

Introduction générale

Si la définition générale du transport de marchandises est apparemment simple¹, son appréhension économique rencontre plusieurs problèmes :

- d'une part, les techniques de transport sont infiniment différenciées en fonction de la nature de la cargaison (en petite ou grande quantité, en vrac ou conditionnée, etc.), de la liaison à effectuer (terrestre, aérienne ou maritime, à courte ou longue distance) et de la performance visée (en termes de rapidité notamment). C'est le déplacement de la chose qui fait le transport, par-delà l'hétérogénéité des outils mis en œuvre. Sinon, quelle ressemblance entre un cycliste porteur d'un pli urgent et un pétrolier de 500 000 tonnes, qui tous deux effectuent un transport de fret ? Fonctionnellement, le transport croise ainsi toutes les autres activités, dont il achemine les approvisionnements et les produits ;
- d'autre part, le transport de marchandises ne coïncide pas avec une branche économique, définie par la comptabilité nationale par référence à la production d'un bien ou d'un service échangé sur un marché.

Branche, secteur et activité

En toute rigueur, la comptabilité nationale distingue deux notions comptables : le secteur et la branche. Le **secteur** regroupe les **entreprises** dont l'**activité principale** est constituée par la production du bien ou du service considéré (ici, le transport). Le secteur du transport regroupe les entreprises de transport, et recouvre donc aussi des activités qui ne sont pas du transport, exercées par des entreprises du transport à titre secondaire. Par exemple, la SNCF assure elle-même l'entretien des voies (pour le compte du maître d'ouvrage, RFF), activité ressortissant à une autre rubrique de la nomenclature. Pour autant, une part de l'activité marchande de transport échappe au secteur du transport : celle exercée par les entreprises dont l'activité principale est autre, et qui ne produisent du transport qu'à titre secondaire. Pour couvrir tout le transport (marchand) et rien que le transport, il faut utiliser une autre notion. La **branche** repose sur un découpage des entreprises en segments, dits « **unités de production homogène** », et regroupe ces unités, quelles que soient les entreprises dont elles relèvent et que le transport constitue ou non leur activité principale (BERNADET, 1998). Dans l'examen des statistiques qui jalonnent ce livre, on se référera le plus souvent aux données de branche, décrivant plus fidèlement l'activité marchande de transport et

1. Une marchandise est « une chose mobilière pouvant faire l'objet d'un commerce, d'un marché ». Le transport est « le fait de porter pour faire parvenir en un autre lieu ; manière de déplacer ou de faire parvenir par un procédé particulier, véhicule, récipient, etc. ». Cf. *Petit Robert, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris, Dictionnaires Le Robert, 1970. La question des définitions, et notamment celle du *fret*, sera reprise dans le chapitre consacré à la « Nature du transport ».

couramment reprises dans les publications statistiques. En revanche, dans le fil du commentaire, les notions de secteur et de branche pourront être utilisées de façon plus générique, voire comme des homonymes.

Par construction, le secteur et la branche ne se réfèrent qu'à la production de transport destinée au marché du transport. Les « comptes satellites pour les transports » annexés à la comptabilité nationale constatent cette situation et visent précisément à couvrir l'intégralité du champ. Pour désigner l'ensemble des transports, qu'ils soient vendus comme tels ou qu'ils soient produits et consommés à l'intérieur d'entreprises sans faire l'objet de transactions commerciales, nous proposons la notion plus large d'**activité** de transport.

La branche des transports couvre en effet un champ bien plus large puisqu'elle comprend aussi le transport de voyageurs : le transport de marchandises n'est qu'un sous-ensemble du transport et, si l'on voulait isoler une sous-branche du transport de marchandises, la délimitation en serait méthodologiquement difficile (ainsi, certaines entreprises, comme la SNCF ou Air France, produisent les deux prestations, parfois avec les mêmes outils). À l'inverse, la branche des transports a une envergure trop étroite puisqu'elle ne concerne que le transport marchand, vendu comme une marchandise. Elle ne couvre pas les trafics assurés de manière interne par des entreprises agricoles, industrielles ou commerciales qui utilisent leurs propres moyens (leur propre personnel et leurs propres véhicules) et, étant à la fois productrices et consommatrices des opérations de transport dont elles ont besoin, ne font pas appel au marché du transport. Cette caractéristique du transport – le partage entre marché et autoproduction/consommation – se rencontre dans d'autres domaines : par exemple, les traitements informatiques se partagent entre ceux qui sont fournis par des entreprises spécialisées (et qui appartiennent à la branche des services informatiques) et ceux qui sont produits à l'intérieur des entreprises utilisatrices, quelle que soit la branche de la comptabilité nationale à laquelle elles appartiennent. La branche des transports est donc à la fois plus large et plus étroite que le champ qui nous intéresse ici.

N'étant ainsi, ni une technique homogène, ni une branche industrielle, le transport de marchandises est une **activité** économique.

UNE BRANCHE TECHNIQUE MAJEURE

Dans sa diversité, le transport – de marchandises comme de personnes – est depuis toujours une branche majeure de la technique, participant aux avancées et aux révolutions qui en scandent l'histoire (avec la machine à vapeur ou l'automobile, par exemple).

Il faut à cet égard distinguer entre la production des outils de transport et leur mise en œuvre. Les industries de production des outils de transport – construction ferroviaire,

automobile, navale, aéronautique, sans oublier les infrastructures, les systèmes de signalisation et de contrôle, l'énergie, etc. – demeurent parmi les plus innovatrices. Elles sont situées à l'amont de l'activité de transport, à qui elles fournissent des équipements, qui requièrent eux-mêmes une technique spécifique pour leur exploitation. C'est celle-ci, la **technique de transport** proprement dit, qui intéresse directement l'économie du fret. Quant à la consommation du transport par les chargeurs, elle s'appuie aujourd'hui sur des **techniques logistiques** en développement rapide.

Les effets du développement technique du transport peuvent ainsi s'appréhender à plusieurs niveaux successifs :

- développement d'une industrie des matériels de transport ;
- développement d'une industrie du transport ;
- développement des activités (et des pratiques sociales) liées à la consommation du transport.

Toutes les activités, agricoles, industrielles et tertiaires, sont utilisatrices de transport. La compétence technique du transport se partage donc entre les **transporteurs** et leurs clients, les **chargeurs** qui organisent aujourd'hui leurs fonctions logistiques sous la responsabilité de divisions spécialisées. D'un point de vue macroéconomique, l'abaissement continu des coûts de transport contribue directement à l'augmentation des échanges et de la production, et à l'élargissement d'espaces géographiques de plus en plus interdépendants, jusqu'à l'échelle mondiale (pour les transports terrestres, le prix de la tonne-kilomètre en monnaie constante a été divisé par un facteur dix depuis le lancement du chemin de fer dans les années 1840, pour s'en tenir au court terme, celui du transport maritime international de conteneurs a été divisé par deux pendant la dernière décennie).

Au demeurant, le transport participe pleinement d'un **système technique** global. Tout en étant le lieu de création et de développement de multiples techniques spécifiques, il est aussi un consommateur intense et un développeur des techniques issues des autres secteurs de l'industrie pour former une **filière** plus ou moins intégrée : les industries des matériaux et des énergies sont intensément sollicitées, sans oublier la présence universelle et transversale de l'électronique et de l'informatique tant pour la construction des équipements que pour leur mise en œuvre. Le transport de marchandises est ainsi un puissant vecteur de modernité technique dans tout le système de production et d'échanges.

UN PROCESS INDUSTRIEL

Transporter des produits, les déplacer dans l'espace, est une opération matérielle qui requiert de la main-d'œuvre, des équipements, des consommations intermédiaires considérables. Le transport modifie les caractéristiques physiques des produits (leurs coordonnées spatio-temporelles) tout comme les opérations manufacturières en modifie la composition ou la morphologie. Le transport de fret est un **process** industriel.

La **valeur** du transport s'incorpore à la valeur totale du produit, qui additionne coût des matières premières, coût de fabrication, coût de transport, coût d'entreposage, etc. La valeur d'usage d'un bien dépend immédiatement du lieu où ce bien est disponible, sa valeur d'échange également (et cette dépendance se reflète dans la différence entre les prix « départ usine » et les prix « rendu »). En outre, l'opération de transport se déroule dans le temps, et le temps de transport s'incorpore intégralement dans le cycle de rotation d'un produit depuis l'engagement de sa fabrication jusqu'à sa vente sur le marché. L'influence du transport sur la gestion industrielle est donc double, jouant à la fois sur le coût de production et sur le volume du capital engagé.

Techniquement, le transport est un *process* (une **opération** productive) et non un produit (le **bien** issu du *process*). En termes d'organisation économique, l'accomplissement de ce *process* se répartit entre deux régimes. Certaines entreprises agricoles, industrielles ou commerciales disposent de moyens de transport (humains et matériels) pour assurer elles-mêmes tout ou partie du transport requis par leur activité. On parle alors de transport « pour compte propre ». Mais une large part du transport de produits est assurée par des entreprises spécialisées, et on parle alors de transport « pour compte d'autrui ». Les entreprises de transport sont, sous l'angle technique, des entreprises industrielles mais, sous l'angle économique, elles ont la particularité de vendre un *process* et non le produit auquel celui-ci s'applique (le transporteur vend le transport, et non les marchandises transportées). Dans ces circonstances, le transport est un *service*.

La montée de la fonction logistique dans toutes les grandes organisations industrielles et tertiaires apparaît alors, pour la gestion du transport, à la fois comme une chance et comme un danger :

- chance, car le transport entre ainsi dans une des fonctions stratégiques de gestion de la firme et, à travers le *supply chain management*, des relations interfirmes ;
- danger, si la gestion logistique s'intéresse exclusivement aux systèmes d'information, ignorant les opérations physiques moins « nobles » que sont la manutention, l'entreposage, l'emballage et le transport. Un tel mépris est rare et, s'il advient, la dégradation de la qualité des produits (en termes de disponibilité) et la multiplication des surcoûts ont tôt fait d'appeler des mesures correctrices : on ne mesure toute l'importance du transport que dans les cas de dysfonctionnement !

UN SYSTÈME COMPLEXE

La complexité du transport de marchandises tient à la multiplicité des éléments qui le composent, dont l'agencement réclame un ajustement technique et un réglage spatio-temporel fin dont dépend l'efficacité d'ensemble du dispositif. À cette multiplicité des éléments correspond souvent une multiplicité des agents impliqués, qui doivent coordonner leurs interventions en dépit de leurs intérêts distincts sinon contradictoires. En outre, certains de ces acteurs relèvent de la sphère privée des entreprises, et d'autres de la sphère publique des collectivités locales ou étatiques.

Une des distinctions fondamentales, à l'intérieur des diverses techniques de transport, est la séparation entre l'**infrastructure** et les **trafics** qu'elle supporte (à l'exception du transport de fluides par oléoduc et gazoduc où elle n'a pas de sens). Parmi les infrastructures, il convient de distinguer les infrastructures **linéaires** (routes, voies ferrées, canaux) et les infrastructures **nodales** (gares, ports et aéroports, triages, *hubs*, chantiers de transport combiné, plates-formes logistiques, etc.). La tendance, encouragée par les autorités européennes, est à une séparation plus marquée entre l'infrastructure et les services, en particulier pour la gestion des chemins de fer (à la différence des États-Unis ou du Japon, où demeure le modèle des « entreprises ferroviaires intégrées » gérant simultanément l'ensemble du dispositif). Dans les autres modes, la séparation est déjà acquise entre les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes, les ports et les armateurs, etc.

Une autre division des techniques et des rôles distingue les utilisateurs du transport de ceux qui le fournissent (hors le régime du compte propre). **Chargeur et transporteur** forment le couple central de l'organisation du transport, pour le coorganiser et même le **coproduire** : il faut à la fois assurer l'adéquation technique entre la cargaison et le véhicule (compte tenu du conditionnement, de la taille et du poids de l'une, des dimensions et équipements de l'autre), et organiser une coordination exacte, dans le temps et dans l'espace, entre l'activité du chargeur et celle du transporteur (notamment pour les enlèvements et les livraisons). La complexité des problèmes à résoudre, d'un point de vue ou de l'autre, entraîne souvent l'intervention d'un tiers acteur, un intermédiaire (mandataire, commissionnaire, agent, transitaire, etc.) qui facilite l'interface et souvent en assure la gestion. Couramment désignés comme des « auxiliaires », ces acteurs jouent de fait un rôle primordial d'organisation, qui les met au centre, et non à la périphérie du dispositif de contrôle du transport.

Enfin, le périmètre de l'industrie du transport (et donc sa complexité technique) tend à s'élargir, dans un sens vertical (on touche alors la notion de **filière** de transport, qui associe au transport l'ensemble de ses consommations intermédiaires : infrastructures, véhicules, énergie, etc.) et dans un sens horizontal :

- dans le sens vertical, les liens des transporteurs avec les fournisseurs du matériel de transport peuvent être plus ou moins étroits. Par exemple, en matière de recherche ferroviaire, l'innovation provient pour une large part des transporteurs eux-mêmes, en collaboration avec les industriels produisant les équipements. L'intensité de ces relations n'est pas la même dans tous les modes (les compagnies aériennes ne conçoivent pas les avions, elles définissent leurs besoins et demandent éventuellement des adaptations des modèles proposés par la construction aéronautique), mais elle est toujours présente et peut évoluer. Par exemple, certaines entreprises de transport routier de messagerie (UPS aux États-Unis, Yamato au Japon) ont conçu des véhicules correspondant à leur ergonomie propre. En outre, la question de l'entretien du matériel, acte industriel indispensable au fonctionnement du système, établit une zone de contact, au partage parfois incertain, entre les fabricants, les utilisateurs et des prestataires tiers spécialisés ;

- dans le sens horizontal, on observe à la fois la disparition progressive de la séparation entre le monde de la Poste et celui du fret et le rapprochement du transport et d'autres activités connexes pour constituer une nouvelle industrie, plus composite, celle de la **prestation logistique**. Les multiples sens du mot « logistique » (qui, selon le contexte, désigne un ensemble d'opérations de traitement physique des marchandises ou un ensemble de méthodes de gestion des flux d'informations et de produits dans les entreprises et entre les entreprises) reflètent à la fois la complexité du transport et la multiplicité des parties prenantes.

Un mot polysémique : logistique

Historiquement, dans un contexte militaire puis civil, la logistique a d'abord désigné un ensemble d'opérations physiques touchant à l'approvisionnement d'une activité (guerrière ou industrielle), à l'organisation des transports correspondants et des opérations connexes de manutention, de stockage, d'emballage.

Ce sens n'est aujourd'hui nullement obsolète mais, plus récemment, un autre sens est apparu qui résulte de la plus grande attention portée aux méthodes sur lesquelles s'appuie la gestion de ces opérations. Dans une université américaine, un cours de *logistics* est principalement un cours de recherche opérationnelle, de mathématiques appliquées à la modélisation de la gestion logistique à des fins stratégiques ou opérationnelles (et, réciproquement, le problème emblématique de la recherche opérationnelle, le problème du voyageur de commerce, est en effet un problème logistique). La logistique est ainsi devenue, à côté de la finance ou du marketing, une branche des sciences du management, appréhendant l'entreprise et les relations interentreprises comme un système de flux – de produits, d'informations – passibles d'une gestion spécifique.

Plus récemment encore, le premier sens du mot logistique est revenu au premier plan, mais sous la forme d'un adjectif, associé au substantif « prestataire ». Un prestataire logistique est une entreprise offrant un ensemble de services couvrant tout ou partie de la gamme des opérations logistiques du sens initial (transport, manutention, etc.) à un client désireux d'externaliser (sous-traiter) ces opérations périphériques à sa propre activité principale sur laquelle il veut concentrer ses investissements et ses compétences. De nombreuses entreprises de transport, et notamment les plus grandes, s'efforcent maintenant d'élargir leur offre et de devenir des prestataires logistiques. Une nouvelle branche économique, à cheval sur les anciennes délimitations entre transport, entreposage, emballage, manutention, conseil en informatique, etc. est en cours d'émergence.

La technique du transport gagne ainsi en complexité puisqu'elle est désormais intimement liée à d'autres opérations, disposant chacune d'une technique propre, mais dont l'exploitation doit lui être étroitement coordonnée. Les outils et méthodes de gestion de l'information², les matériels et logiciels adaptés, jouent évidemment ici un rôle crucial : tous les grands progiciels de gestion de production assistée par ordinateur comprennent désormais un module de logistique.

2. Voir FABBE-COSTES, Nathalie, « Système d'information logistique et transport », in SAVY 2006.

La notion de **réseau** fournit les moyens de décrire et d'analyser un dispositif de transport, à travers une représentation en plan et une représentation en couches. L'image du réseau en plan, associant des arcs et des nœuds, est la plus courante (on pense au métro de Paris...). En effet, il est fréquent que le transport ne consiste pas à acheminer directement un produit d'un point à un autre : si la taille du chargement est nettement inférieure à la taille des véhicules, une organisation plus complexe est nécessaire pour utiliser efficacement la capacité de transport disponible en regroupant plusieurs envois. Un réseau de fret articule alors les liaisons longues, où l'on « massifie » les expéditions pour assurer la productivité de la traction, et les liaisons courtes nécessaires à la collecte des envois au départ, à leur distribution à l'arrivée. La morphologie du réseau est plus ou moins maillée ou polarisée (jusqu'au schéma à pivot central unique, en *hub and spokes*) selon la taille des envois et le degré d'urgence qui leur est associé.

Mais un réseau est également constitué de couches superposées. Un schéma générique distingue la couche de l'infrastructure, la couche du service qu'elle supporte et enfin la couche intermédiaire du système d'information (« infostructure ») assurant une interaction de plus en plus intense entre les deux premières couches, avec l'utilisation des techniques de traitement de l'information. Ce schéma est trop abstrait pour aider à comprendre un dispositif de transport, qui se décompose de façon plus différenciée. On peut en effet distinguer, non pas trois, mais quatre couches principales respectivement constituées des **infrastructures**, sur lesquelles circulent les **véhicules**, qui transportent les **produits**, lesquels enfin, sont pris dans des **transactions** industrielles ou commerciales, justifiant de leur déplacement de A en B. On peut également qualifier la nature de l'interaction entre deux couches adjacentes : l'addition de l'infrastructure et du véhicule engendre le **trafic** ; celle du véhicule et de la cargaison accomplit le **transport** ; enfin le mouvement de la marchandise pour réaliser la transaction industrielle ou commerciale qui est la finalité de l'ensemble du dispositif est réglé par la **logistique**. Quant au système d'information, il n'est pas intermédiaire entre telle et telle couche mais, omniprésent, apparaît plutôt comme un élément de cohésion transversal, recoupant toutes les autres composantes.

L'intérêt de ces deux schémas, en plan et en couches, aussi simples soient-ils, est qu'à chaque élément ainsi identifié correspondent souvent des **rationalités techniques** et des **logiques économiques** distinctes, et pourtant complémentaires. La régulation des multiples interfaces qui structurent un système de transport est une question primordiale, qui se résout simultanément par l'intégration dans des entreprises et des groupes de plus en plus vastes, et à l'inverse, par des systèmes d'intermédiation ou de sous-traitance, parfois à plusieurs degrés. Dans tous les cas, l'efficacité du dispositif n'est pas la simple somme de l'efficacité de chacun de ses éléments, mais procède largement de son organisation globale.

UNE ACTIVITÉ SOCIALE

Activité exercée par des entreprises dans le cadre de relations interentreprises, le transport de marchandises est néanmoins lourd d'enjeux plus larges. Il a une forte dimension sociale, qui intéresse la société tout entière.

L'opinion et les pouvoirs publics sont, depuis quelques années, plus sensibles que naguère à des **externalités** du transport telles que la pollution, l'insécurité, le bruit, la congestion, la contribution à l'effet de serre, etc., et des politiques préventives ou correctrices se mettent en place avec plus ou moins de succès. Le souci de « mobilité durable » est ainsi, à côté de la libéralisation des marchés, un des fondements de la politique européenne des transports³. Du reste, les externalités du transport ne sont pas toutes négatives, que l'on songe à la desserte du territoire (par exemple, pour l'accès aux services de santé ou de secours), à l'aménagement de l'espace et, de façon plus diffuse, à la contribution du transport à la croissance économique.

Mais les **interférences entre la sphère privée et la sphère publique** ne se limitent pas à la gestion des contacts du transport avec son environnement social, elles touchent au cœur de son fonctionnement même. La production et la mise à disposition des **infrastructures** (planification, exploitation, tarification) relèvent pour l'essentiel du secteur public. À travers les infrastructures, le transport est ainsi une industrie dont une énorme part du capital productif est propriété sociale (la récente réétatisation de Railtrack, entreprise gestionnaire des voies ferrées britanniques naguère privatisée, vient encore confirmer cette pratique générale). Quant aux rares segments financés par des capitaux privés, ils obéissent à des obligations de service public (continuité, égalité de traitement des usagers, etc.).

Le transport de marchandises, et notamment le transport routier qui, à l'intérieur de l'Europe, est le mode dominant, se déroule sur le **domaine public**. Son trafic s'y mêle à d'autres usages, en particulier au trafic de voitures particulières. Les questions de sécurité sont ici primordiales et évidemment d'ordre public, et la réglementation technique (les poids et dimensions des véhicules, le code de la route, etc.) est une autre dimension de l'intervention étatique directe dans le fonctionnement du transport, aux conséquences économiques considérables (*a contrario*, les entreprises fraudeuses, qui ne respectent pas les limites réglementaires en matière de vitesse ou de chargement des véhicules, y gagnent une compétitivité accrue face à leurs concurrentes vertueuses).

La **fiscalité** appartient aux prérogatives de l'État. Le transport supporte à la fois la fiscalité générale (TVA, taxe professionnelle, impôt sur les bénéfices, etc.) et une fiscalité spécifique, fondée sur la possession du véhicule, son assurance, son usage (notamment à travers la taxe sur les produits pétroliers : TIPP), etc. Les débats actuels sur la fiscalité, qui rejoignent ceux sur la tarification de l'usage des infrastructures,

3. Voir : Livre blanc. La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, Bruxelles, Commission des communautés européennes, réf. COM (2001) 370.

soulèvent plusieurs types de questions, appelant des réponses, et donc des options, différentes : s'agit-il de gérer au mieux le stock d'équipements existant ? d'assurer le financement du développement des réseaux ? d'internaliser les coûts externes, pour que les décisions microéconomiques prennent en compte les effets sociaux qu'elles entraînent ? de modifier la répartition des trafics entre les différents modes ?

Enfin, l'intervention publique touche au **fonctionnement du marché** du fret, même si les instruments de gestion administrative que furent naguère l'attribution des licences de transporteur ou la tarification routière obligatoire ont aujourd'hui disparu en France, comme les mesures homologues dans les autres pays européens. L'accès à la profession de transporteur routier reste réglementé (et soumis à une triple condition d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle fixée par une directive européenne), la séparation entre transport pour compte propre et transport pour compte d'autrui continue de protéger les transporteurs permanents (pour compte d'autrui) d'une concurrence occasionnelle mais déséquilibrée, la tarification à des prix « anormalement bas » est prohibée, etc. La réglementation sociale, en particulier pour ce qui touche le temps de travail et la rémunération des conducteurs routiers, joue un rôle important dans le fonctionnement d'ensemble du secteur, affecte la force concurrentielle respective des divers modes de transport, fixe l'aptitude de la profession à attirer de nouveaux salariés, etc. Le terme de **régulation** désigne l'ensemble de ces dispositions réglementaires et fiscales, visant à préserver un équilibre dynamique entre les éléments du système en dépit de problèmes rémanents et de conflits périodiques. La régulation est l'expression synthétique et la méthode d'une politique des transports.

Bien sûr, une interaction intense relie le fonctionnement du secteur et sa relation avec l'environnement social, politique et économique dans lequel il s'inscrit. C'est cette interaction même que la Commission européenne, dans son dernier *Livre blanc*, se fixe pour ambition de modifier avec le thème controversé du « découplage ». L'objectif serait de remettre en cause la corrélation entre croissance économique et croissance du transport, de conserver l'une et de limiter, voire d'annuler ou même d'inverser l'autre, alors même que le transport est partie prenante aux méthodes de gestion par flux tendus et à l'internationalisation de la production et des échanges qui sont au cœur du modèle actuel de développement. En 1975, une question analogue s'était posée pour l'énergie pétrolière, dont la consommation était étroitement corrélée à la croissance économique depuis plusieurs décennies. Trente ans plus tard, on peut constater que le découplage de ces deux grandeurs a été opéré avec succès.

Il faut toutefois mesurer à la fois la difficulté et le coût éventuel de cet objectif : si le *trend* actuel en Europe occidentale est d'une élasticité du transport de fret (mesuré en tonnes-kilomètres) par rapport à la production de l'ordre de 1 (10 % de croissance engendrent 10 % d'augmentation du transport), passer à une élasticité nettement inférieure, voire nulle, requiert des mesures radicales et donc difficiles techniquement et politiquement. Les associations de chargeurs, notamment, y voient une menace à la libre circulation des marchandises, et à tout le moins, un risque de renchérissement des produits européens et une perte de compétitivité internationale

de leurs activités⁴. Mais d'ores et déjà, de grands industriels envisagent ces questions de façon plus positive et lancent des études et des expérimentations visant à réduire, toutes choses égales par ailleurs, leur consommation de transport⁵. Pour généraliser, le moment venu, ces expériences, toute une panoplie de mesures devra être mise en œuvre : incitations et interdictions, taxations et subventions, innovations réglementaires, techniques et organisationnelles, comme on l'a fait naguère pour l'énergie.

Les influences de la sphère politique sur le fonctionnement du système de fret sont donc multiples et puissantes – il y a un ministre des transports dans tous les gouvernements – et un responsable de haut niveau, ingénieur ou manager, doit en connaître les implications opérationnelles immédiates, mais aussi en comprendre la logique de long terme et les intégrer à sa vision stratégique.

DÉMARCHE POUR L'ÉTUDE DU TRANSPORT

Process industriel exercé partiellement sous le statut économique d'un service, prenant sens par la transformation des objets auxquels il s'applique plus que par ses modalités propres, activité ne coïncidant pas avec la branche qui porte le même nom, le transport de marchandises doit être abordé successivement sous plusieurs angles pour être compris dans sa globalité.

La **nature du transport** fera l'objet du **premier chapitre**, en insistant sur l'« épaisseur » matérielle de l'opération de transport de fret, sur les parties prenantes qui concourent à son déroulement, sur sa place et son rôle dans le cycle de production et de circulation. Si la production et la consommation du transport sont à proprement parler confondues, fondues ensemble en un même procès, il peut sembler artificiel de les distinguer pour pousser plus loin l'analyse. C'est pourtant le choix qui a été fait, en abordant d'abord la **consommation** du transport, c'est-à-dire en mettant d'abord en avant la **finalité** de l'opération et non sa **modalité**.

Le **deuxième chapitre** est ainsi consacré à la **mobilité des marchandises**. Le système statistique français donne des mouvements de produits une description détaillée, distinguant entre les produits et identifiant les relations dans l'espace, connaissance qui permettra d'établir un certain nombre de « lois » économiques présidant à l'organisation du fret. Quelques comparaisons internationales viendront en effet valider – et généraliser tout en les nuanciant – ces résultats. Une lecture dynamique permettra enfin d'appréhender la question du rapport entre transport et développement économique.

Pour autant, la **production du transport** ne saurait être ignorée, elle est le sujet du **troisième chapitre**, et son analyse bénéficie de l'étude préalable du mouvement des

4. Sur les points de vue des « partenaires sociaux » relatifs aux enjeux du transport, voir le numéro spécial de la revue *Après-demain*, n° 432, mars 2001.

5. Voir : Savy, Michel, *Tendances et perspectives du transport de marchandises*, Paris, ILEC, 2002.

objets auxquels elle s'applique. Si les techniques sont mises au service de finalités économiques au sein d'une **organisation**, la notion de **réseau**, figure typique d'organisation du transport, permet d'appréhender cette double dimension technique et économique. Les structures de l'industrie du transport seront alors abordées sous l'angle traditionnel du découpage par modes de transport puis, de manière dynamique, à la lumière des recompositions qui se déroulent depuis quelques années.

L'intime coopération des chargeurs et des transporteurs constitue le transport comme un dispositif plus intégré que la rencontre de l'offre et de la demande qui caractériserait un simple marché. Aussi bien, surmontant alors la séparation provisoirement adoptée entre consommation et production du transport, envisagera-t-on alors dans le **quatrième chapitre** le **système de fret**, qui s'élargit aujourd'hui à la **logistique**.

La dimension politique est partie prenante à l'encadrement du système, et les **politiques publiques** de transport seront explorées dans un **cinquième chapitre**, dans leurs principales dimensions : fourniture et exploitation des infrastructures, réglementation technique et sociale, fiscalité, etc. La notion de **régulation**, fréquemment sollicitée aujourd'hui, vise à rendre compte de la diversité et de la cohérence des moyens d'intervention nécessaires pour assurer le fonctionnement d'un dispositif, dont le marché est pourtant le principe organisationnel.

Les **perspectives** analysées dans un **sixième chapitre** et la **conclusion**, s'efforceront enfin de poursuivre la réflexion, dans une vision à moyen et long termes indispensable pour envisager un domaine à évolution longue comme le transport de fret. Elles souligneront les enjeux sociaux et économiques qui s'offrent au choix des agents économiques comme des décideurs publics.

La **bibliographie** concluant le volume n'a pas d'ambition d'exhaustivité mais, au contraire, s'efforce de choisir, parmi une littérature très vaste, les références les plus utiles pour étayer et prolonger cette présentation de l'économie du fret.

Notre ambition est de présenter et expliquer le transport de marchandises comme un **système complexe**, dont les diverses composantes interagissent en obéissant les unes et les autres à des déterminants techniques, et à des finalités économiques et sociales diverses. L'accent est donc mis sur la définition des **notions** fondamentales et à leur exploitation, à l'identification des **acteurs** et de leurs **logiques**, convergentes ou contradictoires. S'il s'adresse à des professionnels ou des étudiants, des ingénieurs ou des managers, qu'ils soient en position de concevoir un projet global nouveau ou une de ses composantes, d'en assurer l'exploitation ou la gestion, comme producteur ou comme consommateur du transport, cet ouvrage reste général. Les fonctionnaires soucieux de calcul économique public pour évaluer la rentabilité d'une infrastructure, les ingénieurs industriels à même d'utiliser les outils de la recherche opérationnelle pour simuler des réseaux, ou encore les managers voulant mettre en œuvre les méthodes de gestion logistique trouveront ailleurs, dans les ouvrages de référence disponibles, les **outils techniques** nécessaires à l'exercice de leur spécialité.

La construction du système du fret s'opérera en partant de son cœur, du processus de transport proprement dit. On y associera successivement les parties prenantes directes (chargeur et transporteur), puis les parties prenantes indirectes à l'acte de transport. Aujourd'hui activité privée ressortissant à une économie capitaliste, le transport a aussi, intrinsèquement, une dimension sociale. La sphère privée des entreprises et la sphère publique des institutions se rencontrent, pour fournir les éléments et les règles de son fonctionnement, et de son évolution. C'est l'ensemble de ces aspects qu'il convient maintenant de désigner et de combiner.