

Les relations de maîtrise dans le transport de marchandises

par Michel SAVY

Sesame-Datar

... "Quant à l'autre forme de la chrématistique, qui a pour objet l'échange, sa branche la plus importante est le commerce extérieur (dont il y a trois parties : l'armement naval, le transport de marchandises et leur vente à l'entrepôt; ces trois branches diffèrent l'une de l'autre, en ce que les unes offrent plus de sûreté et que les autres procurent un bénéfice plus considérable)"... (2)

Ainsi Aristote soulignait-il déjà l'imbrication - et la différenciation - des activités de production, de distribution et de transport dans la "chrématistique", l'art d'acquérir des richesses.

C'est sur ces interdépendances (qui n'ont pas disparu depuis l'Antiquité!) que portera notre propos, en étant particulièrement attentif aux capacités des divers agents économiques, parties prenantes de la chaîne de production/circulation des marchandises, à en acquérir le contrôle, la "maîtrise": que les mobiles de leur stratégie soient "la sûreté", ou "un bénéfice plus considérable"...

..

L'observation de la réalité, comme l'analyse théorique, nous montrent que la branche des transports a un double caractère. D'une part, c'est une branche industrielle réunissant à la fois les caractères généraux de l'ensemble du capital industriel et des caractères propres (notamment la simultanéité - la confusion - de la production et de la consommation des services de transport); d'autre part, les transports appartiennent aux "conditions générales de la production" (3).

(1) Chargé de mission au SESAME-DATAR, 48, Bd Latour Maubourg
75007 Paris

(2) ARISTOTE - La politique, trad. J. Tricot, Paris, Librairie Philosophique, J. Vrin, 1977. cf. p. 67.

(3) MARX (K.) Fondements de l'économie politique Paris, Société Générale d'édition. Coll. 10-18. Tome 3 Chapitre du Capital cf. p. 45-46

LAPPLE (D.) Staat und allgemeine Produktions Bedingungen. Westberlin USA, 1973

Toutefois, pour présenter ici le concept de maîtrise du transport dans une acception micro-économique, nous limiterons délibérément nos propos aux relations directes qui s'établissent entre les deux pôles principaux de la chaîne de transport : le chargeur et le transporteur.

1. - Les relations entre chargeurs et transporteurs sont plus complexes que ne le donne à penser le terme de "marché des transports" de marchandises.

L'image de la place des transports dans le cycle du capital, qui vient d'abord à l'esprit, est celle de la mise sur le marché - de consommation finale ou de consommation productive - des produits issus d'une activité productive agricole ou industrielle. A cette fin, la demande et l'offre de transport seraient confrontées sur un marché, où se détermine notamment le prix de la prestation qu'effectue le transporteur (offreur de transport) pour le chargeur (demandeur).

Cette image amène tout d'abord à estomper le caractère productif de l'industrie du transport, qui contribue à la valeur des produits au même titre que la production immédiate. David Ricardo note que "dans l'estimation de la valeur d'échange de bas, par exemple, nous trouverons que leur valeur, en comparaison avec d'autres objets, dépend de la quantité totale de travail nécessaire à les fabriquer et à les apporter jusqu'au marché (1) (2).

D'autre part, les transports n'interviennent pas seulement dans le cycle de circulation des marchandises, même si, branche autonome de la production, la branche des transports "se distingue en ce qu'elle apparaît comme la continuation du procès de production à l'intérieur du procès de circulation et pour lui" (3). Dans l'usine, les produits sont transportés, d'une phase à l'autre de leur élaboration, d'un poste de travail au suivant. Dans les grandes entreprises à établissements multiples, les produits vont d'une usine à l'autre, dessinant sur le territoire géographique leur filière de production. Les transports sont ainsi - au même titre que les manutentions - étroitement imbriqués au procès de production lui-même. Du reste, les produits transportés ne font pas toujours l'objet d'une transaction commerciale, quand leur déplacement géographique les fait passer d'un lieu à un autre relevant d'une seule entreprise. A strictement parler, le terme de "marchandise", qui leur est couramment appliqué, est donc impropre.

(1) Souligné par nous.

(2) RICARDO(D.) on the Principles of Political Economy and Taxation - Harmondsworth. Penguin Books. 1971. Cf p.67

(3) MARX(K.) Le Capital. Paris. Editions Sociales, Livre II, tome 1, cf p.140

Du reste, partie constitutive de la filière productive, les instruments et l'organisation des transports ont connu un mouvement d'investissement, de rationalisation, de gains de productivité, de diversification et spécialisation comparable à celui qui a marqué tout le capital industriel.

La constitution, dans un nombre croissant d'entreprises industrielles et commerciales, d'une direction logistique, gérant simultanément l'ensemble des flux et des stocks situés en amont, au sein et à l'aval des opérations de production immédiate, consacre l'interdépendance insécable qui s'est établie entre activités de production et de transport, et donc entre interventions des chargeurs et des transporteurs.

Le schéma selon lequel, après avoir conçu le système de production d'un objet et déterminé ses marchés, une entreprise se porterait sur le "marché des transports" pour y opérer les choix en lesquels on décompose habituellement le comportement des chargeurs : choix modal (et plus précisément choix du matériel de transport adapté), arbitrage entre transport public ou privé (et toutes les formules intermédiaires de la sous-traitance et du louage), fixation des tarifs, ne nous semble plus correspondre au comportement actuel des chargeurs industriels et commerciaux. Pour être compétitive, une entreprise doit désormais contrôler l'ensemble des immobilisations et des flux de produits qu'elle génère.

Les transports prennent place dans la stratégie globale de développement de l'entreprise.

2. - Les transports sont partie prenante à la stratégie industrielle.

Ainsi, lors de la phase d'expansion économique et d'intensification de l'internationalisation de la production et des échanges de l'après guerre aux années soixante-dix, a-t-on pu observer la mise en place de systèmes de transport nouveaux, adéquats aux stratégies de développement des industries les plus puissantes. On en rappellera ici quelques exemples caractéristiques.

- l'industrie pétrolière a été une des branches dominantes de la phase de croissance économique passée. Situées avant guerre sur les lieux de production, les raffineries ont été localisées près des marchés utilisateurs (1). Le transport maritime de produits pétroliers représente aujourd'hui à lui seul plus de la moitié du tonnage du trafic maritime mondial total. L'industrie de la construction navale a été entièrement transformée sous l'impulsion de l'industrie pétrolière, pour la production massive de navires spécialisés de plus en plus grands. En ne détenant directement qu'un tiers environ

(1) cf. HANAPPÉ (P.), SAVY (M.), Ports industriels et mutations économiques Paris Mission de la Recherche du Ministère des Transports, 1979.

de la flotte mondiale de pétroliers, les compagnies pétrolières dominent pourtant l'essentiel du marché des transports. Pour la plupart de leurs besoins complémentaires, elles affrètent en effet des navires auprès d'armateurs "indépendants", selon des contrats de louage de longue durée qui transfèrent la possession économique des outils de transport du propriétaire juridique à l'industriel affrèteur (1). Seul leur échappe le contrôle direct d'une faible flotte de réserve pour l'affrètement sur le marché "spot" des chartes parties au voyage, la spéculation sur les pointes (et les creux...) de trafic.

Quand les compagnies pétrolières ont perdu le contrôle de l'extraction au profit de pays producteurs, elles ont reporté leur contrôle de la filière sur les opérations de transport, de raffinage et commercialisation (2).

- la sidérurgie mondiale a été transformée par l'abaissement des coûts de transport maritime. Techniquement dérivés des pétroliers géants, les minéraliers modernes ont permis, en Europe notamment, la construction d'usines littorales utilisant le minerai et le charbon importés de préférence aux matières premières proches (3). Comme pour l'industrie pétrolière, les entreprises sidérurgiques contrôlent, directement ou non, le transport maritime et la manutention portuaire des flux de matières premières qui alimentent leurs usines.

- l'industrie chimique de base, notamment la pétrochimie lourde, a une organisation de ses flux de transport plus diversifiée. Les flux massifs, et notamment ceux qui séparent deux phases successives d'élaboration des produits sur deux sites industriels disjoints dépendant de la même firme, sont assurés sous le contrôle direct de la firme. Pour les produits situés à l'aval de la filière productive par contre, on observe que les transporteurs ont pu conserver une certaine indépendance dans la mise en valeur de leurs capitaux (l'oligopole européen du transport maritime de produits chimiques par "parcel tankers"). Ils ont su en effet élargir la gamme de leurs interventions au stockage, au conditionnement et à la distribution de produits dont la manipulation réclame en outre une haute compétence technique (4).

(1) Affrètements au temps, affrètements coque nue, etc. Cf. Nations Unies, Les Chartes parties, New York, ONU, 1975

(2) Cf. CHEVALIER (J.M.), Le nouvel enjeu pétrolier, Paris, Calmann-Levy, 1972.

(3) Cf. HANAPPE (P.), SAVY (M.), Internationalisation de l'économie et politiques nationales de transports. Paris Mission de la Recherche du Ministère des Transports, 1978. 3 vol.

(4) Cf. SAVY (M.), Développement industriel et transport, le cas de la chimie de base en Europe. Paris, Mission de la Recherche du Ministère des Transports, 1978.

- la construction automobile, enfin, a mis au point un puissant système de transport interne à la sphère de la production, quand les usines spécialisées dans un type d'organe destiné à plusieurs modèles ont remplacé les usines produisant tous les composants essentiels d'un même modèle de voiture. La gestion logistique assure la fiabilité et la continuité de la production tout en diminuant les stocks intermédiaires improductifs, y compris à l'échelle internationale.

Pour la grande exportation par contre, la différence est frappante entre constructeurs automobiles européens et japonais. Les uns ont joué très tôt la carte de l'intégration européenne et de l'internationalisation de leur capital vers les pays en développement. Ils confient donc leurs exportations de véhicules complets ("built up"), relativement peu importantes, à des armateurs indépendants. Les autres ont, au contraire, fait de l'exportation de leurs produits finis, notamment vers les Etats Unis et l'Europe, un axe majeur de leur stratégie. Des armements maritimes sous leur contrôle utilisent à cet effet des navires porte-automobiles spécialisés, de grande capacité, capables en outre d'assurer un frêt de réimportation sur le trajet retour (1).

3. - L'enjeu du contrôle de la chaîne de transport

Par delà leur grande diversité, toutes les organisations de transport citées ci-avant en exemple sont marquées d'une caractéristique fondamentale commune : pour l'essentiel, les transports situés en amont (approvisionnement en matières premières et semi-produits) et au sein de la sphère productive (fonctionnement des filières productives spatialement éclatées) sont sous le contrôle, direct ou indirect, des firmes industrielles.

Que le transport ait lieu sous le régime du compte propre (le capital transporteur étant confondu avec le capital industriel), du transport public "spot" ou de l'affrètement (qui permet la dissociation de la propriété juridique de l'instrument de transport, qui demeure au frêteur, et de sa possession économique, l'aptitude à le mettre en oeuvre dans un procès de production, acquise par l'affrêteur), on observe que le choix de l'outil de transport (souvent spécialement adapté ou conçu pour les besoins particuliers du chargeur), la détermination à chaque instant des itinéraires, de l'importance et du rythme des voyages appartient entièrement au chargeur. Nous dirons alors que le chargeur détient la maîtrise du transport.

(1) Cf. Internationalisation de l'économie et politiques nationales de transport, op.cit.

Pour les autres types de trafic par contre, situés notamment plus à l'aval des filières productives dont l'organisation se ramifie avec la multiplication des produits élaborés issus d'une même filière de base, la situation est plus diversifiée. D'une étape de leur élaboration à l'étape suivante, les produits font plus fréquemment l'objet d'une vente d'une entreprise à une autre, ils deviennent des marchandises. La circulation physique et la circulation marchande tendent à se combiner plus intimement.

Dans ces conditions, il arrive que la maîtrise du chargeur s'estompe et fasse même, dans certains cas, place à la maîtrise du transporteur (public). Celui-ci, travaillant simultanément pour plusieurs chargeurs et réduisant ainsi l'incidence des charges fixes et des retours à vide, est à même de fournir aux chargeurs une qualité de service que ceux-ci ne pourraient approcher, en transport pour compte propre, qu'à grands frais. Dans certains cas, le rôle du transporteur s'élargit à celui de stockeur, de distributeur, de manutentionnaire de produits délicats à manipuler, de conditionneur parfois (exemple des produits chimiques ou alimentaires). D'autres produits ont une valeur spécifique élevée, et leur transport doit être rapide, fiable et régulier. Par exemple, en intégrant sous leur contrôle l'ensemble des opérations de transport et de manutention d'une liaison porte-à-porte, c'est à dire y compris les ruptures de charges portuaires et les acheminements terrestres, les armements de lignes régulières maritimes, fréquemment regroupés en consortiums internationaux pour l'exploitation des navires porte-conteneurs, essaient de perpétuer la maîtrise du transport, la domination du chargeur par l'oligopole des transporteurs, qu'assurait naguère le système des conférences (1). Ainsi, en élargissant leur champ de compétence à une large portion de la chaîne de circulation (physique et marchande) des produits, ou en développant une haute productivité, les transporteurs peuvent s'assurer la maîtrise du transport.

Le transport des marchandises plus ordinaires, en revanche, utilise un matériel polyvalent banalisé. La maîtrise appartient alors souvent au chargeur, qui peut mettre en concurrence des transporteurs trop nombreux et en situation de surcapacité. Tout en soustrayant l'essentiel de ses besoins en transport, activité peu profitable en termes financiers, le chargeur reste en mesure d'en contrôler en permanence l'organisation technique.

4. - La maîtrise du transport et ses propriétés essentielles

On est ainsi amené à formuler l'organisation de la chaîne de transport d'une marchandise, non tant par référence aux mécanismes de marché qui régissent les transactions entre acteurs que par référence aux relations de maîtrise qui y président.

(1) Cf. DEAKIN(B.) Shipping conferences Cambridge University Press, 1973
EL KHAYAT(M.), SAVY(M.) Recherche en cours sur développement national et système de transport : le cas de la Grande Bretagne.

Systematisant les observations rappelées ci-dessus, nous poserons que : la maîtrise du transport sanctionne l'aptitude d'un agent économique à structurer conformément à ses besoins propres l'organisation de l'ensemble de la chaîne de transport d'une marchandise(1).

Des deux agents principaux : le transporteur et le chargeur, les intérêts sont pour l'un d'assurer à l'activité industrielle du transport la plus forte rentabilité possible, pour l'autre de minimiser (ceteris paribus) le coût de transport (et donc de production) de ses produits. La maîtrise du transport est l'aboutissement de l'opposition d'intérêt entre transporteur et chargeur.

La maîtrise satisfait à des objectifs de rentabilité (affecter à d'autres agents les activités les moins rémunératrices, se réserver les plus lucratives) et d'organisation technique harmonieuse de la production et de la circulation des marchandises.

Les exemples évoqués ci-avant ont montré la grande différence qui oppose les transports liés à la partie amont des filières de production industrielle, où la maîtrise appartient le plus souvent au chargeur, et la partie aval des filières, plus finement mêlée aux opérations de circulation marchande des produits, et où la maîtrise appartient, selon les cas, au chargeur, au transporteur voire à un agent tiers.

. Capital transporteur, capital industriel et capital marchand

Plus elle est impliquée dans la circulation marchande des produits, plus l'activité de transport est un élément de la confrontation entre capital industriel et capital commercial. Son rôle dans cette confrontation se renforce même en période de crise des débouchés, de compression des stocks et d'inflation forte, puisque le temps de transport et de circulation est une composante notable du temps de rotation du capital.

Pour les produits de grande consommation, on assiste au développement simultané de deux tendances opposées. Certaines grandes firmes industrielles contrôlent, sous la forme concrète de la prise en charge de l'ensemble des opérations de distribution par leur service logistique, l'ensemble du circuit de la marchandise, au-delà même du moment où elles n'en ont plus la propriété juridique. A l'inverse, certains gros distributeurs (chaînes d'hypermarchés) ont pu mettre les producteurs industriels en position de sous-traitants, jusqu'à faire disparaître les marques commerciales et banaliser ainsi les produits. Dans les oppositions d'intérêt, l'aptitude de l'industriel à vendre ses produits "franco de port", l'aptitude du commerçant à acheter "départ usine", c'est à dire l'aptitude de l'un ou de l'autre

(1) Cf. SAVY(M.). Les relations de maîtrise dans les transports de marchandises - Thèse de doctorat ès Sciences-Economiques - Directeur de Recherche : D.L'Huillier - Université d'Aix-Marseille II, 1981

à maîtriser la filière de circulation de la marchandise, d'en assurer la logistique, prennent une place croissante (1).

D'ailleurs, on peut envisager qu'apparaisse un agent économique nouveau, indépendant des industriels, des commerçants et des transporteurs, capable simultanément de fragmenter plus finement l'ensemble des opérations qui constituent la chaîne du transport et d'en assurer la cohérence globale : un opérateur, qui, sans posséder en propre aucun capital productif (matériel de transport, de maintenance ou de stockage), affrète ou sous-traite auprès d'entrepreneurs "indépendants" chaque opération fragmentaire, tout en conservant la maîtrise organisatrice d'ensemble.

. Maîtrise du transport, valeur d'usage et valeur d'échange

Dans les causes qui président à l'établissement de sa maîtrise par un agent économique sur la chaîne de transport d'un produit, ainsi que dans les modalités selon lesquelles cette maîtrise prend effet, les deux aspects de la valeur sont présents, l'un ou l'autre ayant parfois une importance prééminente.

La maîtrise peut en effet avoir pour première catégorie d'effets d'adapter l'organisation technique de la chaîne de transport, le choix et la fabrication même d'un matériel de transport spécialisé, à la nature des produits, à la taille et au rythme d'expédition des lots. Ainsi l'outil et l'organisation du transport peuvent-ils dans certains cas, devenir partie intégrante du procès concret de production industrielle, à l'amont, au sein, à l'aval de la production immédiate. A l'inverse, certains transporteurs peuvent, pour satisfaire à leurs propres normes techniques optimales, contraindre les chargeurs à adopter un type de conditionnement des produits, un rythme même de leur production, congru au fonctionnement technique de la chaîne de transport. La maîtrise assure donc, en termes techniques de valeur d'usage, l'adéquation fonctionnelle du système de production et du système de circulation (physique) des marchandises.

Mais la maîtrise a aussi, et simultanément, pour deuxième catégorie d'effet de peser sur les mécanismes de formation non seulement du coût de transport (comme on vient de le voir avec la dimension technique de la maîtrise) mais encore du prix du transport. Un même service sera vendu à un chargeur à un prix plus ou moins rémunérateur pour le transporteur (détenteur d'une fraction de capital industriel engagée dans la branche des transports), selon les rapports de force qui président à la fixation du prix, c'est à dire selon les relations de maîtrise selon lesquelles est structurée la chaîne de transport. Pour le transport terminal de produits banals, de faible

(1) Cf. COLIN(J.) Formation au sein de l'entreprise de stratégies industrielles tendant à maîtriser les flux physiques de marchandises. Aix en Provence, C.R.E.T. 1980, 225 p. polygr.

valeur spécifique et requérant un matériel ordinaire, les chargeurs sont souvent à même de mettre en concurrence un grand nombre de transporteurs, avec en outre une fréquente surcapacité de l'offre face à la demande de transport. Le prix du transport n'assure alors au transporteur qu'une rémunération très faible de son capital, parfois même inférieure à son simple amortissement (1). Le transport interne au procès de production immédiat, par contre, connaît en général une utilisation intense du matériel, les temps morts sont réduits au minimum, les retours à vide rares. Dès lors, la rentabilité du capital transporteur est comparable à celle du capital industriel stricto sensu, il n'est pas étonnant qu'il lui soit financièrement associé. En revanche, pour certains produits fragiles, périssables, dangereux, ou dont la valeur justifie qu'on réduise le temps de rotation du capital en raccourcissant le temps de transport, on observe que les entreprises de transport, fréquemment à même de maîtriser la chaîne de circulation (physique et marchande) peuvent pratiquer des tarifs élevés, nettement supérieurs à ceux de leurs concurrents offrant une moindre qualité de service, et qui leur permettent notamment de moderniser sans cesse leur équipement, c'est à dire de réinvestir leurs profits. Enfin, pour les chaînes de transport longues et composites, associant bout à bout un grand nombre d'opérations de manutention, de rupture de charge, de transport selon des modes variés, l'opérateur qui maîtrise la chaîne en ayant le contrôle de son organisation de bout en bout utilise cette maîtrise pour assurer à ses propres capitaux une rémunération supérieure à celle qui revient aux autres intervenants, réduits à une situation de sous-traitance. Ainsi la maîtrise du transport pèse sur la valeur d'échange du service de transport, entre intervenants à la chaîne de transport et entre transporteurs et chargeurs.

Mais les exemples cités, les mécanismes déterminants de la maîtrise ici proposés, montrent l'interdépendance des aspects de valeur d'usage et de valeur d'échange dans le concept même de maîtrise, interdépendance masquée par le terme usuel de "marché des transports" qui met en avant la formation des prix, la fixation de la valeur d'échange. C'est pour s'assurer un transport à bon compte, en réduire la valeur d'échange que certains chargeurs en modifient l'organisation technique, la valeur d'usage, en acquièrent la maîtrise. Et c'est en proposant un transport adapté aux caractéristiques propres de l'activité du chargeur, en proposant une valeur d'usage supérieure à celle du transport banal, que certains transporteurs, maîtrisant la chaîne de circulation, assurent à leur production une valeur d'échange élevée.

(1) Cf. MASON(F.), FABART(A.), LILLE(F.). Le transport routier pour compte propre. GETRAM, ATP Socio économie des transports. Paris, 1979
 WICKOFF(D.) The US owner-operator trucker : a transportation tool based on personal bankruptcy. Communication à la Conférence Mondiale de Recherche sur les Transports, Rotterdam, avril 1977.

. Maîtrise explicite, maîtrise implicite (1).

Que la maîtrise appartienne au chargeur (industriel ou commerçant) au transporteur ou à un opérateur tiers, elle se concrétise parfois dans des relations contractuelles, dans des formes juridiques qui rendent explicites les rapports de hiérarchie établis entre contractants. On peut alors parler de maîtrise explicite (2). Par exemple, le contrat d'affrètement d'un loueur de camion avec chauffeur transfère la possession économique du capital transporteur de son propriétaire juridique à son affrèteur : il est significatif à cet égard que le respect de la législation du travail du chauffeur incombe à l'affrèteur, et non à l'employeur formel, le frêteur. Dans le domaine maritime on peut analyser de façon analogue les chartes parties au temps, et plus encore les affrètements coque nue, selon lesquelles un affrèteur acquiert la gestion nautique et commerciale d'un navire dont la propriété juridique demeure à l'armateur (3).

Dans d'autres cas par contre, la maîtrise ne se transcrit pas dans une forme juridique explicite. Au contraire même, la précarité des liens contractuels entre chargeur et transporteur peut être le garant de la maîtrise de l'un ou de l'autre. Ainsi, quand il y a surcapacité de transport sur le marché, les chargeurs, tout en détenant la maîtrise du transport, concluent des affrètements au voyage, des contrats "spots", (qu'il s'agisse de transport maritime de produits pétroliers ou de transport routier de marchandises générales, par exemple).

Du reste la maîtrise peut passer, tour à tour, d'une forme explicite à une forme implicite. En concluant avec un transporteur un contrat d'affrètement pluriannuel, lui assurant une quantité minimale de trafic, un chargeur permet au transporteur d'obtenir les crédits bancaires nécessaires, et d'acquérir un matériel adapté aux exigences du chargeur. Mais si la durée de vie du matériel, sa durée d'amortissement, est supérieure à celle du contrat d'affrètement initial, le chargeur peut ultérieurement mettre le transporteur dans une situation précaire, ne pas renouveler de contrat de longue durée, et substituer ainsi une forme implicite à la forme explicite de sa maîtrise.

A l'inverse, quand le marché des frets maritimes "se tend" par hausse rapide de la demande, les chargeurs essaient de conclure avec les armateurs des contrats à long terme (chartes parties au temps et non au voyage), et essaient donc de passer d'une situation de maîtrise implicite (en période de dépression) à une maîtrise explicite (en période de "boom") (4).

(1) D'après une conversation avec J.COLIN

(2) C'est délibérément que nous écartons les termes de maîtrise formelle et informelle, qui prêteraient à confusion avec les concepts de soumission formelle (et soumission réelle) du travail au capital.

(3) Reprenant le vocabulaire de la sous-traitance, le document contractuel fixant les prestations qu'un opérateur de transport routier est tenu de fournir à un chargeur s'intitule, en cas de contrat d'affrètement à long terme, le cahier des charges.

(4) Cf. METAXAS(B.). The economics of tramp shipping London The Athlone Press, 1971

5. - Maîtrise, modalités concrètes d'exécution et catégories d'analyse économique du transport.

La multiplication des comparaisons entre entreprises d'une même branche industrielle, entre branches différentes, entre systèmes de transport de pays différents, amène à la constatation d'une différence de complexité notable pour ce qui concerne la détermination de la maîtrise du transport d'une part, et la fixation des modalités de réalisation du transport d'autre part.

La détermination de la maîtrise du transport s'effectue selon des critères relativement simples, elle s'exprime selon un très petit nombre de configurations typiques, et l'expérience de nos recherches nous amène toutefois à penser qu'elle s'applique à un très grand nombre de situations très diverses, contribue utilement à les éclairer.

La fixation des modalités concrètes de production/consommation du transport, par contre, frappe par la multiplicité des situations observées, pour ce qui touche aux dispositions techniques, organisationnelles, aux niveaux de prix, aux rapports contractuels entre agents, aux rapports de propriété des divers capitaux engagés, etc.

. Deux niveaux distincts d'analyse économique des transports

Ainsi à une même situation de maîtrise, peuvent correspondre un nombre variable, parfois élevé, de modalités diverses d'exercice de cette maîtrise. Dès lors, deux niveaux distincts d'analyse économique du secteur des transports se dessinent.

a) L'étude des relations de maîtrise permet de caractériser les traits essentiels d'un système de transport selon les rapports de force structurels qui le traversent, en se référant notamment aux stratégies des entreprises qui y sont engagées et à leur aptitude à les faire prévaloir dans leurs relations à la fois complémentaires et contradictoires, avec leurs fournisseurs, clients, sous-traitants et donneurs d'ordres. On a pu constater que la détention de la maîtrise par un industriel chargeur tenait le plus souvent à sa situation à l'amont d'une filière productive importante, qu'à l'aval des filières, où procès de production et procès de circulation des marchandises s'interpénètrent, les situations sont plus variées. On peut maintenant être tenté de pousser plus loin l'analyse et de poser la question des raisons de cette hiérarchie. Mais ce serait aussi poser les questions largement extérieures au secteur des transports, des rôles et des relations des capitaux industriels (et parmi eux les capitaux transporteurs) et marchands, mais aussi bancaires et financiers, dans une économie développée, sans oublier les questions de l'importance et des objectifs des multiples interventions étatiques. On s'orienterait ainsi vers une conception méso économique(1) voire

(1) Cf. BAUCHET(P.) Les mystères de la méso économie, Revue Economique n°4, 1977.

macro économique, du concept de maîtrise du transport, qui sortirait du cadre limité des relations directes entre parties prenantes à la chaîne de transport d'un produit, que nous nous sommes ici fixé.

b) Quant à l'analyse, par delà les relations de maîtrise, des modalités concrètes de réalisation du transport, elle ressortit à des déterminants et des mécanismes bien identifiés: on sait la place que les technologies, les structures des professions, les qualifications, la situation du "marché des transports" et les diverses politiques correspondantes, tiennent dans la détermination de ces modalités. Le terme de "modalité" ne doit donc pas être entendu dans un sens restrictif, de détermination en quelque sorte subalterne des conditions d'exercice de mécanismes socio-économiques trouvant ailleurs leur logique et leurs enjeux. Au contraire, les modalités d'exercice de la maîtrise sont la pratique concrète des diverses professions intéressées, chargeurs, transporteurs, auxiliaires, administrations, etc... Elles constituent donc, aussi bien, l'essentiel de l'objet d'étude de l'économie des transports.

. La maîtrise qualifie les modalités concrètes de production du transport, mais ne les détermine pas.

Donc, si une situation identique en matière de maîtrise peut se traduire par des modalités très différentes, c'est bien que la mise en lumière de la maîtrise du transport n'en épuise ni la description, ni même la compréhension. Ainsi vérifie-t-on que l'analyse des rapports de production se situe en deçà de celle de leurs manifestations concrètes (modalités) dans le procès de production.

En d'autres termes, le statut même de la notion de maîtrise du transport est qualitativement différent de celui des modalités de leur production/consummation.

Nous poserons donc ici que l'exercice de la maîtrise est d'un ordre de détermination antérieur à celui des modalités d'exercice du transport, sans recouvrement d'un mode de détermination par l'autre.

L'établissement des relations de maîtrise fixe les rapports de force socio-économiques qui président à l'organisation d'un système de transport. Mais cette caractérisation globale ne détermine pas, dans son détail ni même ses principales caractéristiques concrètes, le système de transport effectivement existant. Les choix d'entreprises, les particularités géographiques, les héritages historiques, les possibilités technologiques modulent, chaque fois de manière originale, les modalités concrètes de production du transport.

L'établissement des relations de maîtrise dans un système de transport n'en fixe pas mécaniquement les modalités. Elle les qualifie globalement selon un ordre de détermination antérieur.

CONCLUSION

L'étude de divers cas concrets, confortés par l'analyse théorique, nous a amené à proposer le concept de maîtrise du transport pour caractériser la nature des relations technico économiques, parfois contradictoires, qui unissent les chargeurs et les transporteurs.

Le concept de maîtrise du transport ne se substitue donc pas aux catégories habituelles de l'économie des transports de marchandises : répartition modale, arbitrage entre transport public et privé, tarification, etc... Au contraire, la détermination de la maîtrise de la chaîne de transport - circulation de la marchandise permet d'en mieux analyser les modalités concrètes d'organisation.

Ceci étant acquis, on note que, présenté ici dans une dimension strictement micro économique, le concept de maîtrise, parce qu'il vise à appréhender le comportement stratégique des acteurs en présence, invite à élargir le cadre même de l'analyse où il a été d'abord formulé. On pourra être tenté d'en apprécier la pertinence pour traiter d'objets plus vastes : ensembles plus ou moins homogènes d'entreprises, secteurs industriels et secteurs des transports, et appréhender par là les enjeux des politiques correspondantes.

Ainsi peut-on envisager de jeter un pont entre l'analyse globale du secteur des transports, et l'analyse micro-économique du comportement des transporteurs et des chargeurs. C'est la direction de recherche à laquelle nous invite le concept de maîtrise du transport.