

Analyse de filières industrielles

La thématique transport et logistique

Transports
01

Cette note d'information s'adresse à tous les services susceptibles de travailler de façon plus ou moins approfondie sur les questions relatives aux filières industrielles, à leurs évolutions, et aux liens avec le transport. En particulier, elle vient en aide aux services comme les Directions Régionales de l'Équipement (DRE) et les Administrations Centrales qui mènent, depuis plusieurs années, des réflexions sur un certain nombre de filières en lien avec l'aménagement du territoire et le transport : possibilités de report modal, gestion d'itinéraires pour des transports exceptionnels, développement de compétences, moyens de manutention portuaires...

Ce travail rassemble des enseignements tirés des travaux sur les filières réalisés par le Réseau scientifique et technique de l'Équipement. Pour plus d'information sur chacune des filières "Pâte à papier", "Peinture", "Voitures neuves" et "Déchets", on se reportera aux travaux des Centres d'Études Techniques de l'Équipement (CETE). La présentation de cette note suit la démarche retenue pour l'analyse des filières choisies : de l'approche générale de la filière aux caractéristiques de la prestation de transport, en passant par les relations entre chargeurs et transporteurs.

Cette note est un outil d'aide à la réalisation d'études ou d'analyses portant sur une ou des filières. Elle se limite à un éclairage méthodologique et à des conseils pratiques pour identifier le pourquoi et le comment du transport, sans fournir d'éléments quantitatifs relatifs aux flux des filières étudiées.

Ces enseignements sont présentés sous la forme d'un ensemble de fiches.

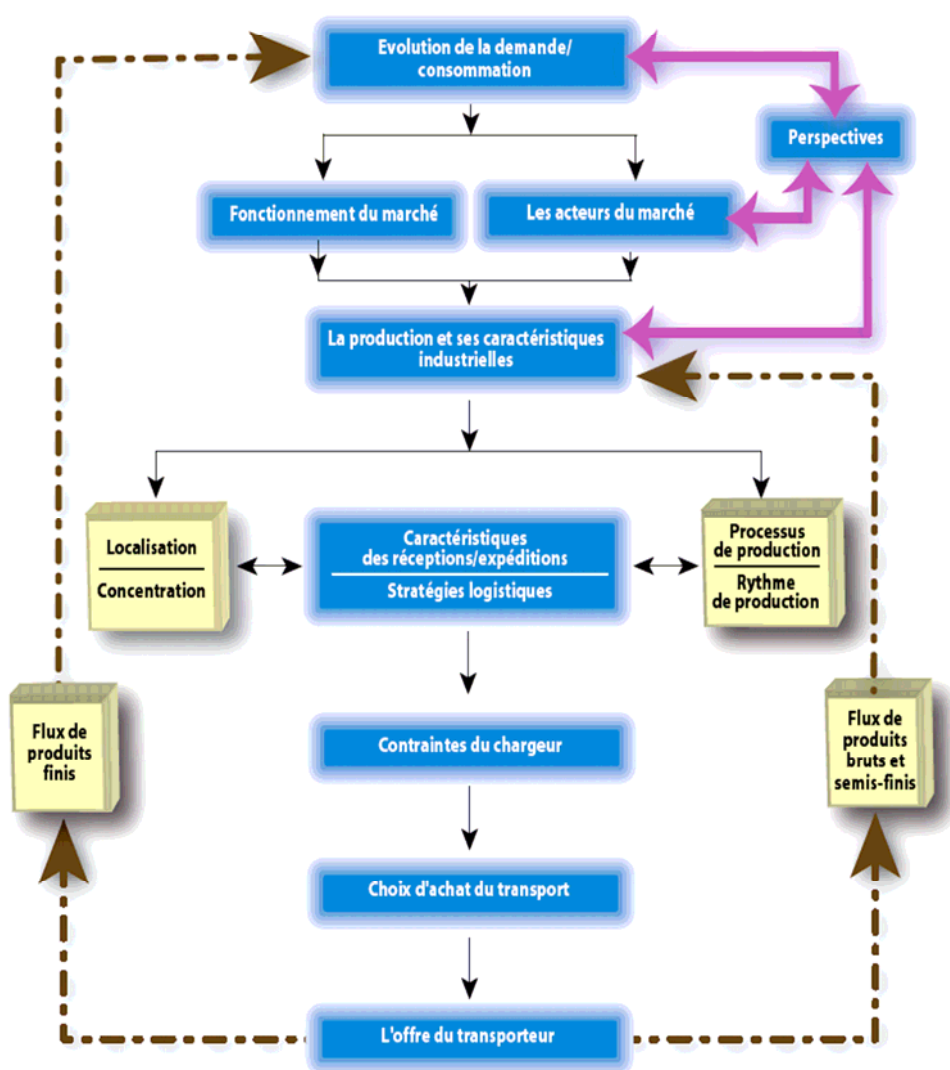
Sommaire

Définition d'une filière et d'un produit	3
La production et ses caractéristiques industrielles.....	4
Les caractéristiques des expéditions à l'échelle de l'entreprise	5
La consommation	6
Le fonctionnement du marché et les acteurs.....	7
Les flux	8
Les contraintes du chargeur	9
Les choix d'achat de prestation de transport.....	10
L'offre du transporteur	11
Perspectives de la filière	12

Pour mener à bien une analyse d'une filière industrielle, il est conseillé de suivre l'ordre des fiches de cette note d'information. Le graphique ci-dessous précise le fonctionnement général d'une filière. Il renvoie à différentes fiches détaillées.

Les blocs entourés d'un pointillé sont cliquables et permettent d'atteindre directement la fiche concernée.

Fonctionnement d'une filière



Graphique n°1: schéma du fonctionnement d'une filière

Fiche 1

Définition d'une filière et d'un produit

Les questions à se poser

- Quel est l'objet de mon étude ?
- Comment en fixer les limites ?
- Où trouver les premiers éléments ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

L'étude d'une "filière" et celle d'un "produit" sont deux choses différentes.

L'étude d'une filière s'intéressera aux acteurs amont et aval, aux liens qui les unissent, à leur situation économique et au potentiel de développement, pour des enjeux qui peuvent être variés (emplois, mutations industrielles, évolutions des processus de consommation ...).

L'approche "produit" est plus restrictive et se limitera en général à un doublon produit-problématique tel que le "transport de véhicules neufs" ou les "exportations de céréales". Dans la suite de la note, on gardera le terme générique d'étude de filière qui renverra aux deux approches expliquées ci-dessus.

Après avoir retenu un sujet d'étude, il est important de le définir précisément. La **définition** pourra s'appuyer sur les contours d'un ou de plusieurs syndicats professionnels, sur la classification NST (nomenclature pour les statistiques en transport) ou selon d'autres critères à définir. *Par exemple, pour l'étude sur la filière peinture, le travail a été fait à partir de la NST 892 qui comprend les peintures mais aussi les encres et produits de teinture [5].*

Il est généralement conseillé de commencer le travail par un entretien avec les **syndicats professionnels** et d'autres spécialistes du secteur. Ceux-ci permettront d'avoir une vision globale, de définir les limites de l'étude ainsi que les points d'intérêt particulier et apporteront les premiers éléments statistiques. On pourra aussi se tourner vers le **SESP** (service économique, statistique et prospective du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable), en particulier pour l'exploitation de la base SITRAM avec un filtre par NST, ou vers le **SESSI** (service des études et des statistiques industrielles du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi). L'INSEE peut aussi fournir une image des liens entre les secteurs économiques à travers les comptes de la nation (CCTN, Commission des comptes transport de la nation) et le tableau des entrées-sorties¹. Pour certaines filières (hors pondéreux notamment), l'enquête ECHO réalisée par l'Inrets [20] peut produire des données de cadrage. Les estimations quantitatives réalisées à partir de cette base sur une filière précise sont à manier avec grande précaution, en fonction de la représentativité de la filière étudiée dans les enquêtes.

Certaines banques ont aussi réalisé des travaux sur certaines filières dans le cadre de leurs travaux de prospective et d'analyse de la situation économique du pays avec des zooms régionaux ou thématiques. En particulier, la Banque de France a réalisé quelques études sectorielles dans le cadre de son observatoire des entreprises².

L'approche territoriale pourra être complétée par des contacts auprès des **CCI** (chambre de commerce et d'industrie) et des antennes locales des syndicats professionnels.

Recommandations

Une définition précise du champ de l'étude est nécessaire. Elle permet d'en définir les limites en les justifiant. Les premières informations seront à rechercher auprès des syndicats professionnels nationaux et de leurs représentants régionaux et des CCI.

¹ Le tableau des entrées – sorties analyse chacun des produits de la nomenclature selon l'origine (production nationale ou importations) et sa destination (consommation finale, exportations, investissements). <http://www.insee.fr> ; rubrique nomenclature, définitions, méthodes / définitions

² Productions de l'observatoire des entreprises : <http://www.banque-france.fr/fr/publications/observatoire/observatoire.htm>

Fiche 2

La production et ses caractéristiques industrielles

Les questions à se poser

- où se situent les sites de production et pour quelle raison ?
- la production est-elle concentrée en terme de sites et d'acteurs ?
- quelles sont les matières premières utilisées ? d'où proviennent-elles géographiquement ? l'approvisionnement des usines a-t-il varié ou risque-t-il de varier ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

La **localisation** d'un site de production dépend en général du couple "localisation / coût de transport" de ses approvisionnements et de ses expéditions. La dimension historique est aussi à prendre en compte car elle explique, compte tenu des coûts de transport pratiqués et des coûts de re-localisation des usines pratiqués à l'époque, certaines géographies industrielles. *Ainsi les usines fabriquant la pâte à papier se situent à proximité des forêts car les coûts de transport des matières premières étaient très élevés lors du choix de localisation et les gains possibles par un "déplacement" des sites de production ne couvrent pas les frais à engager contrairement à la situation de la métallurgie [4].* Enfin, la présence d'un historique régional du secteur entraînant la présence de sous-traitants et de main d'œuvre explique certaines localisations nouvelles à l'image de l'usine d'assemblage de Smart en Lorraine [6].

Le deuxième élément à analyser pour comprendre le fonctionnement de la filière puis les flux de transport est la **concentration** de la production qui se traduit par le nombre de sites de production et leur aire de marché ou de livraison. *L'industrie automobile est ainsi très concentrée avec peu de sites d'assemblage final qui sont par ailleurs spécialisés : toutes les Citroën C4 Picasso sont produites sur le site de Vigo en Espagne et livrées ensuite vers tous les clients mondiaux [6].* Cette concentration favorise une massification des flux à la sortie de l'usine et permet ou oblige des choix modaux autres que le camion.

Il peut être utile de s'intéresser au **processus de production** et aux **matières premières** utilisées. Une modification du processus liée par exemple à l'intégration d'éléments semi-finis peut changer l'origine et le volume des approvisionnements. *Ainsi, le développement du recyclage dans la filière papier modifie l'origine géographique des approvisionnements des usines de pâte à papier et entraîne une augmentation des volumes unitaires expédiés du fait des départs depuis les centres de recyclage ou les ports [4].*

Enfin, au niveau du **rythme de production**, on a deux situations possibles: la planification industrielle avec une connaissance des flux et une vision fiable ou, au contraire une production qui peut être soumise à des aléas sur le volume et les dates de "livraison" (par exemple les aléas climatiques et leur influence sur la production agricole).

Recommandations

Une rapide analyse de l'outil industriel est conseillée car elle permet de mieux comprendre le fonctionnement de la filière, la situation des acteurs ainsi que les choix d'organisation de transport et donc de choix modaux.

Fiche 3

Les caractéristiques des expéditions à l'échelle de l'entreprise

Les questions à se poser

- comment mesurer les expéditions ?
- quel conditionnement des marchandises ?
- quel est le contenant ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

Avant de s'interroger sur l'organisation du transport et les choix modaux, il faut regarder les principales caractéristiques des expéditions : volume annuel, fréquences des expéditions, taille de chacune d'elles et nombre de clients concernés. On conseillera de s'intéresser à l'envoi qui est caractérisé par un couple produit/client. C'est la démarche retenue par l'INRETS dans son enquête ECHO [20] qui donne un certain nombre d'éléments au niveau national sur le nombre d'envoi, leur taille, les volumes annuels en fonction des caractéristiques des entreprises (taille, secteur...).

Au-delà de ces données générales concernant une **estimation des expéditions**, les conditions même des expéditions devront être analysées en particulier en ce qui concerne **l'unité de conditionnement** si elle existe et celle du transport. Par exemple, le transport en vrac est très présent dans le domaine des matériaux de construction ou des productions agricoles. Il est alors réalisé en camion benne ou wagons spéciaux et l'unité de transport est en général le camion "complet" (25-28 t de charge utile), le train complet ou plus rarement le wagon isolé. Au contraire, l'utilisation de palettes permet beaucoup plus de souplesse à l'expédition puisqu'il est aujourd'hui possible de les confier à un transporteur par lot de 33 (camion complet) ou une par une en entrant dans un système de type messagerie industrielle. Dans tous les cas, on précisera les types de matériel utilisés (camions porteurs, semi-remorques, véhicule utilitaire, type de wagon ou de barge...) et ses spécificités.

Recommandations

Il est nécessaire d'avoir en tête les caractéristiques possibles des expéditions et les ordres de grandeur des contenants. On pourra pour cela se reporter au guide du Sétra "Transports de marchandises : caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport" [16].



Fiche 4

La consommation

Les questions à se poser

- où se situe la consommation et pour quelle raison ?
- la consommation est-elle concentrée en terme de sites et d'acteurs ?
- comment évolue-t-elle ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

La première question à se poser est : "qui consomme et où ?" Au-delà du jeu d'acteur qui est précisé dans la fiche suivante, ce sont les questions de **localisation** et de **concentration** de la consommation que l'on souhaite aborder dans ce paragraphe. *L'étude sur la peinture montre une répartition relativement homogène sur tout le territoire de la consommation de peinture avec de nombreuses petites structures. Au contraire dans l'industrie papetière, les consommateurs de pâte à papier sont peu nombreux et concentrés dans quelques zones géographiques [5].* Selon les filières étudiées, les explications sur la localisation et la concentration de la consommation seront à rechercher du côté de la répartition de la population (cas des produits de consommation courante comme les lessives), du côté des régions industrielles de manière générale (cas de la métallurgie) ou dans des zones précises liées à l'histoire de ce secteur (jouet et transformation des plastiques dans l'Ain). D'une manière plus générale, il faudra se demander si le produit est un produit de consommation courante ou un produit industriel car le fonctionnement de la filière, et en particulier les acteurs seront alors différents. Par ailleurs, les acteurs des filières industrielles sont souvent moins connus du grand public et donc des commanditaires ainsi que de certains bureaux d'études non spécialisés sur ces questions.

En terme d'**évolution** de la consommation, il faut prendre en compte les tendances lourdes ou les ruptures dans les modes de consommation et les phénomènes de saisonnalité. *Dans la première catégorie, on va trouver la diminution en part de marché des automobiles de la gamme familiale au profit de celles de la gamme moyenne [6].*

Au niveau de la saisonnalité, on observe par exemple un déplacement vers les lieux touristiques des consommations de boisson lors des mois d'été. Ces évolutions de la consommation ont des conséquences sur l'outil de production et les flux de transport.

Enfin, la question d'une existence possible de **produits de substitution** devra être posée. Le développement de la photo numérique entraînant la fermeture d'usines liées à l'activité de la photographie argentique (pellicules) montre par exemple comment une implantation industrielle peut disparaître en quelques mois avec ses emplois et ses flux.

Recommandations

Comme pour la production, on conseillera de se pencher sur les débouchés des produits étudiés en particulier avant de prendre des rendez-vous pour des entretiens afin d'être crédible et d'obtenir des informations et des analyses de qualité (avoir en tête les tendances générales de consommation et les ruptures possibles ou en cours).



Fiche 5

Le fonctionnement du marché et les acteurs

Les questions à se poser

- Quels sont les liens entre les acteurs ? quel contrôle par les uns ou les autres de la chaîne et donc des flux de transport ?
- Existe-il des intermédiaires du type grossiste ou centrale d'achat entre les producteurs et les consommateurs ?
- Qui gère le stockage ? où est-il fait ?
- Qui sont les leaders sur ce marché ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

Un regard sur les acteurs en présence permet de comprendre les **rapports de force** et les organisations de transport qui peuvent en découler. *Le contrôle, par les constructeurs automobiles des circuits de distribution permet une centralisation des décisions de transport et une massification des flux* [6]. L'existence d'intermédiaires comme les grossistes ou les centrales d'achat qui centralisent dans un entrepôt la gestion du stock peut entraîner des allongements des distances de transport mais aussi des possibilités de massification. Ainsi, le marché des fleurs à Amsterdam voit transiter des productions de toute l'Europe avant d'être dispatchées et éventuellement renvoyées vers leur pays d'origine.

Les questions de la localisation de l'entrepôt et de la gestion du stock sont importantes car elles ont des effets sur les flux et leur éventuelle massification. *Ainsi l'entreprise Gefco a obligation de mettre en place les moyens pour évacuer la totalité de la production des usines de son client (PSA) qui ne veut pas de stock en sortie d'usine car le stockage occupe de la place sur des sites par ailleurs déjà très étendus* [6]. Cette situation est plutôt favorable à l'utilisation d'un mode massifié et à l'optimisation des plans de transport. *Pour la fabrication de la pâte à papier, la gestion de stocks est décentralisée en forêt et mobile ce qui rend la massification des approvisionnements difficile d'ou les fermetures des gares bois de la SNCF* [4].

Les études sur la peinture ou les voitures neuves nous rappellent aussi que l'existence ou le volume du stock dont le coût annuel est d'environ 20 à 25% du coût du produit dépendra aussi de notions telles que l'obsolescence ou les dates limite de consommation ainsi que du cycle du produit (démarrage, régime de croisière, fin de vie). L'enquête ECHO [20] nous rappelle cependant que le volume des stocks a globalement baissé de 18 % entre 1988 et 2004.

Enfin, l'étude de fonctionnement du marché devra aborder la situation des entreprises les unes par rapport aux autres : qui sont les leaders ? quelle est la situation financière des entreprises que l'on rencontre ? comment évolue le marché ces dernières années ? ... *Dans le cas des voitures neuves, l'évolution de la situation de l'entreprise CAT est nécessaire à la compréhension globale des réorganisations au sein de la logistique automobile et à l'apparition d'opérateurs mondiaux multi-clients* [6]. Les syndicats professionnels ainsi que la lecture de la presse professionnelle et économique seront à ce stade les principaux fournisseurs d'information.

Recommandations

Cette réflexion sur le fonctionnement du marché doit permettre une prise de recul par rapport à la situation des acteurs, en particulier dans les cas où l'on en connaît certains mieux que d'autres (proximité géographique, communication plus développée à travers la presse, ...).

Fiche 6

Les flux

Les questions à se poser

- Quels sont les volumes transportés ? quelle unité de mesure ?
- Comment connaître les origines et destinations ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

La question des **flux** est en général la plus attendue dans une étude filière, et l'une des plus difficile à obtenir. En France, l'approche statistique la mieux étayée au niveau national, voire régional, sera obtenue à partir de la **base SITRAM du SESP** [22]. Pour des raisons de limites d'analyse statistique, il n'est pas possible de réaliser des croisements "zone géographique / produit" trop fins. Par ailleurs, la base donnera la vision des flux à travers l'unité "tonne" qui n'est pas forcément celle qui a du sens pour la filière. *Ainsi pour l'automobile, les flux se compteront en nombre de véhicules et non en tonnes* [6]. Dans d'autres secteurs comme les livraisons de carburant, l'unité pourra être le litre. Il est donc conseillé, en complément, d'interroger les syndicats professionnels qui, sans avoir une vision exhaustive et statistique des flux, pourront donner les éléments généraux et confirmer les éléments de SITRAM ou permettre une cartographie même grossière des flux. La base SITRAM peut aussi permettre des calculs de distance moyenne par type de produit ce qui permettra d'apprécier le caractère local ou plutôt national de la filière. Les valeurs de distance moyenne doivent cependant être prises avec précaution, en s'assurant qu'on a bien isolé un couple produit-type de transport.

L'approche des flux peut aussi être vue à travers des **enquêtes** auprès des chargeurs. La principale d'entre elles est l'enquête chargeur opérateur (ECHO) de l'INRETS [20].

Dans le cas des industries très concentrées et bien équipées en outils de gestion, une analyse particulière de quelques sites avec les responsables transports doit être possible et donner une vision des flux régionaux.

Il existe par ailleurs des **enquêtes routières** auprès des entreprises de transport ou des chauffeurs routiers au cours desquelles on note le type de produit transporté en même temps que les volumes et les origines et destinations. Ce type d'enquête est assez rare mais on peut citer l'existence d'enquêtes récurrentes aux frontières (enquête CAFT du SESP [21]).

Recommandations

Les attentes sont souvent fortes sur la connaissance des flux. On pourra soit opter pour une approche synthétique avec des cartes validées par les principaux acteurs, soit rechercher des quantifications plus précises ce qui demandera une ou des enquêtes.

Fiche 7

Les contraintes du chargeur

Les questions à se poser

- Quels sont les volumes à expédier ?
- Quel est le délai demandé ?
- La marchandise présente-t-elle des contraintes spécifiques ? réglementation, température, conditionnement
- Les lieux d'enlèvement ou de livraison présentent-ils des contraintes spécifiques ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

Les contraintes du chargeur regroupent en fait deux familles : celles **liées à la marchandise** et celles concernant **l'organisation du chargeur**.

Dans la première catégorie, on trouvera des éléments relatifs à l'application de réglementations (transport de matières dangereuses par exemple), les questions liées aux températures dirigées (chaud, froid, surgelé) ou des obligations nées du conditionnement du produit. En particulier, on trouve dans le transport de matières dangereuses des contraintes spécifiques liées à la sécurité : assurance, responsabilité, suivi des marchandises. *Pour l'automobile, la question de la protection contre le vol et les dégradations sera prépondérante pour le choix du mode de transport, le matériel et le transporteur retenu ainsi que pour les qualifications et formations des conducteurs qui sont aussi chargés de la manutention du chargement [6].*

D'autres contraintes sont imposées par le chargeur en fonction de l'organisation interne de ses expéditions (horaires d'ouverture, capacité de recevoir plusieurs camions en même temps) ou de sa politique commerciale (délai et services annexes à la livraison comme l'installation).

De façon générale, les contraintes que l'on a citées pour l'expéditeur à l'enlèvement de la marchandises sont susceptible aussi d'exister au niveau du point de livraison (et c'est souvent le cas). Ainsi, dans la grande distribution, des horaires de livraison s'imposent à tous les fournisseurs, et dans certains cas des contraintes de remplissage total des camions.

Certaines contraintes se poseront au transporteur indépendamment des conditions imposées par le chargeur comme les arrêtés réglementaires pris par les maires concernant le type de matériel, les horaires ou les durées d'occupation de la voirie. De la même manière, les livraisons à domicile, chez les particuliers dans le cadre d'un commerce "B to C" (business to consumer), posent la difficile question de la gestion du "dernier kilomètre". Les derniers points que nous venons d'évoquer ne sont pas à proprement dit des contraintes du chargeur mais ils s'imposent pour le transporteur comme des obligations à prendre en compte pour la réalisation de sa prestation.

Globalement, les contraintes doivent se trouver dans le **cahier des charges** que l'entreprise responsable du transport va imposer à ses fournisseurs ou joindre à son appel d'offres. Le cahier des charges comportera les informations nécessaires au transport de la marchandise depuis son enlèvement jusqu'à la livraison ainsi que les procédures à suivre. Il comprendra normalement une description de la marchandise, de son conditionnement (colis, palettes gerbables ou non), de ses conditions d'enlèvement et de livraison (horaires, moyens mis à disposition). Il devra aussi présenter les procédures de commande de transport et de circulations d'information.

Recommandations

On ne devra pas oublier les deux familles de contraintes : celles relatives à la marchandise et celles liées à l'entreprise. Il faut aussi garder en mémoire que de nombreuses entreprises se passent de cahier des charges et ne formulent pas expressément les conditions du transport se contentant de faire appel, si besoin, au contrat type. (voir fiche 9).

Fiche 8

Les choix d'achat de prestation de transport

Les questions à se poser

- "Faire" ou "faire faire" ; quel est le degré d'externalisation des prestations transport et logistique ?
- Comment est choisi le porte-feuille de prestataires ?
- Quelle est la durée des contrats de transport et de logistique ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

Le premier **choix commercial** que devra faire une entreprise sera soit de mettre à la disposition de son client la marchandise à la sortie de son site de production soit de la lui livrer. En général, la livraison est incluse dans le prix et le vendeur choisit et paie le transport mais ce n'est pas toujours le cas. Pour aller plus loin, on pourra s'intéresser aux incoterms³. Le second choix sera opérationnel : l'industriel va-t-il assurer le transport avec ses propres moyens et salariés ou va-t-il faire le choix d'une **externalisation**. Les chargeurs ont aujourd'hui de plus en plus tendance à externaliser les prestations de transport et de logistique à des sous-traitants. Ainsi, le compte propre ne représente plus que 15 % des véhicules-kilomètres et 90 % des entreprises françaises confient des opérations logistiques à un prestataire. *Le travail sur la filière peinture et les entretiens effectués auprès d'artisans rappellent néanmoins le rôle important du **compte propre** [5]*, c'est à dire de la livraison par le producteur sans faire appel à un transporteur, pour les petites structures. Les travaux sur le transport de marchandises en ville montrent que la majorité des parcours de livraison et enlèvement sont réalisés en compte propre.

On observe par ailleurs, une tendance à la **centralisation des achats de transport** dans les grands groupes industriels multi-sites au détriment des établissements. Cette reprise en main s'accompagne en général d'une réduction du nombre de transporteurs, d'une contractualisation accrue des relations avec les fournisseurs et plus globalement d'une prise de contrôle des services achat au détriment des services expéditions.

Au niveau de la durée des contrats, la situation évolue très vite en fonction du rapport entre l'offre et la demande de transport. Au début des années 2000, les chargeurs obtenaient les meilleures conditions de transport avec des contrats courts ou en ayant recours à de l'affrètement spot grâce à l'existence de larges capacités de transport et à l'arrivée d'entreprises des pays de l'Est. Depuis quelques années, on observe des tensions sur le marché du transport routier suite aux réductions de parc par les transporteurs et au transfert depuis le ferroviaire. Dans de nombreux secteurs, on observe ainsi une tendance à la contractualisation et à la réservation de capacité de transport ; dans d'autres secteurs, on aura une augmentation des durées de contrats de transport (contrats d'une durée de 2 à 3 ans). En ce qui concerne la logistique, les durées sont en générale plus longues à cause de la complexité de la prestation. On observe cependant une tendance à la diminution car les chargeurs maîtrisent de mieux en mieux la gestion de la sous-traitance ainsi que l'éventuel changement de prestataires et peuvent donc se permettre de réduire la durée des contrats.

Recommandations

Le chargeur a un rôle très important dans la chaîne de transport. Il ne faut pas le réduire au choix du mode mais au contraire être conscient que les choix de transports peuvent être stratégiques pour l'entreprise et que celle-ci a à sa disposition des stratégies nombreuses et variées.

³ International Commercial Terms. Ensemble des termes définissant la responsabilité de l'acheteur et du vendeur dans le contrat (couvre le transport, l'assurance, etc.).

Fiche 9

L'offre du transporteur

Les questions à se poser

- L'offre est-elle dédiée au client ou à la branche d'activité ou s'agit-il d'un service standardisé ?
- Quelle est l'unité de facturation ?
- Comment l'offre tarifaire est-elle construite ? existe-t-il des procédures d'indexation ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

Tous les transporteurs cherchent à répondre au mieux aux attentes de leurs clients tout en optimisant l'utilisation de leurs moyens de production que sont les chauffeurs et les camions. En fonction des spécificités demandées par le chargeur au niveau du matériel, de leur disponibilité, des prestations annexes à réaliser, l'entreprise de transport peut soit mettre à disposition des moyens dédiés à un chargeur, soit mettre en place des moyens spécifiques à une branche industrielle (automobile) soit traiter tout type de demande avec l'ensemble de son parc. Au-delà de l'organisation de sa production, le transporteur peut proposer aux chargeurs des **services annexes** comme le stockage, la gestion des flux, l'installation et la mise en service du produit.

En fonction de la prestation mise en place, il y aura un mode de facturation spécifique : à la journée, à la prestation, au forfait, à la tonne, au litre ou au colis, à la distance, etc. L'arrivée de juristes dans les entreprises pour la gestion des contentieux et plus globalement la professionnalisation du transport routier en France tend à contractualiser les relations client-fournisseur. En absence de contrat de transport spécifique, c'est le contrat type [17] mis en place par le ministère en charge des transports qui fera référence. Au niveau des facturations, les récents décrets [18 et 19] sur la prise en compte des hausses des carburants via une procédure d'indexation des prix de transport et sur les délais de paiements ont en partie modifié les relations entre transporteurs et chargeurs.

Par ailleurs, en ce qui concerne la gestion des moyens de production, les transporteurs doivent faire face au renouvellement de leur flotte et certains rencontrent des difficultés de recrutement des chauffeurs poids lourds. *C'est le cas pour le transport de bois qui demande des chauffeurs outre de savoir conduire des camions chargés et de grandes dimensions sur des routes forestières, de réaliser les chargements avec des grues* [4].

Enfin, il ne faut pas oublier que, comme le chargeur, le transporteur a en général le choix entre réaliser la prestation avec ses propres moyens ou **sous-traiter**. Il peut donc faire appel à la sous-traitance au cas par cas pour faire face à un pic d'activité ou dans le cadre d'une stratégie sur certains marchés ou d'une manière plus vaste encore, en travaillant comme organisateur de transport.

Recommandations

Il faut donc prendre en compte le fait que les possibilités d'organisation pour un transporteur sont relativement nombreuses et diverses. En fonction du rapport de force entre le chargeur et le transporteur, l'offre pourra être standard ou spécifique à un client.

Fiche 10

Perspectives de la filière

Les questions à se poser

- Comment vont évoluer les flux dans les années à venir ?
- Comment va évoluer la situation économique des acteurs ?

Quelques éléments de réponse, méthodes et sources

Toute étude de filière doit se conclure par des éléments de perspective. On pourra se contenter de dresser les tendances en cours et les éléments probables ou possibles de changement de l'environnement économique ou réaliser un véritable travail de prospective. Ce dernier sera basé sur un horizon temporel plus lointain. La prospective est un exercice difficile qui ne permet pas une prévision de l'avenir mais trace des futurs possibles qu'il s'agira ensuite de construire avec (ou sans) l'ensemble des partenaires concernés.

Pour dresser des éléments de perspective, il faut prendre un **double recul** : temporel (que se passera-t-il dans 10 ans ?) et spatial (qu'est ce que la mondialisation va changer ?).

Les éléments principaux à prendre en compte concernent :

- l'évolution de la réglementation qui peut avoir des conséquences sur la production et sur la distribution des produits. *Ainsi le règlement européen 1400/2002 réorganisant la distribution automobile oblige les constructeurs à modifier leurs organisations et pourrait avoir des conséquences sur les flux et les choix de transport ;*
- la globalisation des échanges qui entraîne la division spatiale et la délocalisation du travail qui ont des conséquences sur les flux ;
- les évolutions de la consommation avec tendances lourdes et identification des risques de rupture ;
- les évolutions des process de production.

Les syndicats professionnels qui prennent le temps de prendre du recul par rapport au fonctionnement de leur branche ont souvent une vision assez juste des précédents historiques et de ce à quoi on peut s'attendre dans les prochaines années.

Recommandations

Face à la difficulté d'esquisser un futur possible, on conseillera de s'arrêter aux éléments les plus probables partagés par les acteurs de la filière et ceux qui peuvent l'influencer.

Quel avenir pour les gares bois ?



Conclusion

L'analyse du fonctionnement d'une filière et des conséquences sur le transport demande une prise de recul par rapport au territoire et aux entreprises locales. Le commanditaire de l'étude cherchera en général à obtenir des éléments sur sa zone d'action (port, région administrative, zone d'action de la CCI...) et le bureau d'étude réalisant le travail aura tendance à répondre en fonction de ses méthodes de travail. Cependant une bonne étude demande de prendre en compte les évolutions du marché et les organisations du transport qui dépassent la seule zone d'étude. Le commanditaire doit être conscient que l'exercice n'est donc pas facile et qu'il risque toujours de déboucher sur des généralités un peu éloignées de son territoire ou de ses références personnelles, mais la prise de recul est nécessaire et garantit la vision d'ensemble. On pourra donc conseiller de compléter l'analyse générale par un zoom ou par des illustrations plus "locales". Pour alléger la charge de travail, on pourra aussi faire le choix de traiter une partie de l'étude sous forme de fiches de synthèse simplifiées en s'appuyant sur cette note d'information et de ne développer que les thèmes jugés prioritaires.



Bibliographie de référence

- [1] L'analyse "REDEFINE" par groupe de produits. *Note de synthèse n° 128*. SESP, mars-avril 2000, 4p. <http://intra.sesp.daei.i2> rubrique publication.
- [2] "REDEFINE" : l'analyse de l'organisation logistique d'un secteur. *Note de synthèse n° 128*. SESP, mars-avril 2000, 4p. <http://intra.sesp.daei.i2> rubrique publication.
- [3] A la recherche des familles logistiques. *Note de synthèse n° 130*. SESP, juillet-août 2000, 4p. <http://intra.sesp.daei.i2> rubrique publication.
- [4] "Filière pâte à papier". *Travail d'étude*. CETE du Sud-Ouest, 2007.
- [5] "Filière peinture". *Travail d'étude*. CETE Normandie-Centre, 2007.
- [6] "Filière voiture neuve". *Travail d'étude*. CETE de l'Est, 2007.
- [7] La filière déchet – Étude du transport fluvial de déchets sur l'axe Rhône-Saône. *Rapport d'étude*. CETE de Lyon, 2007.
- [8] Étude sur les perspectives de la filière des engrais et leur incidence pour les ports français. *Rapports d'étude*. Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2002, rapport 1 : 56p, rapport 2 : 107p, rapport 3 : 37p.
- [9] Analyse de la filière céréales. *Rapport d'étude*. Direction du transport maritime, des ports et du littoral, 2002, 76p.
- [10] L'étude du transport dans la filière bois. *Article* dans bulletin des ORT (observatoire régional des transports), décembre 1996
- [11] Les produits énergétiques en Bretagne. *Rapport d'étude*. DRE Bretagne, 2004, 47p [] La filière viti-vinicole dans la région Languedoc-Roussillon. *Support de présentation*. DRE Languedoc-Roussillon, 2003, 16p.
- [12] La chaîne du transport de bois en Limousin. *Support de présentation*. ORT Limousin, 2003, 21p.
- [13] Etude sur la connaissance des transports de granulat en Picardie (phase 1 et 2). *Rapport d'étude*. DRE Picardie, 2004, 64 et 57p.
- [14] Transport de matériaux de construction en Poitou-Charentes. *Rapport d'étude*. DRE Poitou-Charentes, 2002.
- [15] Transport de matériaux sur chantier de travaux publics. *Rapport d'étude*. DRE Rhône-Alpes, 2002, 42p.
- [16] Transports de marchandises : caractéristiques de l'offre et capacité des modes de transport. *Guide technique*, Sétra, à paraître en 2008.
- [17] Décret numéro 99-269 du 6 avril 1999 modifié le 20 août 2007 portant approbation du contrat type applicable aux transport publics routier de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type.
- [18] Décret no 2007-1226 du 20 août 2007 intégrant une indexation des prix du transport en fonction de celui des carburants.
- [19] Décret no 2007-1226 du 20 août 2007 modifiant les délais de paiements.
- [20] "Enquête ECHO, premier résultat d'analyse". *Rapport final*. INRETS, juin 2006.
Présentation de l'enquête : <http://www.inrets.fr/> ; rubrique Département Etude et Sociologie des Transports
- [21] "Flux terrestres de marchandises en transit ou en échange à travers les Alpes et les Pyrénées en 2004 et en 1999". *Cédérom*. SESP, 2007.
Présentation du CD : <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> rubrique produits et services / Cédéroms
- [22] SITRAM (Système d'information sur les transports de marchandises). *Base de données*. SESP
<http://www.statistiques.equipement.gouv.fr> rubrique bases de données.

Signalement de quelques études en cours (novembre 2007) au sein de quelques Directions régionales de l'équipement :

- Le transport des céréales et des granulats en région centre. DRE Centre
- La filière des déchets en Languedoc-Roussillon. DRE Languedoc-Roussillon.
- Etude multimodale de transport en faveur du transport fluvial dans le bassin mosellan – filière grande distribution. DRE Lorraine.
- La filière transport de déchet en Picardie. DRE Picardie.

Glossaire

<i>CAFT</i>	: <i>Cross Alpine Freight Transport Survey dite enquête transit aux frontières</i>
<i>CCI</i>	: <i>Chambre de commerce et d'industrie</i>
<i>Chargeur (ou expéditeur)</i>	: <i>celui qui confie à d'autres (commissionnaire de transport / intermédiaire de transport, opérateur de transport / transporteur) le soin d'acheminer ses marchandises à un destinataire</i>
<i>ECHO</i>	: <i>Enquête "Envois CHargeur Opérateur" réalisée par l'INRETS</i>
<i>INRETS</i>	: <i>Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité</i>
<i>INSEE</i>	: <i>Institut national de la statistique et des études économiques</i>
<i>NST</i>	: <i>Nomenclature statistique des transports</i>
<i>SESP</i>	: <i>Service économie, statistique et prospective du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable</i>
<i>SESSI</i>	: <i>Service Statistiques et études industrielles du ministère de l'économie, des finances et de l'emploi</i>
<i>SITRAM</i>	: <i>Système d'information sur les transport de marchandises, base de données gérée par le service économie, statistique et prospective du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable</i>

46 avenue
Aristide Briand
BP 100
92225 Bagneux Cedex
France
téléphone :
33 (0)1 46 11 31 31
télécopie :
33 (0)1 46 11 31 69
internet : [www.setra.
equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

Rédacteurs

Julien Brossard – Sétra
Bernard Fichtner – CETE de l'Est
Jeannie Creismeas – CETE de l'Est
Jean-Pierre Benoît – CETE du Sud-Ouest
Julien Lecointre – CETE Normandie-Centre
Xavier Baude – CETE Normandie-Centre

Renseignements techniques

Floriane Torchin – Sétra
téléphone : 33 (0)1 46 11 30 34 – télécopie : 33 (0)1 45 36 81 34
mél : floriane.torchin@equipement.gouv.fr

Julien Brossard – Sétra
téléphone : 33 (0)1 46 11 33 10 – télécopie : 33 (0)1 46 11 84 10
mél : julien.brossard@equipement.gouv.fr

Document imprimé par téléchargement à partir des sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>

- I² (réseau intranet du ministère de l'Équipement) : <http://intra.setra.i2>

Directeur de la publication : Jean-Claude Pauc – Directeur du Sétra

L'autorisation du Sétra est indispensable pour la reproduction même partielle de ce document.

Référence : 0761w – ISSN : 1250-8675

AVERTISSEMENT

La collection des notes d'information du Sétra est destinée à fournir une information rapide. La contre-partie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son rédacteur ni de l'administration.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.

Le Sétra appartient
au Réseau Scientifique
et Technique
de l'Équipement

