser les raisons de cette relative délimitation régionale.

I. L'évolution des systèmes productifs favorise le recours au mode routier

1. Evolution de l'organisation spatiale des systèmes productifs

Le transport est un indicateur des évolutions dans les modes de production. En effet, il constitue une demande dérivée (Rodrigue et al., 2006 : 2) dans la mesure où les caractéristiques du produit ont un impact sur leur acheminement. Pierre Veltz (1990) souligne pour sa part que le tissu industriel se reconfigure et que l'on échange davantage mais aussi autrement.

Cette intensification des échanges est visible dans les résultats de l'enquête ECHO³ réalisée en 2004 par l'INRETS. Les informations recueillies auprès de 3000 établissements français permettent de mettre en évidence les contraintes de production sur la réalisation du transport. Le principe est de suivre des envois de l'expéditeur jusqu'au destinataire en

¹ L'entreprise confie à un prestataire de transport le soin d'acheminer la marchandise.

² L'entreprise assure elle-même le transport de sa marchandise.

³ Le champ couvert par l'enquête est constitué de l'ensemble des établissements de 10 salariés et plus appartenant aux secteurs de l'industrie (hors industries extractives) et des commerces de gros. Seules les expéditions de plus de 1 kg ont été enquêtées.

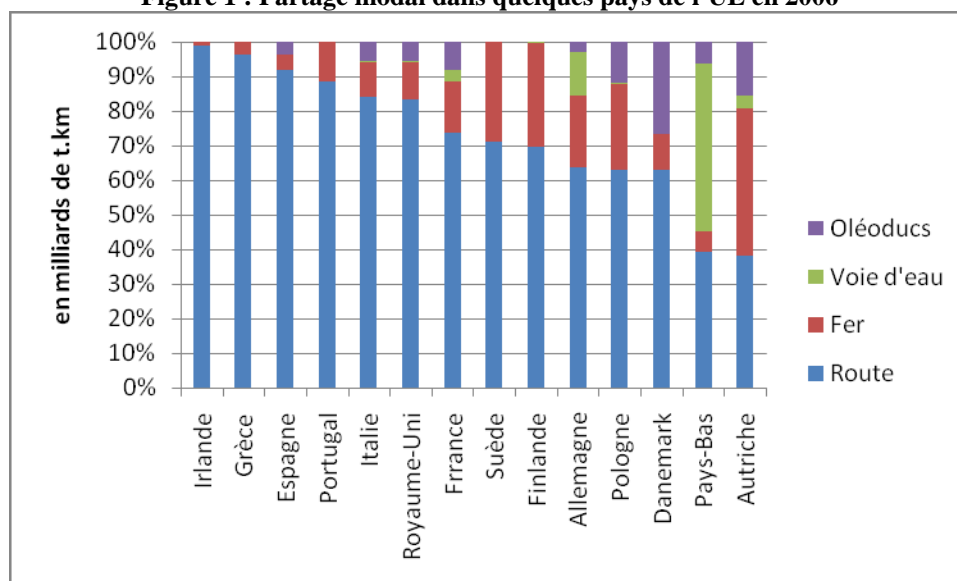
identifiant toutes les étapes intermédiaires afin de rendre compte de la complexité des chaînes de transport. Cette unité permet de mieux saisir les pratiques des acteurs du transport. En effet, c'est l'expédition qui déclenche le processus de transport. Les résultats montrent que l'évolution en termes de nombre d'envois est plus rapide (+ 77 %) qu'en termes de tonnage (+ 54 %) par rapport à la précédente enquête réalisée en 1988 (Guilbault, 2007). La fragmentation des flux s'intensifie : la moitié des envois de 2004 présente un poids inférieur à 30 kg. En 1988, la proportion d'envois de moins de 30 kg n'était que de 30%.

Cette fragmentation n'est pas que temporelle, elle est aussi spatiale : le nombre de petites entreprises augmente tandis que le nombre de grands établissements (+ de 500 salariés) a diminué sur la même période. Les unités de production sont plus petites ce qui indique leur spécialisation sur quelques produits.

Ce fractionnement des envois et la dispersion spatiale ont conduit les entreprises à faire des arbitrages entre les coûts de stockage et les coûts de transport. En effet, la manière de gérer les flux influe sur les caractéristiques de la demande de transport (envois programmés ou non, pratique de stockage...). Le transport joue un rôle clé dans la mise en tension des flux, il est « l'outil qui permet de concilier la contrainte spatiale et les impératifs économiques » (Bellivier, 1995 : 260). Le transport devient l'élément central dans le cycle de production dans la mesure où il permet de lier toutes les phases de production et de consommation (système de juste-à-temps qui se développe).

L'usage de la route s'est accru et constitue le premier mode de transport depuis de nombreuses années en France comme dans de nombreux pays d'Europe Occidentale (Fig.1). La prépondérance de ce mode n'est pas récente mais résulte de processus productifs qui ont conduit à un usage plus intensif du transport.

Figure 1 : Partage modal dans quelques pays de l'UE en 2006



Source : Données CEMT

La route semble le moyen le plus adapté pour répondre à cette demande diffuse aussi bien en termes temporels que géographiques comme en témoigne l'évolution de ses trafics. Le transport routier se compose de deux types de transport : le transport pour compte propre (CP) où les industriels acheminent eux-mêmes leurs expéditions⁴, et le transport pour compte

⁴ L'acheminement peut se faire au moyen de véhicules possédés en propre ou loués.

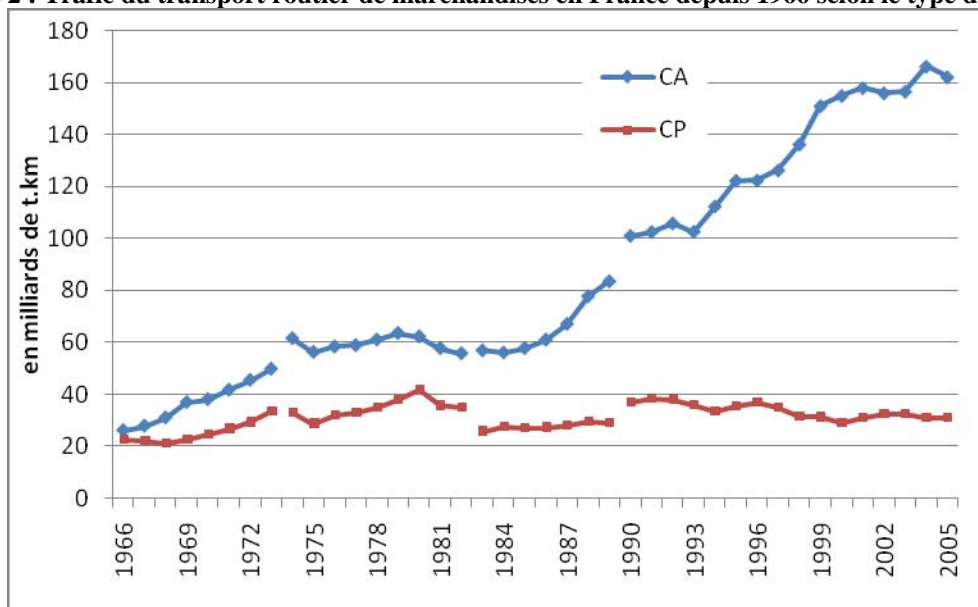
d'autrui (CA) : les chargeurs⁵ font appel à un prestataire de transport pour acheminer leurs envois.

2. L'essor du transport pour compte d'autrui (CA) face au déclin annoncé du transport pour compte propre

Le recours au CP ou au CA ne se fait pas en proportions identiques ni constantes (Fig.2). L'essor du transport pour compte d'autrui depuis la fin des années 1980, est visible tandis que le transport pour compte propre, même s'il diminue en part relative, reste stable en termes de volume. Le maintien des volumes en CP résulte de la croissance des activités utilisatrices qui compense la tendance générale à l'externalisation. En effet, depuis les années 1980, la tendance est à l'externalisation du transport, les entreprises se recentrent sur leur cœur de métier (Peters *et al.*, 1998) : la production proprement dite.

Cependant, le compte propre n'est pas marginal, il représente encore 16 % des t.km en 2005. Il semble néanmoins davantage présent sur des segments de transport aux trajets plus courts comme nous le verrons dans la seconde partie.

Figure 2 : Trafic du transport routier de marchandises en France depuis 1966 selon le type de régime



Source : Données Enquête TRM, SESP

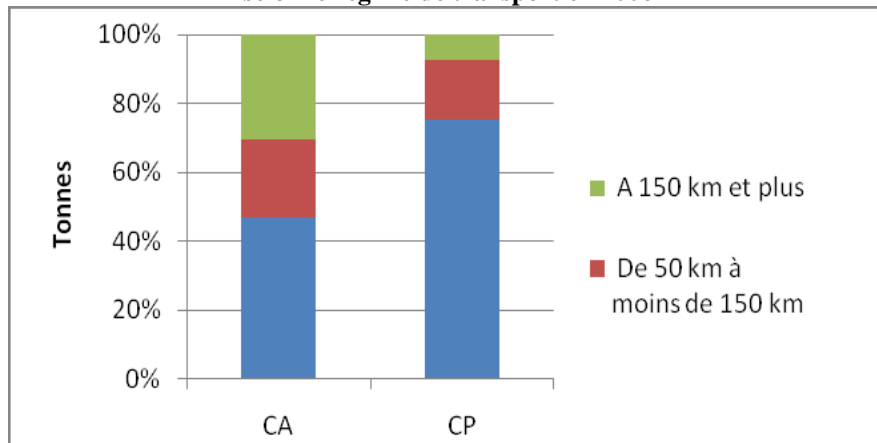
II. Le transport pour compte propre est axé sur le régional

1. La courte distance, une caractéristique du transport pour compte propre

Le CP est essentiellement un transport de courte distance, puisque plus de 75 % des tonnages transportés en CP effectuent un parcours inférieur à 50 km (Fig.3). L'enquête ECHO, bien qu'elle ne prenne pas en compte les industries extractives et qu'elle utilise comme unité les envois, permet d'aboutir à cette même conclusion (Fig.4). Cette caractéristique n'est pas spécifique à la France, la même analyse est valable pour les autres pays européens.

⁵ Entreprise qui détient initialement le fret : entreprise expéditrice.

Figure 3 : Répartition des trafics routiers en fonction de la distance parcourue selon le régime de transport en 2006

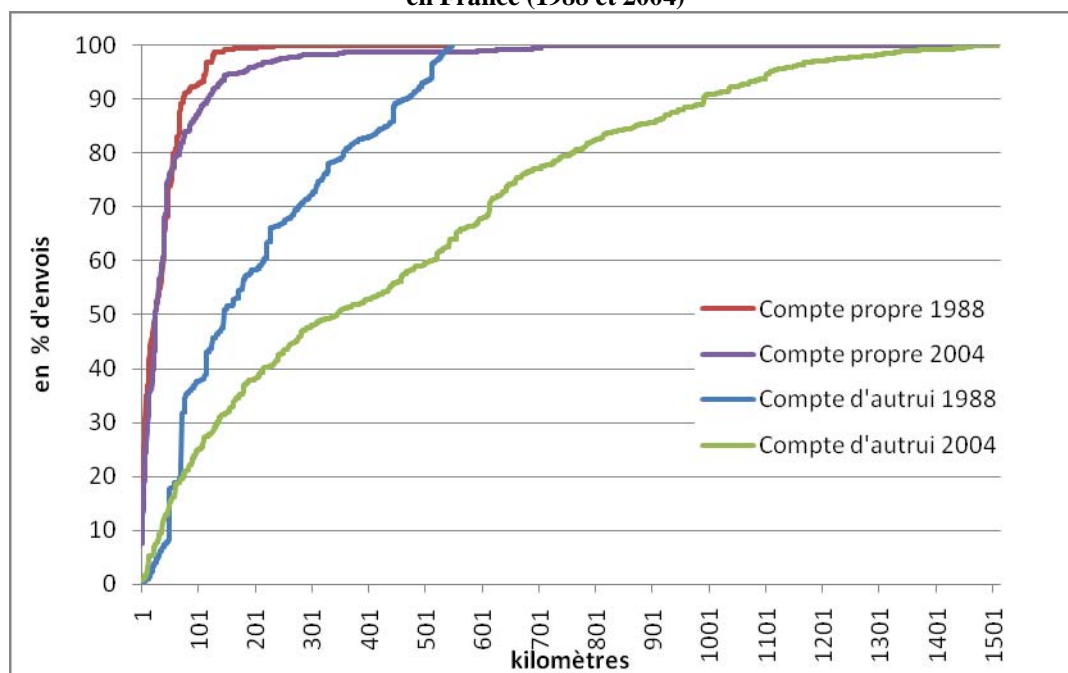


Source : Données Enquête TRM, SESP

La figure 4 nous permet d'aller plus loin dans l'analyse, car elle montre que 50 % des envois en CP ont parcouru une distance inférieure à 25 km en 2004 tandis que la proportion en CA n'est que de 8 %. La distribution des envois transportés en CP en 2004 est quasiment identique à celle de 1988, date de la précédente enquête chargeur (Fig.4). Il faut cependant noter que les distances en 1988 ont été calculées comme le rapport des tonnes / t.km tandis qu'en 2004, ce sont les distances routières cumulées de tous les trajets qui ont été prises en compte ce qui peut accentuer le décalage entre les deux courbes. On remarque pour le CP un léger décalage entre la courbe de 1988 et celle de 2004 vers la droite signifiant un allongement sensible des distances. L'évolution est plus nette pour le CA même si elle pu être amplifiée en raison de la différence de méthodologie de calcul des distances pour les deux dates : 50 % des envois ont parcouru 160 km en 1988 contre 260 km en 2004. L'allongement des distances est plus visible pour le CA que pour le CP, renforçant de ce fait l'idée que le CP joue un rôle dans le transport local. En effet, d'après l'enquête ECHO, 88 % des envois en CP se font dans la même région tandis que cette proportion n'atteint que 30 % dans le CA. Le CP semble privilégié dans ces transports régionaux, puisqu'il représente plus d'un envoi intrarégional sur deux (51 % des envois). Cette position du CP sur le segment régional s'est renforcé depuis 1988, les envois en CP représentaient alors 38 % des envois régionaux⁶. Il ne faut pas occulter le fait que l'enquête ne prend pas en compte les matériaux de construction, mais ce type de produits utilise majoritairement le CP, il est donc fort probable que cette proportion resterait identique voire serait renforcée.

⁶ Données Enquête Chargeur 1988, INRETS

Figure 4 : Distance des envois en transport pour compte propre et pour compte d'autrui en France (1988 et 2004)



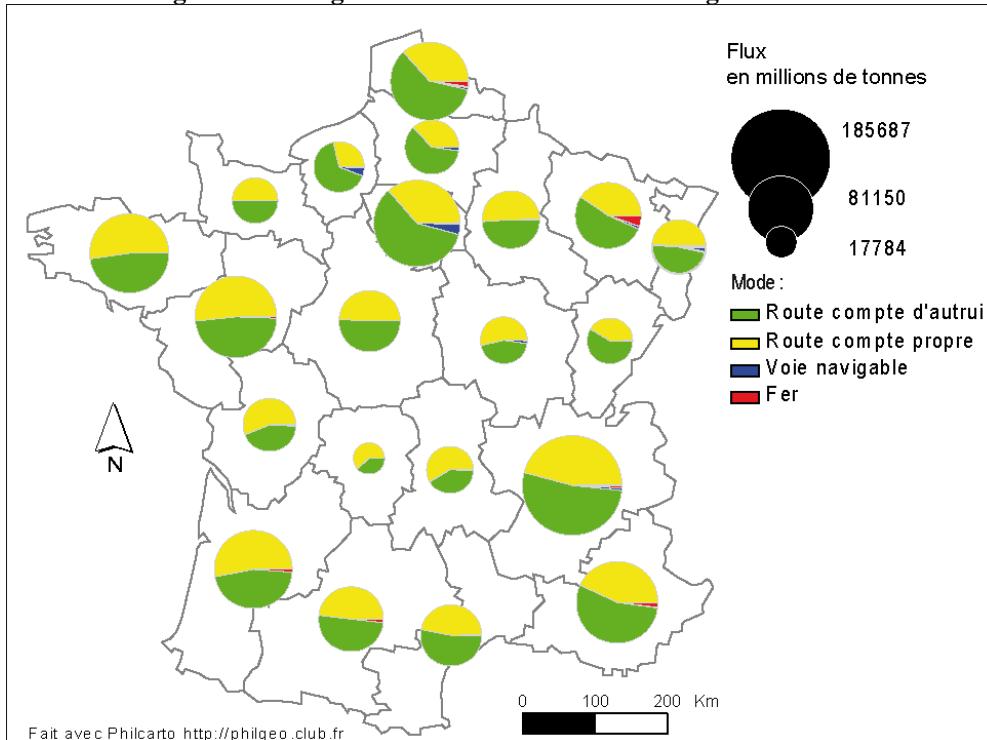
Source : Données Chargeur 88, ECHO 2004, INRETS

Les données issues de l'enquête menée par le Ministère en charge des Transports⁷ montrent que le CP est davantage présent sur les flux internes⁸ (Fig.5) que sur les flux interrégionaux composé des flux entrants et sortants de chaque région (Fig. 6). Nous avons conscience que ce découpage en régions administratives est arbitraire dans la mesure où il ne prend pas en compte correctement les transports locaux se faisant à la limite de deux régions, mais il permet néanmoins de dégager quelques conclusions sur l'utilisation du CP dans le transport régional. Ce découpage met en évidence le rôle prépondérant du CP dans les flux intrarégionaux (Fig.5).

⁷ L'enquête TRM est une enquête permanente sur les transports routiers de marchandises menée par le Ministère chargé des transports (MEEDDAT). Elle concerne les transports effectués par des camions de plus de 3.5 tonnes de poids total autorisé en charge et de moins de 15 ans d'âge ainsi que par des tracteurs de moins de 15 ans d'âge.

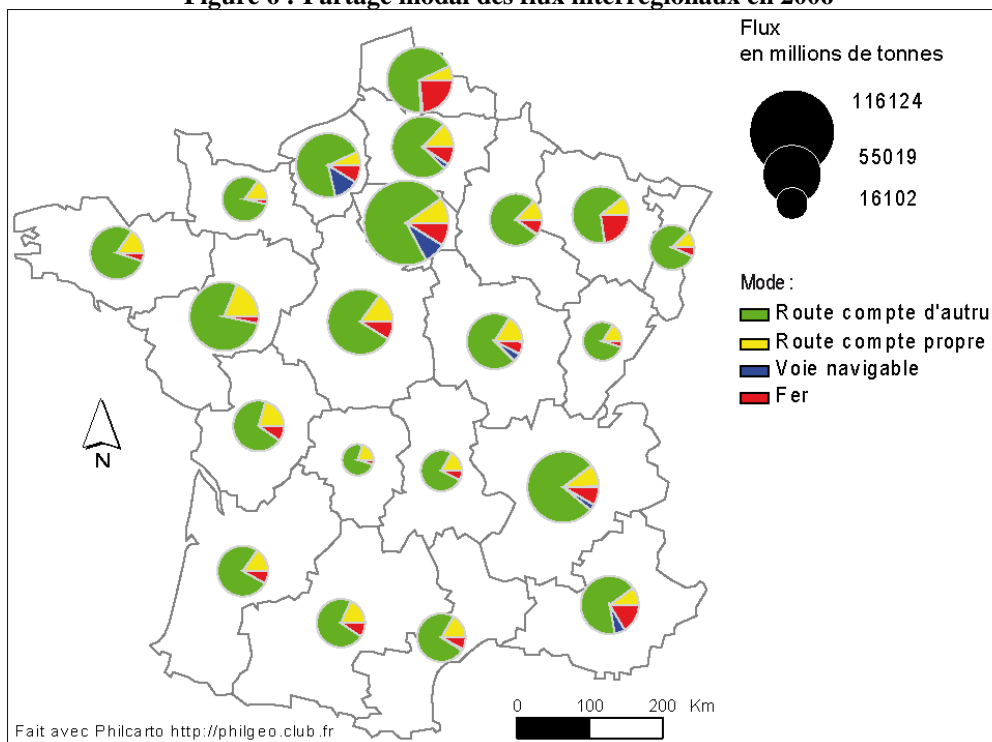
⁸ La prise en compte des véhicules utilitaires légers renforcerait ce partage modal des flux internes aux régions en faveur du compte propre

Figure 5 : Partage modal des flux internes aux régions en 2006



Source : Données TRM, SESP

Figure 6 : Partage modal des flux interrégionaux en 2006



Source : Données TRM, SESP

2. L'utilisation du CP, un révélateur de la structure d'activité des régions

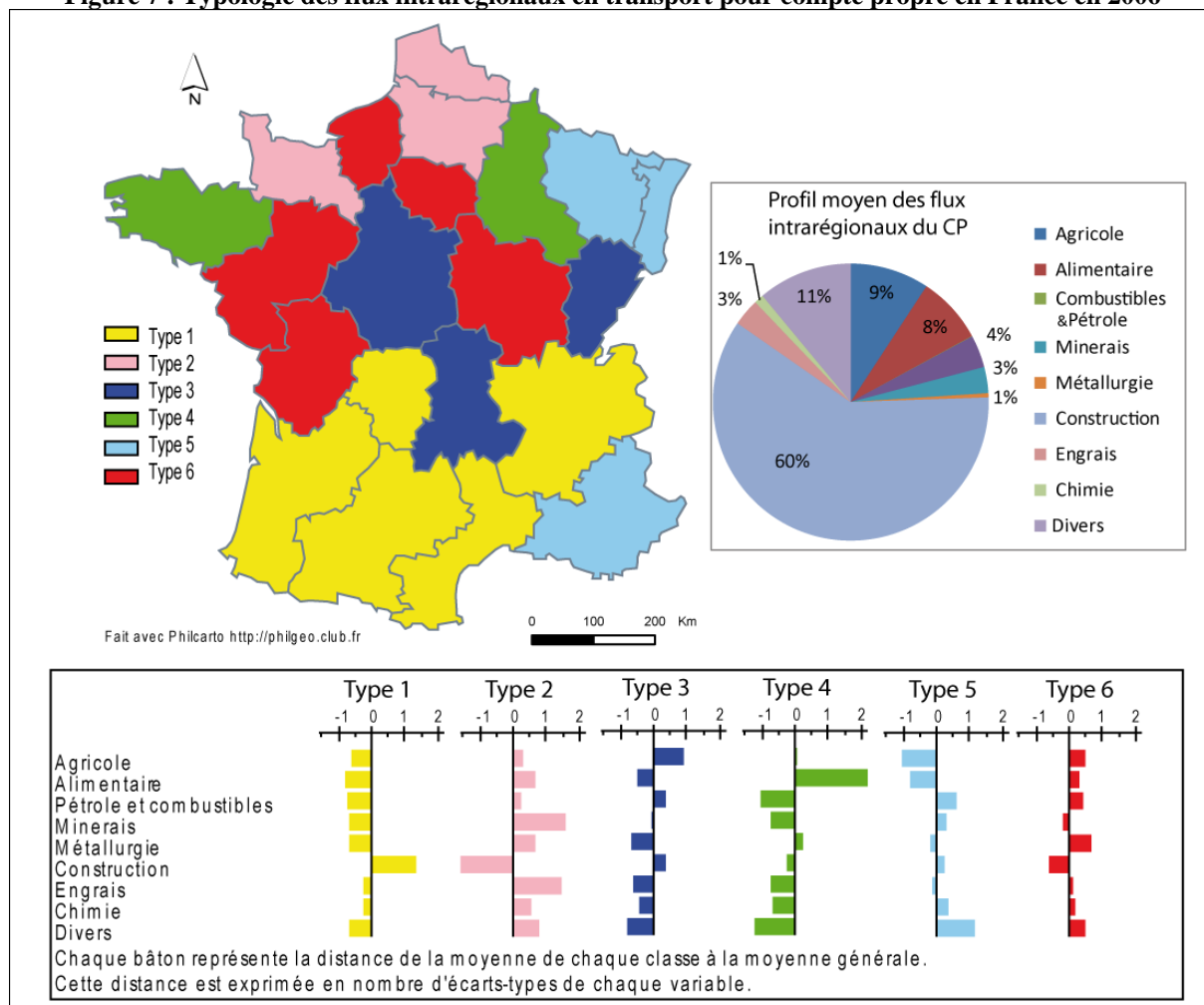
Nous sommes partis du constat que la proportion de transport en compte propre des flux internes varie selon les régions (Fig. 5) : en Ile-de-France, la proportion des flux internes à la région transportés en CP est de 36 % des tonnages transportés tandis qu'en Auvergne, elle

atteint 59 %. Notre étude sur les flux internes a cherché à identifier les différents types d'utilisation du CP. Nous avons effectué une CAH (Classification Ascendante Hiérarchique) à partir des données de l'enquête TRM qui identifie 10 classes de produits transportées que nous avons regroupés en neuf catégories⁹. La typologie (Fig.7) présente les différences de répartition des produits au sein du CP intrarégional. Les analyses portent sur les écarts au profil moyen des régions françaises (graphique in Fig.7). On observe que les principales catégories concernées dans le transport pour compte propre régional en termes de tonnage sont : les matériaux de construction (60 %), les produits agricoles (9%) et les produits alimentaires (8%). Une analyse plus fine de ces catégories permet de souligner la spécificité des produits qui implique des équipements adaptés que les transporteurs opérant pour compte d'autrui ne possèdent pas forcément (Croucher, 1998 ; Hubbard, 2001). Les produits divers regroupent des produits manufacturés qui pour certains nécessitent également une opération de transport spécifique pour diverses raisons comme nous le verrons dans la troisième partie. Les traitements effectués font apparaître des différences dans la structure des produits transportés que nous avons classés en six principaux types :

- *Type 1* : Ces régions du Sud de la France font apparaître une proportion de produits de construction beaucoup plus élevée que la moyenne (plus de 70 % de l'activité du CP), tandis que toutes les autres catégories de produits présentent des pourcentages inférieurs .
- *Type 2* : Ces régions à la différence du précédent type, présentent des pourcentages inférieurs au profil moyen des régions pour la construction. Elles sont situées dans le Nord de la France. D'autres activités y semblent plus développées que la moyenne : les minerais pour le Nord Pas-de-Calais, les engrais pour la Picardie. Cependant les tonnages observés dans ces régions restent faibles au regard du total, cette surreprésentation par rapport au profil moyen est donc à relativiser.
- *Type 3* : La part de l'agricole est plus élevée que la moyenne dans ces régions (Centre, Auvergne, Franche-Comté), confirmant ainsi le poids du secteur en termes de production.
- *Type 4* : Les produits alimentaires sont fortement surreprésentés par rapport à la moyenne sans doute en raison de la présence de nombreuses industries agro-alimentaires dans ces régions (Bretagne et Champagne-Ardenne).
- *Type 5* : Ces régions se caractérisent par une part plus faible des produits agricoles et alimentaires au regard de la moyenne, par effet mécanique, ce sont les produits divers qui regroupent les produits manufacturés qui sont surreprésentés (Lorraine, Alsace et Provence-Alpes-Côte-d'Azur).
- *Type 6* : Ces régions sont celles qui sont les proches du profil moyen même si l'agricole est légèrement plus présent dans toutes ces régions (Haute-Normandie, Bourgogne, Poitou-Charentes) hormis l'Ile-de-France et les Pays de Loire. Pour ces deux dernières régions, ce sont des catégories plutôt minoritaires qui sont surreprésentées : pétrole et combustibles, minerais. La même remarque qui a été faite pour le type 3 est également valable : la surreprésentation est forte par rapport à un faible pourcentage : respectivement 4% et 3%, il faut donc relativiser ces écarts.

⁹ Catégories de produits : Agricole, Alimentaire, Combustibles et Pétrole, Minerais, Métallurgie, Construction, Engrais, Chimie, Divers.

Figure 7 : Typologie des flux intrarégionaux en transport pour compte propre en France en 2006

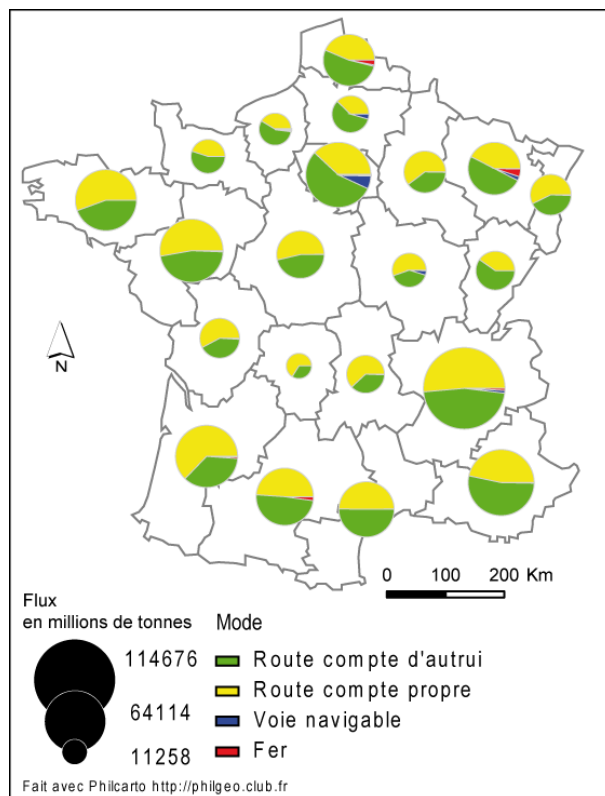


Cette typologie a permis de mettre en évidence la structure des régions montrant plusieurs types de dominantes : construction (type 1), agricole (type 3), alimentaire (type 4), divers (type 5) qui sont les principaux types de produits qui sont transportés en CP (cf. graphique de la répartition moyenne dans la figure 7). Cependant pour un même produit, la répartition est-elle la même pour chaque région ?

3. Le recours au compte propre pour un même produit diffère selon les régions

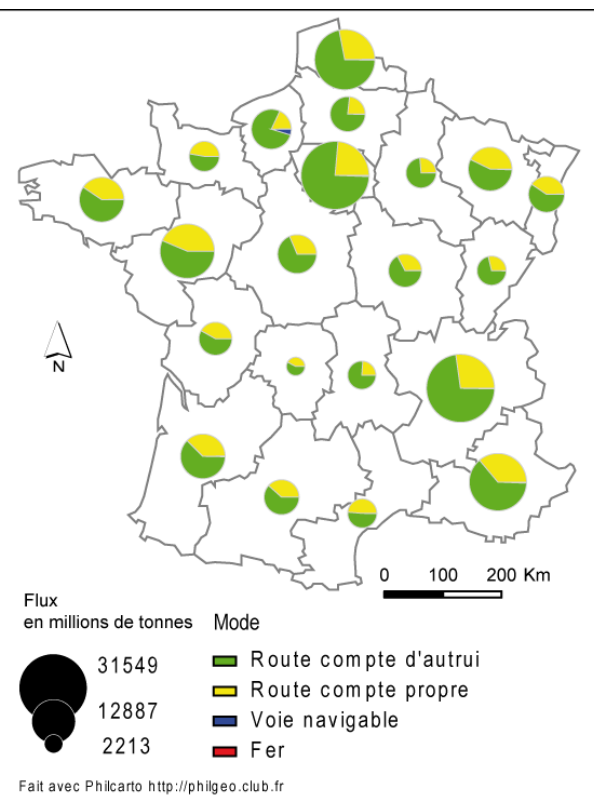
Notre étude porte sur les principaux produits transportés en CP : les matériaux de construction, les produits divers, les produits agricoles et les produits alimentaires. Les figures 8 à 11 sont indépendantes les unes des autres, elles présentent pour chaque catégorie, la distribution modale par région des flux internes, faisant ainsi apparaître quelques différences. Il s'agit de comprendre si pour un même produit le recours au CP se fait en même proportion dans toutes les régions.

Figure 8 : Distribution modale par région des flux internes des matériaux de construction en France en 2006



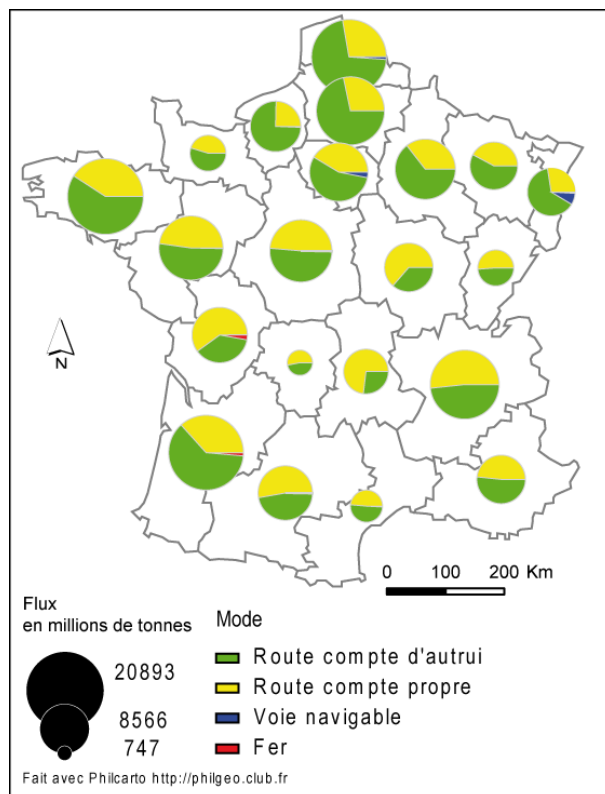
Source : Données TRM, SESP

Figure 9 : Distribution modale par région des flux internes des produits divers en France en 2006



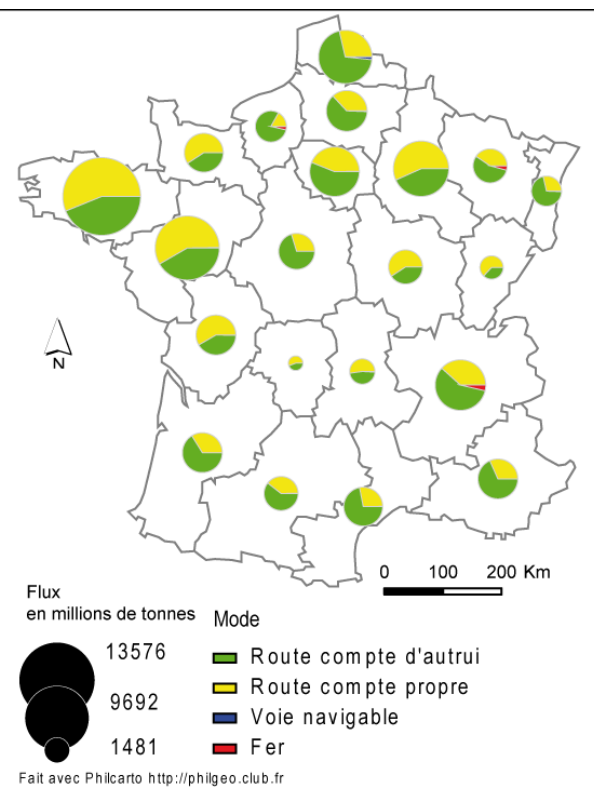
Source : Données TRM, SESP

Figure 10 : Distribution modale par région des flux internes des produits agricoles en France en 2006



Source : Données TRM, SESP

Figure 11 : Distribution modale par région des flux internes des produits alimentaires en France en 2006



Source : Données TRM, SESP

Pour la construction (Fig.8), le recours au compte propre est élevé dans toutes les régions, plus de 50% des tonnages en moyenne, cependant dans certaines régions du Nord, le recours y est moins important. La Lorraine est un cas atypique dans la mesure où le fer semble être développé dans cette région pour des échanges internes.

Pour les produits dits divers (Fig.9), le recours au CP ne constitue en moyenne qu'un tiers des tonnages transportés, minorant de ce fait le CP dans cette catégorie. Cependant, cette catégorie est très hétérogène, elle regroupe aussi bien le transport de machines agricoles qui nécessitent des équipements spécifiques que des produits de l'habillement. On en déduit que les produits transportés en CP au sein de cette catégorie ne sont sans doute pas les mêmes qu'en CA.

Pour les produits agricoles (Fig.10), le recours au CP est très contrasté puisqu'il varie entre 25 % du tonnage pour la Haute-Normandie et 73 % du tonnage pour l'Auvergne.

Pour les produits alimentaires (Fig.11), les différences de recours au CP sont encore plus fortes que pour les produits agricoles, puisque les proportions s'échelonnent entre 17% pour la Haute-Normandie et 59 % des tonnages transportés pour la Basse-Normandie et la Bourgogne.

Après la présentation de ces cartes, on s'aperçoit que lorsque le recours au CP est moins important, cela se fait au profit du CA. Dans ce cas, pourquoi de tels écarts dans les distributions ? On peut supposer que l'offre en matière de matériel spécifique n'est pas uniformément répartie sur le territoire, mais cette hypothèse n'a pu être vérifiée. Les cartes (Fig.8 à 11) montrent cependant qu'on ne peut faire lien entre la taille du marché par produit et le recours au compte propre, cela signifie que lorsque les flux sont importants, le recours au CA n'est pas systématique et inversement, les flux importants d'une catégorie n'impliquent pas nécessairement une part plus importante du CP. Comme nous le verrons dans la partie suivante, d'autres critères doivent être pris en compte.

III. L'échelle régionale est pertinente vis-à-vis des attentes des utilisateurs du transport pour compte propre

Nous avons vu que le CP reste un choix fréquent pour les courtes distances (flux internes des régions), il est surtout utilisé pour le transport de produits spécifiques et de façon plus ou moins importante selon les régions. On s'attache dans cette partie à comprendre la cohérence de cette échelle avec l'usage du transport pour compte propre. En premier lieu, nous tenterons de caractériser l'offre de transport, puis nous verrons que cette proximité est la volonté de développer une bonne qualité de service et enfin, nous verrons que les limites du CP évoluent selon les critères retenus des chargeurs.

1. L'offre de transport

Concernant l'offre de transport, la presse professionnelle¹⁰ montre que la tendance est à la standardisation. En analysant les statistiques nationales, on s'aperçoit que le compte propre compte davantage de matériel spécialisé comme l'a déjà évoqué Michel Savy (2006).

¹⁰ *L'Officiel des Transporteurs, Transports Actualités*

Ainsi certains chargeurs basculent dans le compte d'autrui en créant leur propre filiale transport développant ainsi l'offre de transport spécialisé comme par exemple, Champagne Céréales (Encadré 1).

Encadré 1 : Champagne Céréales : du compte propre au compte d'autrui

Champagne Céréales est une coopérative de céréales regroupant des agriculteurs de toute la région Champagne-Ardenne ainsi que quelques agriculteurs dans l'Aisne ou la Meuse. En janvier 2008, une filiale transport, Agriliance, a été créée afin de mieux répondre aux besoins de la coopérative et de mieux gérer l'utilisation de la flotte. Depuis janvier, le directeur général de la filiale transport fait état de nombreuses demandes de transport émanant d'autres céréaliers de la région, laissant sous-entendre un déficit de l'offre de transport dans ce secteur spécifique d'activité.

Objectif / Défi de la filialisation : diminuer la proportion de retours à vide tout en ne dégradant pas l'aspect qualité de service de ses actionnaires : la coopérative qui détient Agriliance à 100% reste son principal client.

Originalité : Les conducteurs restent sous le régime de la convention collective agricole qui permet de travailler davantage les mois de moissons.

La conjugaison de deux caractéristiques du CP : courtes distances et spécialisation des produits et/ou du matériel rendent ces trajets peu attractifs pour les transporteurs routiers. En effet, les frets de retour qui permettraient des gains de productivité sont peu nombreux sur ce type de parcours. De plus, l'investissement lié à du matériel spécialisé n'est pas rentabilisé aussi rapidement que pour le matériel standard.

Par ailleurs, la presse professionnelle¹¹ fait périodiquement l'écho du manque de chauffeurs ce qui contribue à montrer que l'offre de transport n'est pas totalement en mesure de répondre à la demande. Les différents interlocuteurs rencontrés (utilisateurs du CP et professionnels du transport) nous ont confirmé cette difficulté à recruter des conducteurs poids lourds. La suppression du service militaire a entraîné la disparition d'un vivier de candidats potentiels. En effet, de nombreux chauffeurs ont passé leur permis poids lourd gratuitement à cette occasion. Le coût de cette formation étant élevé, les candidats ne sont plus aussi nombreux. Les métiers du transport ne semblent plus aussi attractifs qu'auparavant. Le recours au CP serait-il un moyen de sécuriser les livraisons face aux problèmes du transport pour compte d'autrui ?

2. Qualité de service

La principale caractéristique du transport pour compte propre est la forte demande de qualité de service. Ainsi, l'enquête ECHO (2004) a permis de mettre en évidence l'importance de ce facteur dans l'utilisation du CP (Guibault et *al.*, 2008). En effet, le premier critère de choix des utilisateurs du CP est la fiabilité du transport : 52 % de citations tandis que le coût de transport arrive en seconde position avec 41 % de citations. C'est là la principale différence avec le CA, où la hiérarchie des critères de choix est inversée : 69 % de citations pour le coût de transport et 44 % pour la fiabilité des délais. John McQuaid, de National Private Truck Council (Thomas, 1998) note que le service est la principale raison de

¹¹ *L'Officiel des Transporteurs, Transports Actualités*

l'attractivité du CP. Cette caractéristique est soulignée dans les différentes études du compte propre (Fokou, 1984 ; Croucher, 1998 ; Guilbault, 1992 ; CEMT, 2001). Cet élément central dans la prise de décision de réaliser un transport en compte propre souligne l'importance d'éléments non directement monétarisables. Ainsi, certains chargeurs préfèrent assurer leur transport eux-mêmes en dépit d'un coût légèrement supérieur à celui d'un prestataire de transport. En effectuant cette prestation eux-mêmes, les chargeurs diminuent l'incertitude liée à la qualité de service du prestataire. Le CP étant majoritairement utilisé dans le cadre de tournées de distribution, on comprend l'importance de ce facteur.

Cette forte demande de qualité de service contraste avec l'importance du facteur temps dans le CP. Ses utilisateurs sont peu sensibles à la durée de transport : 21 % de citations contre 40 % dans le CA¹². Les liaisons se faisant pour la plus grande partie, à proximité du lieu d'expédition, l'importance du facteur durée de temps est donc relativisée.

Un autre aspect de la qualité de service est la place centrale accordée au chauffeur dans cette organisation, comme le notent Baker et Hubbard (2003) ; Borra et Palma (2005) : ils sont plus que de simples conducteurs. Ils livrent mais ils sont le lien privilégié avec les clients : les entreprises utilisatrices les voient comme des « ambassadeurs » de leurs produits selon la formule de Croucher (1998). Néanmoins ce lien est difficile à maintenir au-delà d'une certaine distance. En effet, les chauffeurs de ces entreprises sont employés sous le régime de la convention collective de la branche qui ne permet pas de travailler autant d'heures (législation des 35 h) que celle des conducteurs du transport pour compte d'autrui (législation spécifique au transport routier). Cependant les chargeurs ont de plus en plus recours à la location avec chauffeurs afin d'assouplir leurs conditions d'exploitation.

Ainsi, cette qualité de service a un coût que les chargeurs prennent en compte dans leur choix de transport. Ils ont en effet, conscience de ce surcoût, par le biais de leur comptabilité analytique, ils peuvent évaluer la meilleure solution en équilibrant qualité de service et coût de transport. Plus ils s'éloignent de leur point d'attache, plus le coût de leur retour à vide sera élevé. La qualité de service n'exclut pas la prise en compte du coût. Il est donc plus facile pour ces entreprises de maintenir une qualité de service élevée à un coût raisonnable sur des zones de desserte restreintes.

3. Les limites spatiales de l'usage du transport en compte propre

Nous avons démontré l'intérêt d'une analyse régionale pour étudier le phénomène, mais comment et en fonction de quels critères se dessinent les limites d'une zone desservie en propre ? Les frontières des zones de desserte en compte propre d'une entreprise dépendent essentiellement de trois facteurs : la prise en compte du facteur coût de transport, les retours à vide et enfin les temps de travail des conducteurs.

Les zones desservies en propre par les entreprises ne recouvrent pas uniformément une région : seules certaines zones sont desservies en CP. Ainsi, dans le cas d'une entreprise parisienne fabriquant des produits manufacturés, certaines zones proches du lieu d'expédition sont desservies par un transporteur, car la fréquence faible et les caractéristiques des produits ne permettent pas d'obtenir un coût de transport satisfaisant par rapport à la qualité de service définie : livrer ses clients en 24h maximum. Par exemple, un envoi de 18 tonnes qui ne se trouve pas géographiquement dans la zone desservie en propre définie au préalable, pourra néanmoins être livré en propre, car la quantité livrée est suffisante pour diminuer le coût de transport jugé précédemment trop élevé en raison d'une faible fréquence des livraisons pour des clients de la zone. Cet envoi justifie à lui seul, l'envoi d'un camion. La distribution

¹² Source : Enquête ECHO, 2004, INRETS

géographique et temporelle des expéditions a un impact direct sur la redéfinition de la zone desservie en propre même si elle peut être modifiée ponctuellement. Ainsi, la prise en compte du facteur coût est réelle chez certains chargeurs tandis que d'autres tentent de privilégier avant tout la qualité de service comme nous l'avons dit précédemment.

Le second aspect dans la définition de ces zones est la problématique des retours à vide. Les transports en CP se caractérisent par une forte proportion de retour à vide s'expliquant l'impossibilité de transporter des produits autres que ceux qui sont issus ou sont à destination de l'entreprise. Si le chargeur parvient à trouver des frets de retour notamment en enlevant ses commandes chez ses fournisseurs, la zone desservie en propre a tendance à s'élargir, voire même à s'étendre sur tout le territoire.

Les limites sont également contraintes par les temps de conduite des chauffeurs, phénomène tangible dans le cas où les conducteurs sous le régime de la convention collective de la branche. Ainsi, l'un des responsables transport interrogés, nous a donné comme valeur approximative : 150 km autour du point d'attache. Ceci correspond aux petites flottes où la disponibilité des véhicules doit être relativement rapide notamment en cas de livraison non programmée. La location de véhicules avec chauffeur permet d'étendre les limites des zones desservies en propre en raison d'une réglementation différente qui permet aux chauffeurs de conduire davantage d'heures par semaine. On constate que les zones de desserte en propre les plus étendues correspondent à un nombre de véhicules élevé qui sont généralement loués avec des chauffeurs employés sous le régime de la convention collective des transporteurs routiers.

Les zones de desserte définies ne sont pas figées dans le temps et l'espace comme nous l'avons évoqué précédemment, la temporalité de la redéfinition varie selon les entreprises. La présence d'un outil informatique d'optimisation du transport semble un atout pour redéfinir les limites spatiales du CP. L'automatisation des procédures permet de redéfinir plus régulièrement les zones desservies en propre et leur organisation sur le territoire. Par exemple, un chargeur qui livre des produits soumis à des règles de transport spécifiques en raison de leur dangerosité, redéfinit le contour de ses organisations régionales de façon annuelle de sorte à minimiser les coûts.

Conclusion

L'évolution des systèmes de production a contribué à renforcer la position du transport routier dans les déplacements de biens matériels. Cette prépondérance du transport routier a particulièrement bénéficié au transport pour compte d'autrui. Malgré l'apparent déclin du transport pour compte propre, il s'est opéré un recentrage vers une échelle plus régionale : le nombre d'envois en compte propre à l'intérieur d'une même région a augmenté entre 1988 et 2004¹³.

Cette analyse du transport pour compte propre montre en premier lieu la diversité de son utilisation selon les régions, révélant ainsi la structure d'activité des régions et leurs spécialisations. D'autre part, nous avons montré qu'il existe des différences régionales de recours au compte propre pour un même produit, ce qui sous-entend que la nature des produits n'est pas l'unique raison du recours au compte propre. Des recherches

¹³ Source : Enquête Chargeurs, 1988, INRETS ; Enquête ECHO, 2004, INRETS

complémentaires doivent être menées afin de mieux identifier les raisons de ces différenciations régionales pour un même produit.

Enfin, « Les caractéristiques [d'un] trafic, rapportées aux contraintes géographiques, techniques ou économiques des différents modes peuvent faire apparaître qu'un seul mode est apte à intervenir. » Cette citation de Bernadet (1996) illustre bien la réalité d'un choix de transport. La faible distance des transports en compte propre ainsi que la spécificité des produits limitent le choix dans l'offre de transport possible ce qui peut expliquer une partie du recours au compte propre. Cependant, notre enquête qualitative montre que les chargeurs décident d'utiliser le transport pour compte propre pour des raisons de qualité de service, ainsi les zones de desserte peuvent être plus ou moins étendues selon les caractéristiques des envois et de leur fréquence.

Cette proximité des zones de desserte en propre s'explique avant tout par la difficulté à étendre une organisation où les questions de qualité impliquant des procédures et/ou manipulations spécifiques, ont une place prépondérante. Cependant leurs limites ne sont pas figées dans le temps, les chargeurs tentent de les réajuster plus ou moins régulièrement selon les cas afin d'optimiser leur organisation quitte à en externaliser une partie. Cette externalisation se fait avec des partenariats de longue durée afin de garantir le niveau de service voulu par le chargeur. Le régional reste donc pour les chargeurs une zone d'action privilégiée en termes de transport, la conservation du lien avec le client constitue un atout indéniable pour mieux adapter la production et les conditions de livraisons aux attentes de leur clientèle.

Bibliographie

- Baker, G.P. Hubbard, T.N., 2003, « Make vs. Buy in Trucking: Asset Ownership, Job Design, and Information », *American Economic Review*, n° 93 pp. 551-572
- Bellivier M., 1995, « Le juste à temps transforme le statut du transport », *L'espace géographique*, n° 3, pp. 260-263
- Bernadet M., 1997, *Le transport routier de marchandise. Fonctionnement et dysfonctionnements*, Paris, Economica, 323 p.
- Borra C., Palma L., 2005, « Analyzing the determinants of freight shippers' behaviour : own account versus purchased transport in Anduluzia », *International journal of transport economics*, vol. XXXII, n° 3, pp. 339-360
- CEMT, 2001, *Le transport routier de marchandises pour compte propre. Table ronde 115*, OCDE, 140 p.
- Croucher P., 1998, « Insourcing », *Logistics focus*, vol 6, n° 2, pp.3-6 et 8
- Dupuy G., Géneau de Lamarlière I., 2007, *Nouvelles échelles des firmes et des réseaux. Un défi pour l'aménagement*, Paris, L'Harmattan, Itinéraires Géographiques, 246 p.
- Fokou, C., 1984, *Transport privé ou transport public de marchandises : une analyse du choix des entreprises*, Thèse de doctorat en sciences économiques et de gestion, sous la direction d'A. Bonnafous, Université Lyon II, 277 p.
- Guilbault M., 1992, « Les pratiques logistiques des chargeurs et le recours au compte propre », *World Conference on Transport Research*, WCTR 1992, Lyon, 29 juin – 3 juillet, 15 p.

- Guilbault M., 2007, « Présentation de l'enquête ECHO et enjeux transport », *3^{ème} Congrès de l'Association des Régions de France : « Mobilité, transports et développement durable »*, 6 & 7 décembre, 5 p.
- Guilbault M., Soppé M., Canal B., Cruz C., 2008 (à paraître), « Pratiques modales », *Enquête ECHO 2004, Actes de la Journée spécialisée Inrets*
- Hubbard T.N., 2001, « Contractual form and market thickness in trucking », *The RAND Journal of Economics*, Vol. 32, n° 2, pp. 369-386
- Peters M.J., Lieb R.C., Randall H.L., 1998, « The use of third-party logistics services by European industry », *Transport logistics*, vol. 1, n° 3, pp. 167-179
- Rodrigue J.P., Comtois C., Slack B., 2006, *The geography of transport systems*, Routledge, 284 p.
- Savy M., 2006, *Le transport de marchandises*, Éditions d'Organisation, Eyrolles, 372 p.
- Scharf M., Smolders, W., 1998, *Own account transport of goods by road in the European Union. Final report*, International Road Union, 209 p.
- Thomas J., 1998, « Private fleets : down but not out », *Logistics Management and distribution Report*, Vol. 37, n° 7, pp. 31-32