

## Les enquêtes Chargeur : l'observation de la demande de transport de marchandises au service des politiques publiques

### Résumé

*Transport de marchandises et activités industrielles et commerciales sont fortement intégrés. Pour les entreprises, le transport est un élément à part entière de leur système de production. L'analyse de la demande est devenue un élément essentiel de la politique de transport comme en témoigne l'objectif souhaité de l'Union européenne de découplage entre niveau de production économique et volume de transport. Agir sur les transports de ce point de vue suppose de pouvoir maîtriser la demande et ses déterminants et implique une réflexion sur les modèles d'organisation de la production. Les enquêtes nationales Chargeur 1988 et Echo<sup>1</sup> 2004 nourrissent cette réflexion, en apportant de nombreux éléments diagnostics sur la demande de transport. Elles permettent notamment de mettre en évidence l'organisation des chaînes de transport, souvent complexes et mal identifiées par les enquêtes classiques. Cette connaissance simultanée de la demande de transport de marchandises et des chaînes trouve tout son intérêt dans des politiques publiques visant à redéployer les choix de transport vers des solutions plus économes en énergie et plus respectueuses de l'environnement.*

### Une nécessaire prise en compte du contexte productif et commercial du transport de marchandises

La planification du transport de marchandises a pris une envergure nouvelle. Outre les questions spécifiques aux transports (construction et gestion de l'infrastructure, réduction de la congestion et des nuisances...), elle s'intéresse de plus en plus aux systèmes productifs, en intégrant le fret dans le cadre plus large des chaînes d'approvisionnement. L'intérêt consacré à ces systèmes est complété par le souci croissant d'améliorer la compétitivité des entreprises françaises dans un contexte économique national et international en recomposition. Enfin, planificateurs et administrateurs sont de plus en plus conscients de l'importance des stratégies des chargeurs et de leurs conséquences sur les chaînes de transport. La démarche des planificateurs répond à une double préoccupation: mieux comprendre les choix réalisés par les chargeurs, et contribuer à définir des stratégies pour faire évoluer leurs pratiques vers des solutions plus vertueuses.

Les enquêtes Chargeur 1988 et Echo 2004 montrent l'évolution du tissu productif et comment les chaînes de transport s'en sont trouvées transformées. Elles apportent des éclairages aux questions qui se posent actuellement sur les effets des politiques publiques de transport et alimentent les modèles de prévision pour la simulation des effets éventuels des nouvelles mesures.

## Un comité de consultation recensera les préoccupations actuelles des planificateurs

L'équipe Splott<sup>2</sup> de l'Ifsttar<sup>3</sup> prépare actuellement son renouvellement. Un premier séminaire scientifique tenu au mois de mars dernier a permis d'identifier les questions scientifiques à privilégier dans le cadre de la future enquête. Un comité de consultation sera prochainement mis en place pour recenser les préoccupations dans les domaines de la planification et de l'élaboration des politiques publiques de transport. Il comprendra plusieurs acteurs impliqués dans la construction et la mise en place des politiques relatives au transport de marchandises, de la logistique, du commerce et de l'industrie. Lors des premières réunions de ce Comité, prévu pour le dernier trimestre 2013, ses membres définiront les sujets les plus importants à traiter dans la prochaine enquête chargeur. Pour l'instant, l'équipe Splott de l'Ifsttar a identifié quatre grands enjeux de politiques publiques, sur lesquels la future enquête pourrait apporter des éclairages:

## Quatre grands défis des politiques publiques sur lesquels les enquêtes Chargeur apportent des éclairages

**Le besoin d'une quantification fine de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre** générées par le transport de marchandises, par une approche segmentée selon le type d'activité. Dans un contexte de tension croissante sur les combustibles fossiles, la question de la durabilité des transports est une des grandes incertitudes. Les différentes activités économiques ne génèrent pas toutes les mêmes types de flux de transport. Une politique de réduction des émissions de gaz à effet de serre devra tenir compte non seulement des émissions générées durant la production d'un bien, mais aussi de celles générées par son transport. Les enquêtes Chargeur montrent que toutes les activités ne génèrent pas le même type de transport.

Un deuxième enjeu des politiques publiques de transport est **l'optimisation du système de transport de marchandises, notamment pour le mode routier**. Un quart des véhicules-kilomètres réalisés en France se fait à vide. Cette situation s'explique en partie par la dispersion géographique des établissements français, mais aussi par l'organisation du transport routier. La prise en compte de la taille du chargeur et de son activité peut aider les décideurs à identifier des leviers pour l'amélioration de l'efficacité du transport routier. La complexification de la logistique des entreprises, en termes de fréquence des envois, de poids moyen et d'organisation des chaînes constitue un troisième enjeu de politiques publiques.

**Quels acteurs pèsent le plus dans le choix de la configuration de ces chaînes** (producteurs, distributeurs, acheteurs) et sont donc les plus susceptibles de contribuer à la mise en place d'une logistique plus vertueuse, moins génératrice de nuisances ? Cette question est en lien avec le quatrième grand enjeu de politiques publiques qui concerne l'aménagement logistique des territoires.

**Le fort développement de l'immobilier d'entrepôts dans les franges des agglomérations françaises durant les années 1990 et 2000** suscite des nouvelles questions pour les planificateurs. Quelles sont **les conséquences qui en découlent sur les chaînes de transport**, en termes de distances de transport, de fréquence des approvisionnements ? Dans quelle mesure les politiques publiques peuvent favoriser une meilleure utilisation de ces plates-formes afin de réduire les problèmes de congestion au cœur des agglomérations ? Cette liste d'enjeux n'est pas exhaustive et sera sans doute revue et enrichie suite aux différentes réunions du comité de consultation.

## Des données pour planifier les transports de demain

Enfin, pour préparer la politique des transports de demain, dans un contexte économique de forte incertitude, les pouvoirs publics ont à leur disposition divers outils de prospective. Parmi eux, **les modèles de prévision de la demande de transport de marchandises sont fortement sollicités**. Ces modèles s'alimentent de différentes sources données quantitatives. **Seules les enquêtes Chargeur apportent des informations détaillées sur les caractéristiques des envois et sur l'articulation entre les différents trajets**. En fait, le trajet unique où la marchandise est acheminée de bout en bout dans un même véhicule est de moins en moins le modèle dominant, et le sera sans doute moins dans les années à venir. Les enquêtes Chargeur montrent qu'à l'intérieur d'un même mode, la chaîne de transport se décompose en plusieurs trajets avec passage par des plates-formes intermédiaires (figure 1) où sont réalisées des opérations de groupage-dégroupage mais aussi de plus en plus fréquemment des prestations logistiques annexes liées à la gestion des stocks, au conditionnement ou encore à la mise au point finale des produits. Le métier de transporteur se diversifie, les exigences en termes de qualité de service, de fiabilité et de flexibilité sont plus importantes. Les préoccupations environnementales et énergétiques visant davantage d'intermodalité rendent également nécessaire une meilleure prise en compte des articulations entre les différents modes de transport. Or les statistiques de transport classiques, qu'il s'agisse des données françaises ou européennes, s'appuient essentiellement sur des données recueillies auprès des transporteurs sur la base des trajets effectués par véhicule mais ne permettent pas de rendre compte de l'articulation de ces trajets ou modes. Les enquêtes Chargeur permettent de pallier ce manque en reconstituant des chaînes complètes de transport, qui pourront ainsi être modélisées.

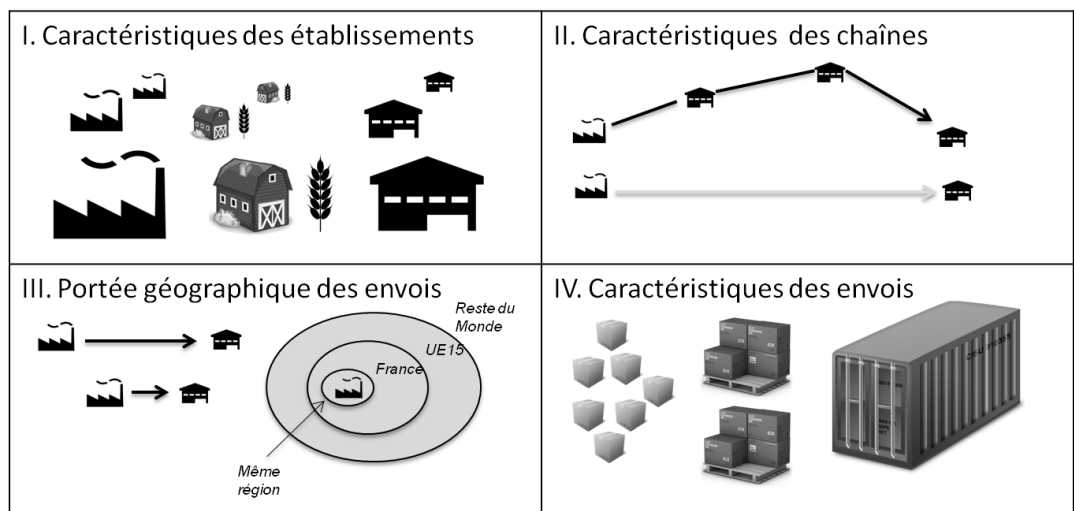


Figure 1. Les quatre composantes de la demande de transport

<sup>1</sup> Echo : Envois, chargeurs, opérateurs de transport

<sup>2</sup> Splott : Systèmes productifs, logistique, organisation des transports, et travail

<sup>3</sup> Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

## **Encadré : Echo, une approche originale des chaînes qui complète et enrichit les autres bases de données sur le transport de marchandises**

Les enquêtes Chargeur complètent l'éclairage essentiellement unimodal apporté par la base de données SITRAM (Système d'Information sur les Transports de Marchandises), où les données de chacun des modes sont collectées de manière séparée. La connaissance de la demande de transport de marchandises et de la structure des expéditions passe par un protocole d'enquête à double niveau : le chargeur dans un premier temps puis ses envois respectifs. Ce choix méthodologique se justifie par la volonté de mener une étude conjointe de l'organisation des expéditions des chargeurs avec leurs caractéristiques productives et logistiques. Les envois sont analysés dans leur contexte de départ, celui de l'établissement, des conditions de production et des relations d'échange de biens entre acteurs économiques. Cette approche permet de confronter les solutions transport proposées avec les caractéristiques économiques et logistiques des expéditions.

La première enquête menée auprès des chargeurs et de leurs envois date de 1988. La recherche avait été impulsée par les politiques publiques soucieux de comprendre la demande de transport et les nouvelles configurations de l'offre de transport sur le plan organisationnel (arbre de sous-traitances) et physique (succession des modes). Les modifications intervenues dans le système économique et productif et leurs conséquences sur les transports ont encouragé la reproduction de cette enquête nationale en 2004. Portant le nom d'enquête Echo, elle intègre des questionnements nouveaux et des améliorations significatives quant au processus de collecte des données. Il devient évident neuf ans après la dernière enquête de pouvoir s'intéresser aux récents changements dans le système productif et de promouvoir une analyse de l'évolution des pratiques de transport et de logistique depuis 1988.

Les enquêtes Chargeur s'organisent en deux grandes parties : le recueil d'informations auprès de l'établissement et la reconstitution des chaînes auprès des intervenants. Au cours de la première phase sont récoltées des informations sur les caractéristiques industrielles et logistiques de l'établissement, son environnement économique au travers de ses partenaires, le volume et la structure des trafics émis et reçus par l'établissement et enfin l'organisation, les coûts et équipements de transport. Dans la seconde phase, une sélection d'envois à reconstruire est établie avec l'établissement. Le chargeur constitue le premier maillon du suivi en cascade des intervenants et des trajets de la chaîne. Il s'agit alors d'interroger les différentes parties prenantes au transport, de définir les activités qu'ils ont réalisés, du simple transport à de la manutention plus spécifique. Tout l'intérêt d'Echo est de pouvoir assurer cette décomposition des étapes du transport de la marchandise au sein de l'ensemble des pays de l'Union européenne des 15, de la Suisse, la Norvège et des diverses principautés.

### **Pour plus d'informations**

Pour plus d'informations concernant les enquêtes chargeurs, veuillez contacter :

Emilie Gaubert, e-mail : [emilie.gaubert@ifsttar.fr](mailto:emilie.gaubert@ifsttar.fr), tél. : 01 81 66 87 92 ou

David Guerrero, e-mail : [david.guerrero@ifsttar.fr](mailto:david.guerrero@ifsttar.fr), tél. : 01 81 66 87 90 ou

consulter une [présentation](#) de l'enquête Echo sur le site de l'Ifsttar.