

Le fret : industrie ou service ?

Michel SAVY

CERTES-LATTS

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées – Paris

"Le transport est une espèce de manufacture"

Abbé Galiani, 1770

En ces temps de mutation technique et de crise économique, une attention nouvelle se porte sur les activités de services (1). Les investissements immatériels (2), l'engagement d'une part croissante (et peut-être d'ores et déjà majoritaire) de la main-d'oeuvre dans des tâches de traitement de l'information sont caractéristiques de cette transition vers une économie tertiarisée, voire "dématérialisée" (3), une "société post-industrielle" où la distinction même entre services et industrie perdrait son sens.

Les transports de produits n'échappent pas à cette évolution, quand le traitement de données devient la fonction stratégique pour l'organisation des transferts physiques, quand s'affine l'imbrication de la gestion des flux dans la gestion de production globale des chargeurs, et notamment leur politique commerciale (la logistique) (4) (5). L'accent est mis à la fois sur la nature de service du transport, et sur les effets de sa qualité (la "qualité de service") (6) sur sa production et son marché.

Au risque de contrarier plusieurs évidences apparentes, et de s'inscrire à contre-courant des opinions prévalentes, nous soutiendrons ici que les transports de produits sont une **activité industrielle** au sens plein du terme, activité matérielle et activité productive. Et que c'est sur cette base que se pose, comme pour l'ensemble des activités productives, la question de leur organisation et de leur gestion : dans un mouvement général d'intensification de la division du travail, et donc simultanément d'intensification des échanges et de la coordination intra- et inter-entreprise, intra- et inter-sectorielle, et de liaison plus étroite entre production et circulation marchande, entre fabrication et marché.

A cette fin, nous examinerons et critiquerons d'abord (en nous efforçant de ne pas les appauvrir pour en rendre la réfutation plus facile!) les arguments couramment avancés pour ranger les transports parmi les activités de services, et qui se réfèrent notamment à la "nature" même du produit du transport (la question de sa matérialité). Puis nous exposerons comment, à nos yeux, les rapports économiques qui président à la production des transports expliquent leur statut particulier dans le système industriel, dont l'identification courante comme service est le reflet (déformé). Nous examinerons les raisons de cet état de fait, y compris celles qui tiennent aux caractéristiques physiques "objectives" des opérations de transport. En conclusion, nous insisterons sur l'importance croissante des fonctions proprement de services à l'intérieur de l'industrie des transports, sur la complémentarité - éventuellement contradictoire - qui se renforce entre opérations improductives et productives.

Nota : dans les pages qui suivent, nous préférerons l'expression de transport de produits (équivalente aux expressions anglo-saxonnes : *güterverkehr*, *goods transport*) à l'expression française usuelle de transport de marchandises (avec ses équivalents romans : *trasporto merci*, *transporte de mercancias*). Il est ainsi plus clair que le déplacement des produits ne correspond pas nécessairement à leur commercialisation, leur circulation physique à leur circulation marchande.

1. LA NATURE DU TRANSPORT.

Une manière économétrique de traiter la question de savoir si l'activité des transports de produits ressortit plutôt à l'ensemble des industries manufacturières ou à celui des

services consisterait à comparer des indicateurs tels que la productivité apparente du travail, du capital, le taux de valeur ajoutée dans le chiffre d'affaires, l'intensité capitaliste, etc. dans la branche des transports et dans d'autres branches. Outre que cette méthode ne permettrait de saisir qu'une fraction de l'activité des transports, celle des transports pour compte d'autrui, elle ne nous semble pas aller au fond du débat, qui consiste à s'intéresser d'abord à la nature même des activités avant de mesurer son expression quantitative dans les comptes, comptes des entreprises ou comptes de la Nation.

a) Le transport a les caractéristiques d'un service.

Plutôt que de poser d'emblée une définition abstraite des services (exercice difficile, au demeurant, pour cerner une catégorie d'activités très diverses), nous passerons en revue les principales caractéristiques de services que l'on attribue couramment aux activités de transport.

Ce qui caractérise d'emblée le transport, c'est qu'il **ne modifie pas la marchandise** à laquelle il s'applique : la composition ni la forme d'un produit ne sont altérées après une opération de transport, ce qui n'est pas le cas après des opérations de forgeage, de cuisson, de fraisage, etc. Le transport ne s'incarne pas dans un objet identifiable. Il n'existe pas à proprement parler de produit-transport, alors que chacun identifie sans peine les produits de la sidérurgie, de la construction électrique, etc.

Le transport est donc une prestation qui s'applique, sans les modifier, aux produits issus d'autres activités, seules pleinement industrielles (ou agricoles). Du reste, le transport ne peut exister isolément, sans les produits des autres activités : la circulation d'un wagon vide n'est pas du transport. Le transport n'existe qu'au service des branches d'activité produisant, elles, des objets matériels.

L'opération de transport apparaît d'ailleurs comme une **opération réversible**, au même titre que les transactions commerciales : un objet transporté de A en B pourra, sans modification de ses propriétés initiales, retourner de B en A, tout comme il pourra être vendu par X à Y puis revendu par Y à X (et changer de propriétaire sans changer de propriétés). En France, les transporteurs sont inscrits au registre du Commerce...

Ne produisant aucune marchandise identifiable, le transport a les caractéristiques fondamentales d'un service : il **ne se stocke pas, il ne se transporte pas** (7). Il se consomme au moment et à l'endroit mêmes où il est produit, sa production et sa consommation sont simultanées, confondues (fondues en un processus unique). Les conséquences économiques de ces propriétés physiques, naturelles, sont importantes : dès lors qu'on ne peut anticiper sur la demande par une production prévisionnelle, la capacité permanente de production du transport est, selon un ajustement rigide, fixée par la capacité de consommation instantanée maximale : c'est la question des "pointes de trafic" et de son corollaire, la tendance structurelle à la surcapacité, qui pèse sur le fonctionnement des mécanismes de marché.

Dès lors, l'**ajustement de l'offre et de la demande** pose des problèmes particulièrement aigus. Entre le prestataire et son client, les rapports de force technico-économiques président à la conquête et à l'exercice de la "**maîtrise du transport**", tandis que de multiples professions et fractions de capital spécialisées démultiplient et régulent un ajustement par trop ardu : **auxiliaires** de toutes sortes, quant aux fonctions d'intermédiaires, **loueurs** de matériel (avec et sans personnel de conduite) quant à la distinction opportune entre propriété du capital (rapport juridique qu'accompagne la perception d'une rente) et possession du capital (rapport économique fondé par l'aptitude à le mettre en oeuvre dans un procès de production).

Ne s'incarnant dans aucun produit, le transport est une **activité improductive** : il participe des faux frais du capital, des dépenses additionnelles quoiqu'inévitables liées à la circulation des marchandises, au même titre que les dépenses de publicité, de comptabilité, de gardiennage, etc. Il convient donc tout à la fois de s'assurer de son efficacité (sa qualité de service) et de réduire son coût.

b) Le transport a les caractéristiques d'une industrie.

Reprenons ces arguments un à un, dont on conviendra qu'ils ne manquent pas de force.

Quant à la **matérialité** du transport, son aptitude à modifier les caractéristiques "objectives" du produit auquel il s'applique, le déplacement d'un objet dans l'espace est

une modification de ses propriétés tout aussi objective qu'une modification de ses propriétés physico-chimiques ou de sa forme. Passant des considérations "naturelles" aux considérations sociales, on observe qu'un objet n'a pas la même utilité, la même valeur d'usage, selon qu'il est ou non mis à la disposition physique de ses utilisateurs potentiels. Il n'est pas indifférent qu'un sac de blé soit situé dans sa région de récolte ou, moyennant une opération de transformation matérielle additionnelle bien concrète, rendu sur son lieu de consommation : à proprement parler, s'agit-il vraiment du même sac de blé ?

Dans la sphère de l'économie (et non de l'esthétique pure, par exemple), les objets n'existent pas selon un registre abstrait qui se réduirait à leurs propriétés intrinsèques de composition et de forme : les catégories du temps et de l'espace ne peuvent être ignorées. Les opérations d'intervention concrète sur les objets économiques sont en effet de trois ordres : la **fabrication**, qui en modifie la composition et/ou la forme, le **transport** qui les déplace dans l'espace, le **stockage-conservation** qui les déplace dans le temps. Toutes trois requièrent des équipements et des savoir-faire, de la main-d'oeuvre, des consommations intermédiaires. Les propriétés morphologiques et les propriétés de situation spatio-temporelle de l'objet ne sont du reste pas toujours indépendantes, dans le cas des produits fragiles ou périssables.

Si le transport est une opération matérielle de transformation des produits, il est vrai que cette transformation est le plus souvent techniquement (sinon économiquement) **réversible**. Beaucoup d'opérations passant communément pour industrielles le sont aussi : si l'on ne peut guère revenir du pain à la farine, on peut décaper un bois verni, démonter une montre pour la rendre à son état original de pièces détachées, remélanger les gaz ou les liquides que la distillation a séparés, les solides que l'on a triés, recomposer l'oxygène et l'hydrogène que l'électrolyse a disjoints, etc.

Du reste, certaines productions très lourdes se réduisent pour l'essentiel à des opérations de déplacement de matière dans l'espace : produire du sable, du charbon, du pétrole brut, c'est les transporter de leur gisement à leur lieu d'utilisation (finale ou productive), sans guère modifier leurs propriétés physico-chimiques ni morphologiques. Fondamentalement, le transport ne se différencie pas de ces opérations éminemment industrielles que sont les opérations de **manutention**, qui alimentent les chaînes de fabrication et en sont parfois l'axe central (le convoyeur de la chaîne d'assemblage).

Reste la **non-stockabilité** et la **non-transportabilité** du transport, caractéristiques des activités de service. Sont-elles propres au transport ? Au contraire, ces "propriétés" apparemment évidentes caractérisent aussi bien **toute activité productive** industrielle. Stocke-t-on du laminage, du vapo-craquage ? On stocke des produits à laminier, des produits laminés, ou des trains de laminiers, pas l'action de laminier elle-même. Aucune action de transformation de la matière n'existe en dehors du produit auquel elle s'applique. On stocke les produits, avant, après, voire pendant leur transformation, on stocke les machines propres à cette transformation. On ne stocke pas un processus, on ne stocke pas la production elle-même, si l'on désigne par là l'acte de produire.

Le transport est donc, comme les autres opérations de transformation physique de la matière, une opération pleinement productive, créatrice de valeur d'usage et de valeur d'échange qui vient s'incorporer au produit transporté, se cristalliser dans sa valeur globale. Déjà, Ricardo écrivait : "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". Le rôle du transport est, de plus, loin de se limiter à "apporter les marchandises jusqu'au marché" et touche toutes les phases du cycle de production et d'utilisation de produits qui n'ont que sporadiquement le statut de marchandises : opérations d'approvisionnement, de fabrication, de consommation, de maintenance, etc.

Si, au fond, le transport est une opération de production comme une autre, la question est posée des raisons de sa perception, sous le signe du bon sens, comme un service.

2. TRANSPORT DE PRODUITS ET RAPPORTS ECONOMIQUES.

On traite ici de "l'industrie du transport" au sens de l'activité (globale) du transport, et non du transport de la comptabilité nationale, qui ne saisit que le transport public : secteur du transport (l'activité de transport des entreprises dont l'activité principale est le transport) ou branche du transport (le secteur augmenté de l'activité de transport des entreprises dont le transport est une activité secondaire mais commercialisée isolément de l'activité principale).

L'incidence des rapports juridico-économiques sur le statut des produits et la **perception** qu'en ont les agents est alors particulièrement claire : le transport n'apparaît comme un **service** que pour autant qu'il est produit par un **transporteur public**, pour compte d'autrui : une entreprise dont l'activité consiste en la production et la vente de transport. A contrario, nul ne songerait que l'entreprise de construction acheminant du sable jusqu'à son chantier (les matériaux de construction représentent à eux seuls la moitié du tonnage des produits empruntant les routes françaises) relèverait du secteur des services...

Qu'est-ce en effet qu'un transporteur public ? Un industriel, on l'a vu, mais qui n'est **pas propriétaire de la marchandise** à laquelle il applique sa production. Il ne vend pas un **produit**, mais une **production**. S'il vend le produit qu'il a transporté, et dont il est donc jusqu'alors propriétaire, les nomenclatures le rangeront parmi les agriculteurs, les industriels ou les commerçants, quitte à ce qu'il exerce une activité de transport, mais sous le régime du compte propre (et alors la valeur du transport est incorporée à la valeur de la marchandise, et répercutée dans son prix). Le transport public est une industrie sans marchandise. Ou, plus exactement, **pour une entreprise du "transport de marchandises", la marchandise, c'est le transport!**

En d'autres termes, la production du transport, quand elle s'effectue sous le régime du transport public, est une activité qui se trouve externalisée par l'entreprise qui en a l'utilisation première, l'entreprise en position de chargeur. Procédant d'un arbitrage entre le faire et le faire-faire, le "make or buy", le recours au transport public de préférence au transport privé n'entre pas exactement, toutefois, dans le cadre usuel de la sous-traitance. Sous le régime de la sous-traitance, le donneur d'ordres acquiert des produits : or, dans le cas du transport, c'est une production qu'achète le chargeur. La relation économique entre le transporteur et le chargeur est d'une autre nature, dont on trouve des exemples dans d'autres branches de la production (la confection, par exemple). Le transport public s'inscrit en effet dans des rapports de **commanditaire à façonnier**, où l'un fournit à l'autre les matières premières dont il lui confie la transformation. Sous le régime du travail à façon, le commanditaire acquiert une production, qui s'ajoute à une marchandise dont il n'a jamais cessé d'être propriétaire, avant, pendant et après sa transformation.

Dès lors, **pour le transporteur public**, qui doit effectivement valoriser son capital sous le régime du travail à façon, la production et le produit de son activité, le transport, ne

font qu'un. La production et la consommation du transport, **de son point de vue**, sont confondus. Le transport, produit de son activité propre, ne se stocke pas, etc. : on retrouve alors toutes les caractéristiques des **activités de service**. Mais elles ne relèvent pas d'une "nature" immanente des opérations de transport : elles sont la traduction du statut économique-juridique particulier d'une fraction du capital industriel, le capital de transport public, qui doit se valoriser sous le régime du travail à façon. La force de cette représentation tient à son apparente objectivité, objectivité trompeuse, car se prêtant à une extension induite à des points de vue différents de celui auquel elle est attachée.

L'étymologie du mot service elle-même s'inscrit dans cette perspective, qui définit l'action non par elle-même mais par le rapport social dans lequel elle s'inscrit : à l'origine, les obligations du vassal au suzerain (8). Et le vocabulaire administratif et professionnel a les mêmes présupposés, quand il dénomme le transport public : transport "pour compte d'autrui". Ce qui renvoie à la caractérisation fréquente des transports comme une fonction "ancillaire" de l'économie.

3. LE TRANSPORT, BRANCHE AUTONOME DE LA PRODUCTION,

On peut maintenant se demander pourquoi, plus que la plupart des autres activités industrielles (le moulage, la soudure, etc.), le transport s'est assez largement constitué en branche autonome de la production, en "service" de transport pour compte d'autrui. Autonomie ne signifie pas isolement : toutes les branches sont inter-dépendantes, conformément à l'image du tableau de Léontief, et si le transport ne peut exister sans produit à transporter, aucune branche de fabrication n'existe sans transport.

Cette autonomie n'est du reste que partielle : le transport "pour compte propre" demeure, malgré la tendance à la sur-capacité globale du transport public qui devrait inciter les chargeurs à confier au marché une part croissante de leurs expéditions (9), très important. Sur route, le parc privé est plus important que le parc public, et transporte un tonnage supérieur au tonnage du parc public : les entreprises produisent plus volontiers le transport pour leur propre compte quand les transferts sont intimement liés à leur activité principale (transport intra- et inter-usines, navettes, circuits de livraison commerciale), et moins faciles à déléguer à un prestataire (façonnier) extérieur.

De fait, l'équilibre relatif entre les deux régimes du compte propre et du compte d'autrui autorise deux étonnements contraires, symétriques : pourquoi les entreprises industrielles externalisent-elles à un tel degré une opération productive indispensable à leur activité principale et à sa bonne gestion ? Inversement, pourquoi une activité aussi typée que le transport, à la professionnalité socio-culturelle très affirmée, est-elle dans de telles proportions internalisée par des entreprises dont ce n'est pas le métier ?

On a vu que la réalité du système d'ensemble n'est pas la même, ou du moins ne reçoit pas la même formulation, selon la place que l'on y occupe.

a) La place du chargeur.

On peut adopter d'abord le point de vue de l'agent économique qui assure la plus grosse part de la production, ou du moins qui en assure la coordination : l'industriel fabricant en position de **chargeur**. Que cherche-t-il en externalisant cette opération ?

En premier lieu, les avantages attachés à la **sous-traitance** (ou plutôt au passage d'ordres) et au **travail à façon** (ou plutôt à la commandite) en général : moindre immobilisation de capital, centrage de l'entreprise sur son métier propre, appel à une compétence particulière (sous-traitance de spécialité), disponibilité d'un volant de manoeuvre (sous-traitance de capacité), etc.

S'y ajoutent des raisons tenant aux caractères particuliers du transport : principalement, la **dispersion spatiale**, l'isolement et l'**itinérance** de nombre d'opérations productives du transport, qui rendent très difficile le contrôle de la main-d'oeuvre du transport par l'employeur, du moins selon les méthodes en vigueur dans l'industrie manufacturière (l'indépendance formelle de l'artisan ou du salarié payé à la tâche s'opposant à la discipline de l'usine, du magasin, du bureau).

A ces éléments fondamentaux s'ajoutent des raisons plus fréquemment évoquées par la littérature : accompagnement des produits par une main-d'oeuvre spécialisée, dans des circuits physiques mais aussi administratifs et réglementaires parfois imprévisibles, en particulier au passage des frontières ; fractionnement de la main-d'oeuvre entre des employeurs différents ; moindre niveau de salaire dans la branche des transports que dans

certaines branches-chargeurs ; position de négociation avantageuse permettant d'obtenir un transport public à moindre coût que son équivalent en compte propre, etc.

b) La place du transporteur (public).

Du point de vue du transporteur, de la production de l'offre de transport, les raisons de l'autonomisation par rapport au demandeur méritent, symétriquement, d'être passées en revue. Dans une économie de libre concurrence et de mobilité des capitaux, l'existence d'un transporteur public supposerait que celui-ci puisse, en s'autonomisant sous le statut du façonnier, mieux valoriser son capital de transport que ne le ferait un chargeur sous le régime du compte propre. De fait, on sait que les choses ne se déroulent pas avec une telle transparence et une telle instantanéité, et que le problème pour les entreprises de transport est plutôt la reproduction (dynamique) de leur capital dans un contexte de restructuration et de concurrence difficile qu'une décision abstraite d'entrée ou de sortie de la branche.

Outre les raisons usuelles qui concerneraient aussi bien l'ensemble des activités (**spécialisation** des compétences accompagnée d'une diversification des débouchés), la production du transport présente deux caractéristiques techniques qui poussent à l'intensification de la division du travail qu'est sa constitution en branche autonome. L'une est la **mobilité spatiale** éminente de ce moyen de production qu'est un moyen de transport (un moyen de transport est aisément transportable ; dans le transport, le capital fixe ne l'est guère...). Elle permet d'affecter un tel outil de production successivement à plusieurs unités productives, à plusieurs flux émanant de chargeurs différents, quand aucun n'en aurait l'utilisation à plein temps (a contrario, on n'imagine pas qu'un tour, un four électrique ou un atelier de peinture soient constamment transportés d'usine en usine pour s'assurer de leur pleine utilisation). L'autre caractère du transport est que, sauf exceptions bien connues, il utilise des **outils de production** relativement **moins spécialisés** que les outils qui ont servi à fabriquer les produits qu'ils transportent : un camion peut transporter le matin des boîtes de chaussures, l'après-midi des boîtes de sardines. Le capital-transport peut donc, en termes de marché, s'extraire de la logique des filières de fabrication et se situer **transversalement** par rapport aux clivages sectoriels des capitaux chargeurs, des branches industrielles, agricoles ou commerciales.

A ces caractéristiques assez générales expliquant l'autonomisation de la production du transport, peuvent s'adjoindre d'autres raisons, très diverses selon les techniques (les modes de transport) utilisées. Même si cela paraît contradictoire (en ce sens que des causes inverses conduiraient à des effets analogues), on peut citer le caractère plus ou moins continu, progressif - ou a contrario discret - des investissements et l'importance des **barrières** techniques et financières à l'entrée dans la branche des transports. Si les investissements sont à la fois élevés et indivisibles, seule une société particulière, travaillant simultanément pour une grande diversité de clients, sera en mesure de rassembler des capitaux suffisants et de mettre en oeuvre les outils de production de transport à une large échelle : c'est le cas, au XIX^{ème} siècle, pour passer des premiers chemins de fer miniers aux entreprises ferroviaires de transport public, dont la tendance est même à se constituer en monopoles naturels. Si les investissements sont faibles ou du moins fractionnés, en revanche, d'autres catégories d'investisseurs peuvent s'engager dans la branche, surtout si un énorme capital productif immobilisé et non rémunéré est, dans le même temps, mis à leur disposition par le financement public (les infrastructures) : c'est le cas des transports routiers, dont la barrière technique et économique à l'entrée est beaucoup plus basse et où prédominent, quantitativement, les PMI.

Ces considérations peuvent se compléter et se nuancer en distinguant, comme les statistiques de trafic le permettent, entre les produits transportés, les branches utilisatrices, et en prenant en compte la distance de transport, le conditionnement du produit, le type de matériel utilisé pour le transport, le type de trajet effectué, etc.

L'ensemble de ces éléments montre que l'activité des transports ne peut se comprendre si on la limite au marché des transports (secteur et branche) ; que dans tous les cas, sous le régime du transport public comme du transport privé, elle s'insère de façon fine dans les opérations de fabrication ou de circulation. La constitution d'une part du transport en branche "de services" autonome ne saurait en altérer le caractère industriel.

4. L'INDUSTRIE DU FRET.

L'analyse précédente a distingué les rôles des divers acteurs du système de production, pour ce qui concerne la production/consommation de transport, et la vision qu'ils en ont selon la place qu'ils y occupent. Cette vision est souvent l'objectivation des

contraintes qui caractérisent la valorisation de leur propre capital dans un système de division du travail et d'interdépendance entre des agents aux intérêts tout à la fois liés et concurrents, voire contraires.

Ce système se structure selon des rapports de force complexes, touchant à l'organisation matérielle des opérations (compte tenu de l'état des techniques et de leur évolution), à la répartition des tâches entre les entreprises (selon leur spécialisation/diversification, leur taille, leur aptitude à coordonner une gamme plus large d'activités que celle de leur ressort propre), à la rentabilité différenciée des capitaux engagés. Ces rapports de force sont dynamiques, et s'alimentent des stratégies des diverses parties prenantes. On peut les caractériser par la notion de "maîtrise du transport" qui se fonde sur l'analyse concrète des processus productifs, du jeu des acteurs, et de leur traduction économico-financière : en adoptant tour à tour les points de vue de l'ingénieur, du sociologue, de l'économiste (10).

La manière dont la diversité des acteurs se saisit de l'organisation concrète des opérations et se les répartit ne relève pas seulement d'une explication sociologique. Elle a des fondements économiques plus profonds, que l'analyse précédente permet d'identifier, et par rapport auxquels s'ordonnent les modes de différenciation et de coopération entre métiers, fonctions, entreprises, branches économiques intéressées par les transports.

a) La coordination des opérations productives.

Les caractéristiques des opérations de transport permettent, on l'a vu, une autonomisation relative des capitaux productifs correspondants. Dès lors, les conditions de valorisation liées au statut de transporteur public s'établissent comme une norme à laquelle se réfèrent les chargeurs (y compris pour l'arbitrage entre transport public et privé) comme les transporteurs. Le dispositif d'ajustement entre l'offre du transporteur-façonnier et la demande du chargeur-commanditaire présente des traits spécifiques par comparaison avec d'autres flux d'échanges inter-industriels : caractéristiques de services, où les **contraintes de temps** (de "temps réel") et **de lieu** tiennent une place primordiale : l'adéquation de l'offre et de la demande doit être exacte, dans le temps et dans l'espace (on ne peut pas disjoindre : anticiper, différer, déplacer la production du transport par rapport à sa consommation). Plus profondément, le problème est en effet de **coordonner, à travers**

des mécanismes de marché, plusieurs opérations concourant à une production industrielle : ajuster la production industrielle de transport dans un processus de production plus vaste, dans la phase de fabrication (de plus en plus segmentée spatialement) comme dans la phase de circulation physique qui conditionne souvent l'accomplissement de la circulation marchande (Marx définissait le transport comme "la continuation du procès de production dans le procès de circulation et pour lui" ; dans l'histoire, les formes les plus élaborées de transport ont longtemps été prises en charge par des capitaux marchands, qui armaient des navires). La **coordination** de différentes productions est en effet beaucoup plus difficile que la coordination de l'achat de différents produits disponibles sur le marché, où la possibilité de stockage desserre la contrainte de temps. Pour les mêmes raisons, et pour ce qui concerne l'industriel-chargeur, le temps de transport s'ajoute intégralement au temps de fabrication pour déterminer le temps de production et, en outre, au temps d'immobilisation pour déterminer la longueur totale du cycle de rotation du capital.

b) La différenciation et l'interdépendance des acteurs.

Le dispositif d'adéquation d'une telle offre à une telle demande, que l'on peut dénommer "**marché des transports**", fait appel à des dispositions **réglementaires** (contingentement, tarification, etc.), actuellement en crise à échelle nationale et européenne, et à des **mécanismes économiques**. Parmi ceux-ci, la décomposition des opérations et des fonctions entre des professions et des entreprises (des capitaux) **transversales** les unes aux autres assure simultanément l'**ajustement** de l'offre et de la demande et la régulation de ses propres dysfonctionnements.

Aux deux pôles du schéma, se trouvent le chargeur d'une part, le transporteur (public) d'autre part. Ils peuvent entrer directement en contact (et ajuster leurs activités réciproques en satisfaisant aux contraintes productives déjà soulignées), sans intermédiaire. Même dans cette disposition simple, on remarque que la spécialisation du transporteur (les produits qu'il se met en mesure de transporter) ne coïncide pas nécessairement avec la spécialisation du chargeur. La logique de la **chaîne** de transport (selon la terminologie du CRET) ne coïncide pas, voire s'oppose, à celle de la **filière** industrielle. Un même transporteur peut assurer les mouvements de transport relevant de filières sans aucun lien de fabrication, et trouver dans cette transversalité les bases de sa

productivité et de sa compétitivité propres (économies d'échelle, régulation du volume d'activité, etc.).

Mais d'autres procédures sont possibles, et fréquemment mises en oeuvre, qui intercalent entre les deux pôles un nombre variable de partenaires supplémentaires, et introduisent autant de degrés de liberté additionnels dans la liaison entre offre et demande. D'une part, toute la palette des **auxiliaires** de transport qui concerne à la fois les aspects informationnels et organisationnels du transport, et certaines prestations physiques. Leur rôle, loin d'être auxiliaire, est souvent primordial dans la structuration des chaînes de transport et la conquête et l'exercice de leur maîtrise (11). D'autre part, les diverses catégories de **loueurs**, avec ou sans personnel de conduite, assurant ou non l'opération éminemment industrielle d'entretien du matériel, qui permettent un engagement et un désengagement encore plus souple du capital productif dans tel ou tel trafic.

Enfin, toutes ces **démultiplications** se redoublent encore : d'une part, par l'entremêlement des fonctions à l'intérieur des entreprises et des groupes d'entreprises, dont les frontières ne sont plus adéquates aux découpages modaux ni aux découpages professionnels traditionnels (les transporteurs sont aussi commissionnaires et réciproquement, les gros chargeurs se dotent de services de transit, etc.) ; d'autre part, du fait des mécanismes d'affrètement (de sous-traitance), éventuellement à plusieurs niveaux. Ces démultiplications visent tout à la fois à affiner l'ajustement de la production et de la consommation et à réguler ses (notables) imperfections, en reportant les effets, notamment le poids des capacités sous-employées ou au contraire la prise en charge des pointes de trafic aléatoires, sur les acteurs économiques les plus faibles : loueurs, tractionnaires, etc.

c) Fret : gestion, organisation et structures de production.

Les divers sens du mot "fret" (apparu, selon Littré, au XIII^{ème} siècle, du néerlandais "vrech" ou "vracht") confirment cette polymorphie du système de transport et l'interdépendance des divers acteurs qui y participent. Selon le **Grand Robert** (op. cit.), "fret" peut en effet signifier, compte tenu du contexte : 1) le prix de location d'un navire ; ("à fret" : en louant le bâtiment servant au transport des marchandises) ; 2) les marchandises transportées, le chargement (d'un bateau ; par extension, d'un camion, d'un avion...) ; 3)

plus généralement, le **transport** des marchandises. Location du véhicule, chargement, transport : les composantes principales du système sont présentes dans le mot qui, pour ces raisons, fait le titre de cet article.

L'étude du transport comme une opération industrielle productive (et non comme un service improductif additionnel), rejoint donc un thème permanent de réflexion de l'économie industrielle et de l'économie de l'entreprise : l'analyse comparée des relations de **coordination interne** à l'entreprise, et des relations de coopération inter-entreprises assurées par les **transactions marchandes** (avec l'arbitrage entre les coûts de la planification d'entreprise et les coûts de transaction) (12).

C'est dans cette perspective qu'il convient d'observer et d'apprécier la montée des fonctions d'**organisation**, de traitement de l'**information** dans l'ensemble des activités industrielles, et en particulier dans la branche des transports. La mise en oeuvre de la télématique ne permet pas seulement de faciliter les échanges et traitements de données (13). Les systèmes d'information tendent à se constituer en systèmes intégrés couvrant l'ensemble des départements de l'entreprise et à s'étendre à ses fournisseurs et à ses clients principaux. Ils abolissent progressivement la distinction entre information à caractère administratif, commercial, financier et technique, comptable et stratégique.

Dans les entreprises de transport elles-mêmes, l'information se dissocie du circuit physique de la marchandise et devient passible d'un espace de circulation et de traitement relativement autonome. Simultanément, le système d'information permet le **pilotage** du système de production effective selon des procédures normalisées (mais pas nécessairement centralisées), qui peuvent aussi ouvrir de nouvelles possibilités en termes de productivité ou de performances (la "qualité de service") et modifier profondément les structures mêmes de la production matérielle (14). La **forme réseau** se constitue en schéma organisationnel fondamental (15). La **messagerie** et ses développements plus ou moins performants (l'express) ou spécialisés (les "messageries en compte propre" ou directement maîtrisées mises en oeuvre par certains gros chargeurs, dans l'industrie automobile par exemple) apparaît comme la pointe avancée d'une transformation plus large, où il convient tout à la fois de gérer des flux plus fragmentés, aléatoires, dispersés, et d'assurer une rapidité et donc une flexibilité maintenues ou améliorées et, par le biais d'une agrégation de trafics (la "massification"), de limiter l'évolution des coûts.

L'étude des dynamiques de l'industrie du fret requiert donc d'entrer assez avant dans l'épaisseur technique des matériels, des procédés et des relations intra- et inter-entreprises, plus sans doute que ne le suggère l'approche de l'entreprise par la **fonction de production** (la combinaison optimale des intrants pour l'obtention d'une quantité donnée d'extrait) et par la notion de **marché**, si l'on entend par là la fixation, par confrontation de l'offre et de la demande, d'un volume et d'un prix de transaction.

*
* *

En conclusion, il faut enfin souligner que cet effort pour caractériser le transport comme une activité industrielle ne s'inscrit pas dans une conception dichotomique de l'économie opposant services et industries. Activités de services et activités industrielles ne se confondent pas (c'est-à-dire que leur distinction, formulée par l'économie classique, a un sens). Mais elles ne sont pas non plus indépendantes. Il ne s'agit pas de se défaire d'une idée reçue (le transport est un service) pour s'enfermer dans un autre schématisme (l'économie industrielle limitée aux industries manufacturières). Réinsérée dans l'économie de la production, l'économie des transports doit en effet intégrer toutes les questions difficiles que pose l'évolution des modes de produire et des modes de gérer (16).

L'activité des transports est, comme l'ensemble de l'industrie, marquée par la montée des activités de services à l'industrie, internes ou externes aux entreprises industrielles (il n'est pas question ici de services aux personnes ; quant au mot "service", il semble préférable à celui de "tertiaire", qui est lourd de toute une histoire scientifique, et qui est plutôt une définition en creux, par soustraction : est tertiaire ce qui n'est pas primaire, extraction ou culture des matières premières, ni secondaire, transformation matérielle des matières premières).

Ces services méritent leur nom en ce qu'ils ont pour fonction d'organiser, de faciliter la production d'objets matériels, ou de transactions portant, in fine, sur des objets matériels : ils sont bien au service d'autres activités. Ils sont, pour les uns, **improductifs** (sans préjuger de leur nécessité dans le cadre des rapports socio-économiques dont ils relèvent) : opérations de pur commerce, de publicité, de banque, d'assurance, etc. Ceci n'empêche nullement ces activités improductives d'être organisées selon des systèmes de production fortement structurés ("l'industrie bancaire", par exemple). D'autres sont

indirectement productifs, qui touchent à la gestion et à l'amélioration de la production, et dont on observe qu'ils s'insèrent de plus en plus finement dans le mode de fonctionnement des unités industrielles, de façon désormais intégrée aux opérations de production directe.

Ces services à la production ne sont homogènes ni dans leur champ d'application, ni dans leur contenu propre. Ils se différencient en particulier par la **qualification** et par l'**objet** du travail : on peut schématiquement opposer les services peu qualifiés, répétitifs, consistant à mettre en oeuvre des procédures normalisées (et élaborées ailleurs et auparavant) : saisie de données, opérations comptables courantes, alimentation de circuits administratifs, etc., souvent comparables à des tâches d'ouvrier spécialisé de l'industrie ; et les services dits "supérieurs", où prédominent les tâches intellectuelles d'analyse, d'élaboration, de direction : étude, recherche, ingénierie, conseil, etc.

Certains services nécessitent la mise en oeuvre d'équipements lourds, comme des matériels informatiques ou de télécommunication, d'autres se réduisent à l'intervention d'experts. Mais tous ont une **base matérielle**, qu'il s'agisse de leur objet d'application ou des conditions de leur élaboration ou de leur prestation : ne serait-ce que le temps de travail nécessaire à leur production (ce qui rend impropre l'expression courante d'investissements immatériels).

Une autre caractéristique de ces services est leur place souvent peu conforme aux **découpages organisationnels** traditionnels. Si le partage des métiers de production directe s'opère de façon relativement claire entre les entreprises et, en leur sein, entre leurs départements, les fonctions d'organisation au sens large se situent volontiers transversalement par rapport aux lignes de fabrication. Dans les transports, ce n'est pas tant les tâches de conduite ou de manutention qui se redistribuent entre les entreprises et les professions (transporteurs, auxiliaires et leurs multiples variantes, et chargeurs eux-mêmes) que les tâches de conception, organisation et pilotage : les véritables activités de service à la production qui se développent dans l'industrie du transport.

Les quelques éléments typologiques esquissés ci-avant parmi les services à l'industrie - externes ou internes aux entreprises industrielles, improductifs ou plus ou moins (indirectement) productifs, déqualifiés et répétitifs ou plus "intellectuels", nécessitant ou non des équipements matériels importants (intensité capitalistique), intégrés ou non aux opérations de production directe - n'épuisent pas une analyse qui reste à faire.

Il est clair en tout cas que, dans le mouvement concret de l'économie, la distinction ne passe pas aujourd'hui entre **branches entières**, que l'on qualifierait globalement de branches de services ou de branches industrielles. C'est à l'**intérieur** des différentes branches et dans leurs inter-relations que s'opère la distinction et la synergie entre activités de service et activités de production directe. Cette dimension interne et externe à la fois est d'autant plus nette que c'est précisément à travers les activités de services que se règlent les relations intra- et inter-entreprises, que le développement des unes passe par le renforcement des autres (les fonctions d'**intermédiation**).

On peut enfin s'interroger sur les **enjeux** de la discussion ainsi ouverte, contrariant bien des idées admises. L'enjeu intellectuel vient en tête, et l'opportunité de savoir si une notion est ou non pertinente n'a pas à être autrement justifiée. Mais il est aussi des enjeux, directs et indirects, plus concrets. Dans le champ de la **recherche**, établir la nature industrielle de la production des transports de produits contribue à réduire la coupure qui subsiste entre les branches académiques de l'économie des transports et de l'économie de la production : avec leur rapprochement, les spécialistes des transports gagnent l'usage de nombre de concepts et de questions qui peuvent enrichir l'étude de leur domaine. Dans le champ **politico-économique**, la distinction entre industries et services leur associe des statuts différents dans l'analyse de leur conjoncture propre et de leur contribution à la conjoncture globale : songeons à la distinction qui demeure entre balance commerciale et balance des biens et services, la première étant couramment assortie d'un statut plus structurel que le seconde. Les politiques industrielles, les politiques territoriales ignorent souvent la production des transports, censée être induite - et non inductrice - dans le mouvement global du développement. Enfin, l'enjeu est sensible dans le domaine **professionnel** lui-même. Ce sont les transporteurs "modernistes" qui revendiquent tout à la fois leur caractère de prestataires de services et leur caractère de producteurs industriels à part entière, capables de discuter d'égal à égal, en termes de rapport de force économique mais également en termes d'identité culturelle professionnelle, avec les chargeurs.

Il y a des services et de la production industrielle directe dans les activités de transport. Et cet enchevêtrement s'enrichit encore des relations, de plus en plus fines, entre branche des transports et branches de l'industrie, du commerce et de l'agriculture (qui sont en outre transporteurs pour leur propre compte). La caractérisation habituelle globale du transport comme service tient, on l'a vu, au statut particulier de façonnier du transporteur public dans le système de production. On peut penser que, avec la diminution drastique des

stocks et la production "juste à temps" (la **tension des flux**), les contraintes de temps dans la fabrication vont bientôt ressembler aux contraintes qui pèsent déjà sur le transport ; que, tout en conservant leur statut juridique de fournisseur, les industriels sous-traitants fonctionneront de plus en plus dans une position de façonnier vis-à-vis de leur donneur d'ordres. Il ne faudra pas, alors, qualifier des pans entiers de l'industrie manufacturière d'activités de services, mais observer concrètement comment, dans un mouvement de **complexification** et d'**intégration** de la production, activités de **services** et activités de **production immédiate** se recomposent.

NOTES

- (1) Mené de façon autonome, ce travail de réflexion sur le domaine des transports converge sur bien des points avec la recherche, plus vaste et ambitieuse, de DELAUNAY (J.C.) et GADREY (J.). *Les enjeux de la société de service*. Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 1987.
- (2) L'ensemble de ces questions a suscité une énorme littérature. Nous limiterons, pour l'essentiel, nos renvois bibliographiques à des travaux touchant le champ des transports.
- (3) BESSAY (G.), (éd.). *Perspectives transports 2005*. MELATT (OEST), août 1987, polygr.
- (4) MATHE (H.), TIXIER (D.). *La logistique*. Coll. Que sais-je ?, PUF, 1987.
- (5) COLIN (J.). *Stratégies logistiques : analyse et évaluation des pratiques observées en France*. Thèse en économie des transports, Aix en Provence, 1981, et l'ensemble des travaux du CRET.
- (6) BERNADET (M.). "Réflexion sur la notion de qualité de service dans les transports de marchandises", in *Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 11-12, Caen, Paradigme, 1985.
- (7) Cf., parmi mille exemples, le *Thésaurus de l'Encyclopedia Universalis* (Paris, 1968, 20 vol.) : "Ce qui distingue les biens des services, c'est le fait que les biens sont des objets physiques ayant un volume et un poids et qui peuvent être accumulés dans l'espace, alors que les services consistent en mouvements qui se succèdent dans le temps. On peut stocker des biens mais non des services. Un véhicule est un bien, le transport un service".
- (8) *Le Grand Robert de la langue française* (Paris, Le Robert, 1985, 10 vol.) définit le service (apparu en 1155, du latin "servitium", esclavage, servitude, de "servire") sous quatre rubriques : 1) obligation de servir, 2) ce que l'on se fixe

comme un devoir, 3) action de servir, 4) ensemble organisé d'activités destinées à remplir un besoin. Le service "en tant que tel" n'apparaît donc que comme un sens dérivé, par réification du sens étymologique.

Le mot industrie dérive d'un adjectif, qui s'applique à l'état d'esprit de celui qui se livre à une occupation (de "industrius", actif, travailleur, zélé). L'industrie (le mot apparaît en 1370) est donc d'abord "l'habileté à exécuter quelque chose", "habileté inventive jointe à une activité suivie". Ce n'est qu'après l'Encyclopédie (1765 : "technique industrielle, machinisme") qu'apparaît le sens moderne (1771) "d'ensemble des activités économiques ayant pour objet l'exploitation des richesses (...) ainsi que la transformation des matières premières (...)".

- (9) Cf. "Y a-t-il surcapacité du transport routier de marchandises ?", in *Transports*, n° 317, septembre 1986.
- (10) Voir : "Les relations de maîtrise dans le transport de marchandises", in TRIPIER (P.). *Travailler dans les transports*. L'Harmattan, 1987.
- (11) Voir : COULOMB (F.), SAVY (M.). *Les auxiliaires de transport : approche bibliographique*. CERTES-LATTS, pour le SERT (MELATT), 1987.

COULOMB (F.), SAVY (M.). "A la charnière du changement : les auxiliaires de transport", in *Culture Technique*, n° spécial Transports, à paraître en 1988.
- (12) COASE (R.H.), 1937. "La nature de la firme", in *Revue Française d'Economie*, vol. 11, 1, hiver 1987, pp.131-163.
- (13) MITTMAN (B.), MITTMAN (R.J.). *Echange de données informatisées (E.D.I.) : tendances et questions*. Document de travail. Northwestern University et CERTES-LATTS, 1987, 21 p. polygr.
- (14) BESSON (P.), SAVY (M.), VALEYRE (A.), VELTZ (P.). *Gestion de production et transport : vers une nouvelle économie de la circulation*. Caen, Paradigme, sous presse.

(15) DUPUY (G.). *Systèmes, réseaux et territoires*. Presses de l'ENPC, 1985, et l'ensemble des *Cahiers du groupe Réseaux* animé par G.DUPUY.

(16) BESSON (P.). "Automatisation et contrôle : une nécessaire évolution", in *Revue Française de Gestion*, n° 63, juin-juillet-août 1987, pp. 42-50.

VELTZ (P.). "Rationalisation, organisation et modèles d'organisation dans l'industrie", in COHENDET, HOLLARD, MALSCH, VELTZ (ed.), *Du taylorisme au systémisme : nouvelles formes de rationalisation dans l'entreprise, en France et en Allemagne*, Economica, à paraître.