

Transporteurs du Nord - Pas-de-Calais, nés de la dépendance ?

par S. BREDELOUP
ORSTOM

et

J. LOMBARD,
INRETS-TRACES

Fonds Documentaire ORSTOM
Cote : B*10916 Ex : 1

Résumé

Dans la région Nord - Pas-de-Calais, la création d'entreprises de transport routier de marchandises est depuis quelques années en plein accroissement. Pour comprendre les changements qui affectent le secteur du transport routier, un suivi dans le temps de ces nouvelles unités est nécessaire. Renouvellement rapide des entreprises, majorité de petits transporteurs, pratiques de sous-traitance sont les perspectives de ces nouveaux entrepreneurs. A l'avenir, on peut même se demander si leurs entreprises seront réellement indépendantes.

Mots-Clés : Transport routier de marchandises, création d'entreprise, dépendance, Nord - Pas-de-Calais

Summary

Were the hauliers of the Nord - Pas-de-Calais Region, born in dependency?

In the Nord - Pas-de-Calais, the creation of road haulage firms has increased since several years. In order to understand the changes which affect road haulage in this country, a monitoring of the new units over a period of time is necessary. Quick renewal of firms, majority of small hauliers, sub-contracting practices are the main prospects for these new contractors. In the future, we can even wonder if there are really independent.

Key-words : Road haulage, creation of firms, dependency, Nord - Pas-de-Calais

« Il y a une différence considérable entre celui qui fait du cabotage le long des côtes familières (le reproducteur) et celui qui s'éloigne pour se lancer vers l'exploration sans carte en haute mer (le mutant) » (1)

Très tôt industrialisée autour de trois pôles aujourd'hui en crise : le charbon, la sidérurgie et le textile, la région Nord - Pas-de-Calais a subi très durement les contre-coups de leur déclin. Le taux de chômage s'élève à 12,9 % en 1990 pour l'ensemble des deux départements, atteignant 17 % dans certaines circonscriptions pour une moyenne nationale de 9,3 (2). Dans ces espaces mono-industriels, le développement économique demeure centré davantage sur la reproduction que la production. Pour des populations «non qualifiées», de plus en plus marginalisées, l'insertion sociale s'opère difficilement. Se pose le problème de trouver de nouveaux moyens permettant de reconstituer ces identités fracturées. Quel degré d'insertion peuvent espérer les nouvelles unités de transport routier de marchandises au sein des réseaux institutionnels? Quel rôle peut jouer le processus de mise à son compte dans une région de transit? Quel profil ont ces entrepreneurs, sachant que dans la région, «l'usine et la «fosse» ont long-

temps été les grandes pourvoyeuses d'emploi à l'échelle des communes, des bassins d'emplois, stérilisant les initiatives individuelles ou du moins les limitant au petit commerce de proximité» (D. Paris, 1989)? Contribuent-ils à l'émergence de nouveaux rapports fondés sur une dynamique d'innovation, de concurrence, ou s'installent-ils d'emblée dans une logique d'inertie et de conservation?

L'ancrage territorial d'une réflexion sur la création d'entreprises de transport paraît, en ce sens, indispensable d'autant que si le Nord - Pas-de-Calais ne peut aujourd'hui s'affirmer comme le carrefour de l'Europe, il se situe néanmoins au carrefour des opportunités. Lien fixe transmanche, TGV Nord-Européen, programmes autoroutiers d'accompagnement devraient générer une intensification et une redistribution des flux de transport. Ainsi, à la veille de «l'unité» européenne, la région s'affirme comme incontournable; son destin semble lié à cette position géographique, à la condition toutefois qu'elle sache la transformer en atout pour son développement. Nul n'ignore combien les risques consécutifs à l'élimination des goulets d'étranglement peuvent être grands dans les régions frontalières. Le «Channel» pourrait conduire les opérateurs à ne plus s'arrêter sur les espaces économiques proches de l'ouvrage (M. Simmons, 1990). Que les mutations projetées dans cette région soient au centre de nos préoccupations n'est donc pas étonnant. L'entrée en vigueur très récente du cabotage routier donne un premier sens à la réalité européenne pour les transports de marchandises. S'il ne faut pas en attendre un bouleversement radical des pratiques professionnelles, d'aucuns y voient un premier pas vers une redistribution du rôle de chaque acteur au sein de l'organisation du procès de transport. Doit-on envisager, au sein du système de transport, plusieurs tendances avec des prestataires s'intégrant aux échanges intra-communautaires et mondiaux grâce à une taille, une diversification suffisantes, confortées par un partenariat d'entreprises, avec des petites sociétés artisanales se cantonnant à vendre des kilomètres, réduites à l'état de sous-traitants? De fait, la hiérarchisation des entreprises du secteur est au cœur du débat, les mécanismes de reproduction de la profession constituent les clés pour saisir les transformations passées et futures.

Un renouvellement rapide des entreprises

6 455 entreprises se sont créées en France dans le secteur des transports routiers de marchandises (3) en

(3) Le transport routier de marchandises (TRM), regroupe les entreprises ayant pour code d'activité principale (code APE) de l'INSEE: 6911 (TRM en zone longue), 6912 (Camionnage et TRM en zone courte), 6925 (location de véhicules industriels) et 7403 (collecte de fret terrestre et fluvial).

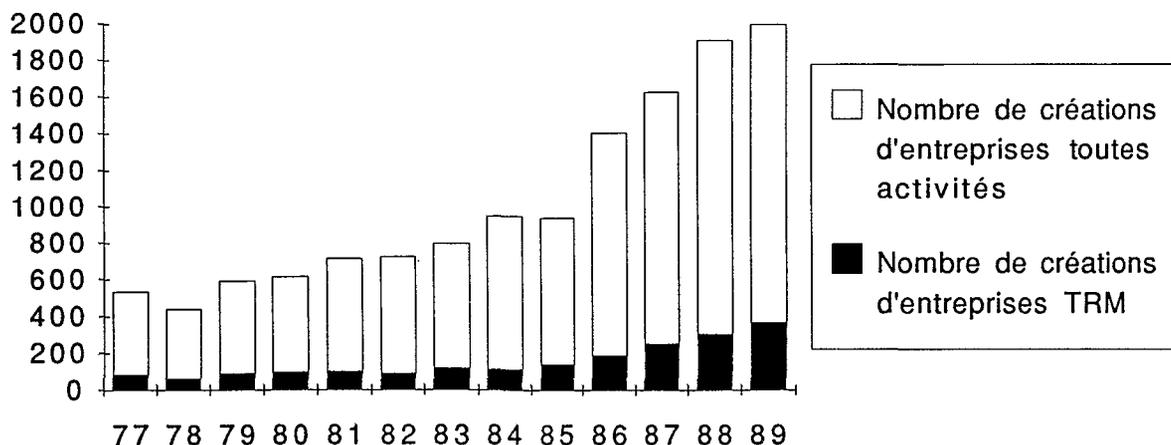
(1) J. Arocena, P. Bernoux, G. Minguet, M. Paul-Cavalier, P. Richard: «La création d'entreprise : une affaire de réseau», Centre d'Études Sociologiques, Paris, 1982, 152 p.

(2) Source INSEE/DRTE, au sens du BIT, corrigée des variations saisonnières, mars 1990, citée par les ASSÉDIC.



Diagramme 1

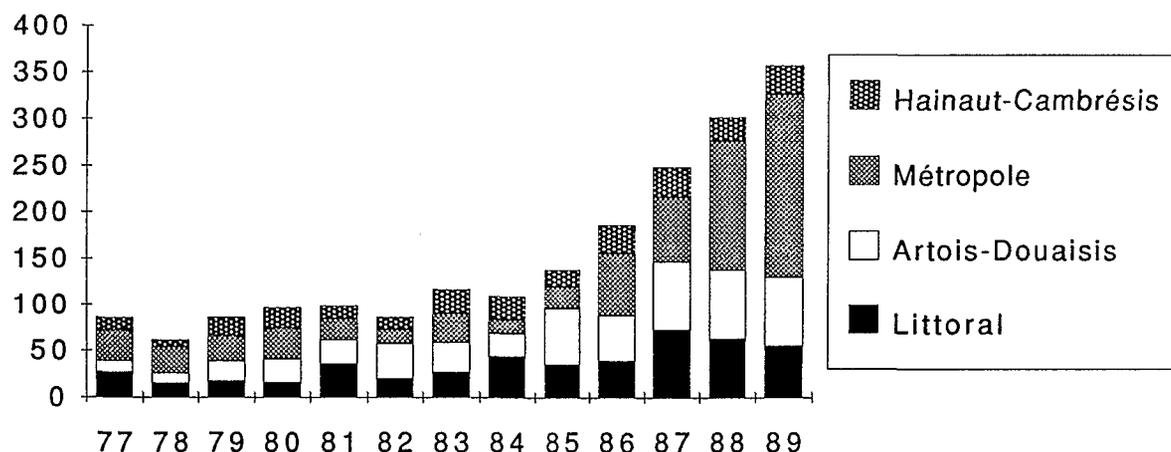
Evolution des créations d'entreprises TRM depuis 1977



(Source : CRCI Nord - Pas-de-Calais)

Diagramme 2

Evolution des créations d'entreprises TRM par secteur géographique



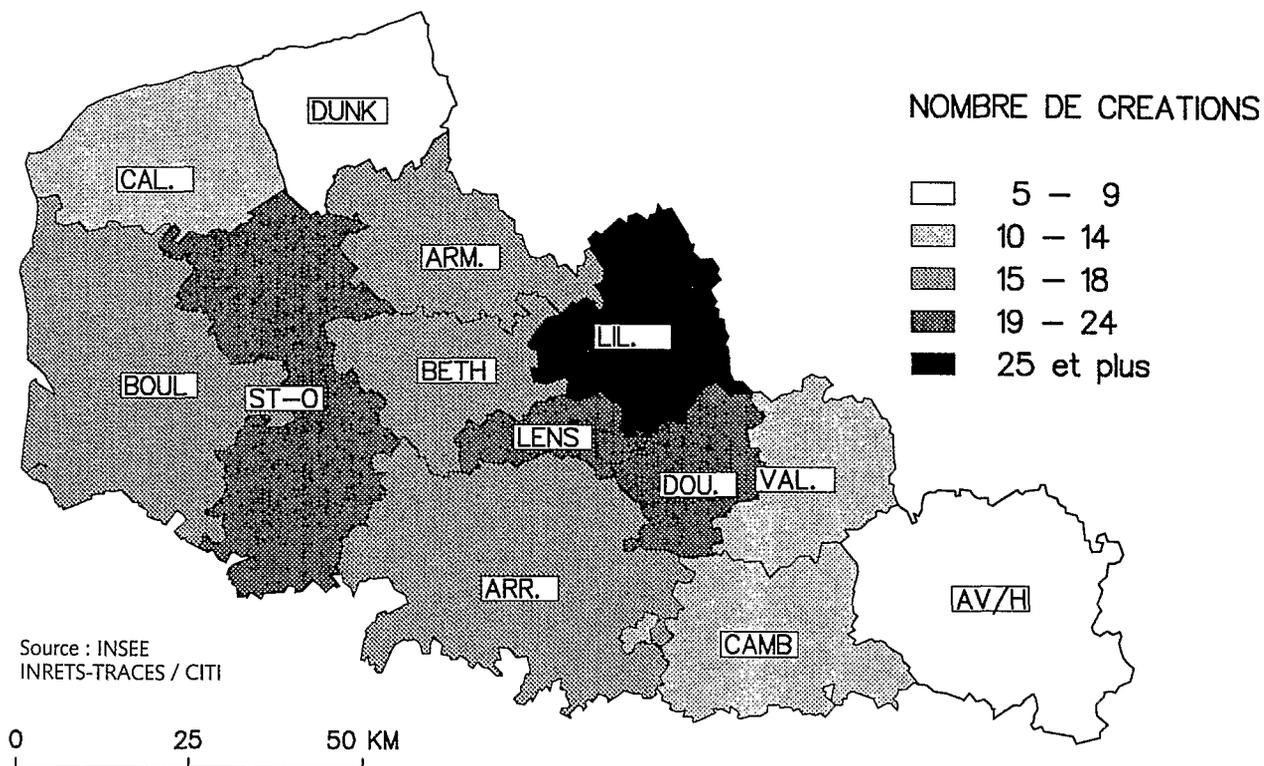
(Source : CRCI Nord - Pas-de-Calais)

1990 pour un nombre total de 288 846 créations (*données INSEE*). Ce secteur représente donc 2,2 % du total des créations alors que le commerce et les services (hors transport) en constituent à eux seuls les trois quarts. De surcroît, le taux de création des entreprises de TRM s'avère plus élevé dans le Nord - Pas-de-Calais que dans la France entière : 3,7 % contre 2,4 % en 1989; 2,9 % contre 2,2 % en 1990 (*source INSEE*). Signalons enfin que les créations enregistrées dans la région Nord et dans le TRM représentent 10,5 % du total des entreprises nordistes de transport routier de marchandises pour l'année 1990. Cette proportion, révélatrice du renouvellement des entreprises actives, était plus forte encore les années précédentes (autour de 13 % en 1988 et 1989).

Il y aurait donc dans le secteur et dans la région, une forte propension à la création d'entreprises. Une reconstitution des flux de créations, réalisée sur la base des fichiers CRCI Nord - Pas-de-Calais et sur une plus longue période, permet de conclure à un rythme d'accroissement plus soutenu du nombre d'entreprises de TRM nouvellement implantées que celui

de l'ensemble des entreprises créées (4). Autrement dit, en 1989, les créations de TRM ont été quatre fois et demi plus nombreuses qu'en 1977 (*diagramme 1*). Depuis 1986, elles connaissent une croissance exponentielle. Les explications peuvent être trouvées dans l'amélioration sensible des perspectives économiques et la mise en oeuvre de procédures et facilités fiscales réglementaires. Cette hausse sensible des créations dans le TRM n'induit pas pour autant (avant l'année 1989), une augmentation du poids du secteur du transport dans l'ensemble des activités

(4) Les recensements de la CRCI sont limités aux seuls secteurs de l'industrie, du BTP, des transports routiers de marchandises et des services aux entreprises ce qui explique le décalage avec les résultats de l'INSEE. Pour information, la CRCI recensait 1378 créations en 1987; l'INSEE, 8754. Par ailleurs, l'INSEE et la CRCI divergent dans leur définition du concept de création. Si l'INSEE enregistre comme créations nouvelles aussi bien les créations pures des moyens de production que les réinstallations après transfert, la CRCI de son côté, comptabilise les seules entreprises industrielles et commerciales inscrites au Registre du Commerce, en omettant les artisans inscrits au Registre des Métiers, ainsi que les nouvelles entreprises filiales d'une autre entreprise née d'une fusion, absorption et toute transformation quelconque d'une entreprise existante.



Carte 1 : création d'entreprises TRM en 1989 par circonscription consulaire

économiques recensées par la CRCI. Sur la période 1977-1989, les créations de TRM constituent en moyenne 18 % du total des nouvelles implantations, soit plus d'une sur six.

Cette rapide progression masque cependant des disparités intra-régionales (carte 1). Avant 1981, une entreprise de TRM sur trois était créée dans la zone de Lille-Roubaix-Tourcoing; en 1989, le rapport est quasiment d'un sur deux. L'accélération s'est opérée en 1986, période d'embellie sur le marché du travail. C'est l'époque où le profit n'est plus condamné si l'on en croit les clubs gagnants ou autres instances qui fleurissent au rythme des métaphores sportives. L'entreprise est devenue objet consensuel. Aux notions d'initiative, de risque et de responsabilité ont succédé celles beaucoup plus prestigieuses de création, créativité, innovation. L'avenir de la métropole lilloise semble, en effet, se présenter sous de bons augures. Centre International d'Affaires, gares TGV s'y développent. De surcroît, à compter de 1990, on assiste à une délocalisation des zones d'activités projetées initialement dans le Calaisis (5). Les opérateurs financiers, britanniques en grande majorité, reconsidèrent leurs analyses spéculatives pour investir sur la métropole, moins submergée que le littoral, semble-t-il, par des projets jumeaux engagés sans aucune concertation par des collectivités locales. Les secteurs du Littoral, du Hainaut-Cambrésis et de l'Artois-Douaisis (diagramme 2) connaissent, en outre, une croissance beaucoup plus accidentée liée à un passé mono-industriel plus difficile à réorienter. Ces territoires qui ont vécu douloureusement les difficultés de l'industrie sidérurgique, du charbon, des chantiers navals ne peuvent se reconstruire, se recomposer rapidement, d'autant que le processus de crise économique s'est doublé d'une crise d'identité profonde des populations peu qualifiées et marginalisées.

(5) C. Chaplain : «Du jeu de monopoly au désengagement des Britanniques dans le Nord - Pas-de-Calais», INRETS-TRACES, article à paraître en 1992.

Pour relativiser les flux de créations il conviendrait de pondérer en fonction du parc d'entreprises de chaque chambre consulaire. Nul n'ignore qu'aujourd'hui l'arrondissement de Lille regroupe à lui seul un tiers des transports routiers de marchandises de la région, le département du Nord, 60 %. D. Paris, en procédant au calcul d'un ratio (6), révèle certains déséquilibres régionaux. Il montre ainsi que, sur la période 1983-1987, Calais sur le littoral et les secteurs d'Arras et de Cambrai dans le sud de la région atteignaient respectivement les niveaux relatifs de création les plus élevés dans le transport. En revanche, le nord-est de la région et plus particulièrement la Sambre-Avesnois est marqué par une très faible spécialisation dans le secteur du TRM. Difficile de commenter davantage ces résultats sans les rapprocher notamment des créations dans les autres secteurs d'activités ou encore de la diffusion inégale des primes à la création. Il semblerait par exemple que les secteurs où se créent de nombreuses entreprises de BTP soient délaissés par les transporteurs, l'activité de transport étant assurée vraisemblablement en compte propre.

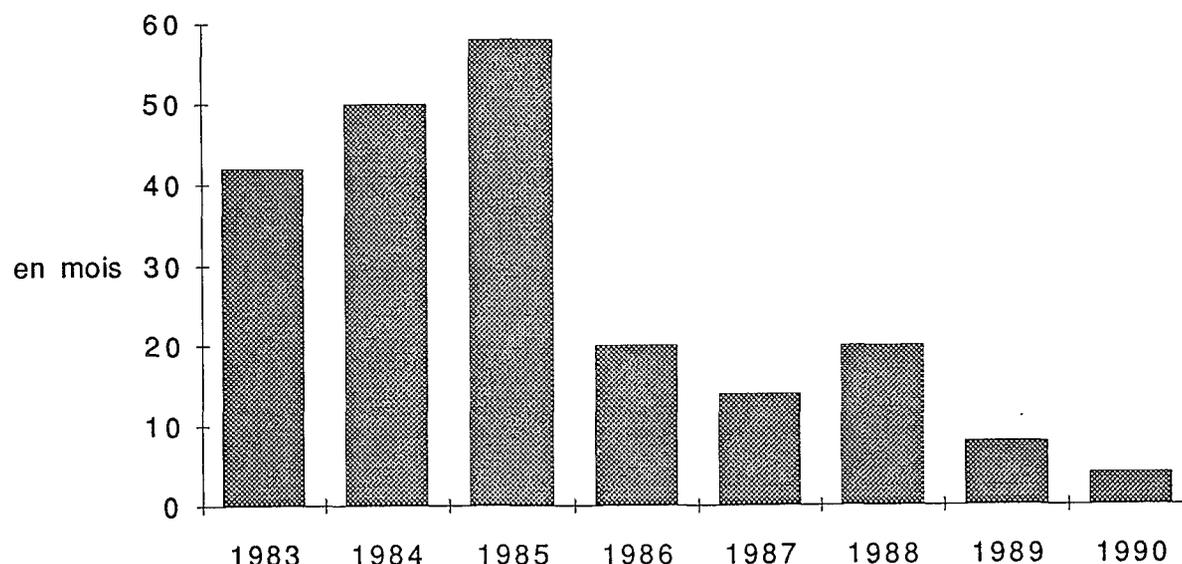
Un morcellement du potentiel actif

Si le taux de création peut renseigner sur la dynamique du secteur, il doit être rapproché du taux de défaillance pour espérer dégager une image plus objective de la réalité économique. «Tout se joue avant 2 ans» fait remarquer, non sans ironie, M. Fleury (1988), qui propose de retenir un *taux de création efficace* (encore en activité après 4 ans et demi) pour apprécier la pérennité des entreprises. Près des trois quarts des entreprises (tous secteurs confondus) survivent à peine 1 an et demi après leur création ce qui expliquerait le renouvellement rapide du tissu productif. Si le rapprochement des informations concernant la création et la disparition d'entreprises est in-

(6) L'indice calculé rapporte, pour une activité donnée, la part de chaque CCI pour l'ensemble des activités dans le total régional des créations, toutes activités confondues.

✓ Diagramme 3

Durée de vie des entreprises TRM créées entre 1983 et 1990 dans le Calaisis



(Source : CCI Calais)

dispensable, c'est aussi un exercice périlleux. La notion de disparition peut recouvrir des réalités juridiques et économiques différentes (Bazin, 1990). Au plan juridique, la cessation d'une entreprise peut se concrétiser par une cessation simple, une dissolution ou divers jugements des tribunaux de commerce. Le nombre de défaillances sanctionnées par une décision des tribunaux de commerce ne constitue, en outre, qu'une partie des cessations d'entreprises. Une décision judiciaire aussi bien qu'une cessation simple peuvent aboutir à la transmission de l'entreprise et non pas automatiquement à sa disparition. Au plan économique, l'entreprise disparaît dès que son activité est totalement et définitivement arrêtée, ses salariés licenciés, ses moyens de production disséminés, éparpillés, détruits ou vendus.

Une recherche engagée à partir des données de la chambre de commerce de Calais, nous conduit cependant à nuancer les résultats présentés par l'INSEE (7), pour ce qui concerne la création dans le transport routier de marchandises, et nous permet d'avancer dans la perception des seuils temporels de vulnérabilité. C'est ainsi que, pour exemple, les entreprises calaisiennes nées avant 1986 survivraient toutes 3 ans au moins après leur création (diagramme 3). On constate même que 60 % des unités implantées entre 1983 et 1985 sont encore pérennes fin 1990. Peu nombreuses mais résistantes apparaissent les créations d'alors. L'année 1986 marque un tournant dans les processus de création. Nombre d'entreprises de TRM fleurissent alors dans le Calaisis comme sur l'ensemble du territoire français. Mort-nées, serait-on tenter de dire, puisqu'elles disparaissent aussi rapidement qu'elles ont proliféré. Tout s'est joué avant 14 mois notamment pour plus de la moitié des entreprises créées en 1987. Doit-on

(7) Enquête postale menée au cours de l'automne 1986 auprès d'un échantillon défini à partir du répertoire SIRENE de 20 000 unités créées ou reprises entre le 1er septembre 1984 et le 31 août 1985 et encore en activité en septembre 1986, soit le dixième des entreprises immatriculées.

penser que les unités ayant survécu à cette hécatombe ont eu le temps de consolider leur position et ont passé le cap de la « création efficace » ou ne sont-elles en aucun cas à l'abri d'une prochaine dissolution ? S'il semble quelque peu prématuré de répondre, on peut néanmoins se demander si les initiatives prises après 1986 par de nouveaux entrepreneurs relèvent d'une construction plus hasardeuse, plus précaire que celles engagées par leurs prédécesseurs. Dans la mesure où la multiplication de la micro-initiative s'accompagne d'un morcellement du potentiel actif, peut-on continuer à parler de dynamique régénératrice, d'imagination créatrice au service de la conjoncture, de formes alternatives de développement face à la crise des grands appareils industriels ? Si la micro-création provoque inévitablement un impact sur la société locale par l'activation temporaire du tissu économique et social, par son rééquilibrage, peut-elle produire une transformation sociale profonde ?

De la création à la sous-traitance, il n'y aurait qu'un pas ...

Une majorité d'entreprises en nom propre

La part des travailleurs indépendants dans le système productif et dans l'ensemble des créateurs d'entreprises a régressé depuis les mesures prises par les pouvoirs publics en faveur de la constitution de sociétés (8). Aujourd'hui, à peine la moitié des créations d'entreprises, sont le fait d'entrepreneurs individuels (tous secteurs confondus, INSEE). Dans le secteur du transport routier de marchandises, la proportion est encore largement plus élevée avec 69 % d'entreprises en nom propre chez les créateurs. L'entreprise en nom propre semble plutôt synonyme de précarité : le risque encouru en cas de faillite met en jeu l'ensemble des ressources familiales. L'évolution de la

(8) 76% de travailleurs indépendants en 1981, 67% en 1988; les créations d'entreprises individuelles représentaient par ailleurs 66% du total des créations en 1985, mais plus que 64% en 1987.

Tableau 1 : Créations d'entreprises en nom propre par classes d'emplois en France en 1990

	Ttes act.	%	TRM	%
0 sal.	125 000	91	4 036	91
1-9 sal.	10 406	8	357	8
10-19 sal.	128	0,09	3	0,07
20-999 sal.	34	0,02	-	-
+ 1000 sal.	22	0,02	-	-
Total	136 794	100	4436	100

(Source : INSEE)

structure juridique des entreprises de TRM, de la composition du capital, du partage des rôles fait partie de nos préoccupations, dans le cadre de l'observatoire régional.

Le choix d'une structure juridique plutôt qu'une autre doit notamment être relié aux conditions, contraintes ou opportunités, dans lesquelles s'est opéré le processus de création. La création est-elle envisagée comme la dernière carte contre l'anéantissement professionnel et improvisée ou est-elle le fruit de rencontres, l'aboutissement d'un projet mûrement préparé ?

La création d'emplois n'est pas à la mesure de la création d'entreprise

Si les entreprises individuelles (tous secteurs confondus) emploient en moyenne un salarié (9), c'est dans les transports où la part des entreprises individuelles en nombre total de salariés est la plus faible : 5% contre une moyenne tous secteurs confondus de 12%. Ce calcul de moyenne demeure cependant insuffisant pour dresser un portrait des travailleurs indépendants. Quatre travailleurs indépendants sur dix sont effectivement employeurs; c'est dans le secteur des transports qu'on rencontre le rapport le plus faible : plus de deux employeurs sur dix travailleurs indépendants. Les études menées au plan régional permettent de compléter cette information.

Si dans le secteur du TRM comme dans l'ensemble des activités économiques, plus de 90% d'entreprises en nom propre n'emploient aucun salarié, notons que la distribution du nombre de salariés s'avère très déséquilibrée. Considérant le TRM, il n'y aurait aucune société en nom propre regroupant plus de 19 salariés; considérant l'ensemble des secteurs, les entreprises individuelles de plus de 19 salariés, bien que peu nombreuses, emploieraient un effectif considérable de travailleurs. Pour exemple, 22 entreprises, soit 0,02% du total des entreprises en nom propre, accueillent entre 1000 et 2000 salariés, ce qui équivaut à un effectif oscillant entre 22 000 et 44 000. A l'opposé donc, 90% du total des entreprises individuelles ne regroupent que 12 500 personnes (tableau 1). Pour résumer, la création d'entreprises de TRM conduit à l'émergence d'artisans transporteurs et non de chefs d'entreprises.

Plus qu'ailleurs, dans le TRM la structure juridique conditionne l'emploi ; il semble y avoir une relation entre le fait d'opter pour une structure juridique et le recours à des salariés. C'est ainsi que la moitié des SARL, dans le transport routier, sont des structures

(9) Les emplois non salariés (aide familiale) ne sont pas enregistrés; ils seraient estimés à 0,2 par entreprise individuelle non agricole selon l'enquête Emploi INSEE.

Tableau 2 : Créations de SARL par classes d'emplois en France et dans le Nord - Pas-de-Calais en 1990

	0 sal.	1-2 sal.	3 sal. et +	Total
Ttes act. France	28 769	24 334	9 965	63 068
%	46	38	16	100
Ttes act. NPCalais	900	937	417	2 254
%	40	41	19	100
TRM France	655	908	342	1 905
%	34	48	18	100
TRM NPCalais	21	50	19	90
%	23	56	21	100

(Source : INSEE)

employant 1 ou 2 salariés. Cette option se confirme largement dans le Nord - Pas-de-Calais (tableau 2).

Quelles réalités économiques recouvre l'Activité Principale Exercée par l'Entreprise ?

Dans le Nord - Pas-de-Calais comme en France, les trois quarts des entreprises créées en zone courte (6912) adoptent le statut de société en nom propre pour la moitié des entreprises en zone longue (6911) en France et deux tiers dans la région Nord. Ces écarts significatifs ne semblent pas relever du simple hasard. Autrement dit, si le code APE à lui seul, n'a pas de signification réglementaire (10), il semble avoir un contenu sociologique et conduit à s'interroger sur une possible relation entre la décision de s'inscrire au registre de commerce sous la désignation en zone longue et la mise en oeuvre d'un projet élaboré avec recrutement de salariés, nécessitant une structure juridique différenciant les fonctions de gérance et d'acheminement physique de la marchandise. Il est sans doute plus difficile au plan de l'organisation, de transporter des marchandises sur de longues distances plutôt que dans la région. Hasardeuse cependant, cette hypothèse devra être explorée à la lumière d'autres indicateurs. Signalons d'autre part, que la proportion de 6911 dans la région Nord est une des plus élevées de France (carte 2). Pour l'année 1990, le Nord - Pas-de-Calais comptabilisait 48% d'entreprises «zone longue» pour une moyenne nationale de 24%. A la seule lecture de ces chiffres (données INSEE), il ne serait pas opportun d'attribuer ce différentiel à la position géographique excentrée et frontalière de la région ou à ses caractéristiques éco-

(10) Bien que des changements soient en cours au niveau de la réglementation et que, depuis le 1er janvier 1990 et après trois années de régime de transition, il n'existe plus de quota dans la répartition des autorisations de zone longue, les entreprises de transport qui souhaitent travailler sur l'ensemble du territoire national doivent justifier leurs besoins en titres de zone longue, prouver la qualité de leur gestion ainsi que leur respect des réglementations sociales et de sécurité. Les sociétés nouvellement créées doivent, quant à elles, fournir un compte d'exploitation prévisionnel. Autrement dit, il ne suffit pas d'avoir un code APE 6911 pour bénéficier d'une autorisation de zone longue. Par ailleurs, nous avons pu le vérifier en région Nord - Pas-de-Calais, le code APE est attribué au gré des humeurs ou des directives et non en fonction de la demande des transporteurs. Ceux-là, bien souvent, indiquent seulement sur le bordereau d'enregistrement «transport routier de marchandises»; si cette information aboutit le plus souvent à un enregistrement sous le code 6912, elle peut également donner lieu à un enregistrement sous le code 6911.

Tableau 3 : Créations d'entreprises de TRM et code APE dans le Nord - Pas-de-Calais

Région NPC	1988	1989	1990
Zone longue	101	125	153
%	28	32	48
Zone courte	239	259	155
%	67	66	49

(% sur le total des codes APE : 6911, 6912, 6925, 7403).

(Source : INSEE)

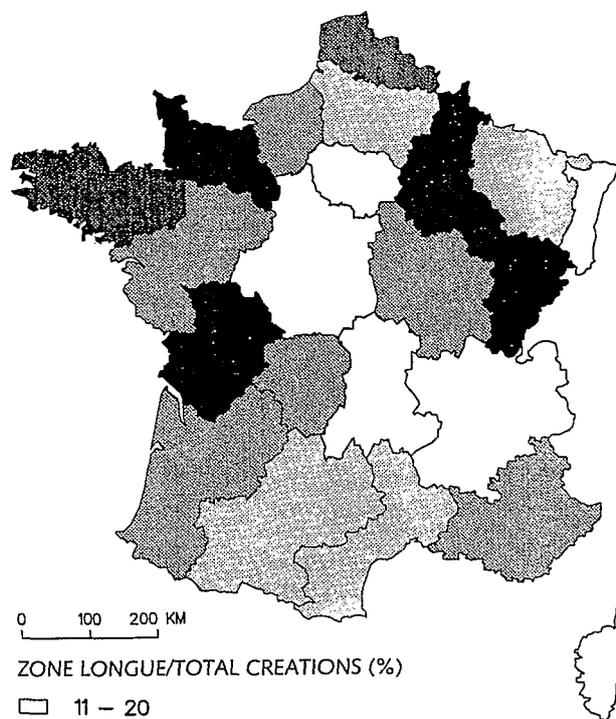
nomiques, compte tenu des résultats très minorés obtenus en Alsace, Languedoc-Roussillon, PACA, Région Parisienne et Rhône-Alpes.

Dans la région Nord, sur la base des travaux de l'INSEE et de la CRCI, on constate une évolution dans le temps remarquable. En l'espace de trois ans (1988-1990, INSEE, *tableau 3*), il y aurait eu une augmentation de 51 % des entreprises «zone longue» alors que sur la France on note une stabilité. Les statistiques de la CRCI présentent l'avantage de pouvoir remonter jusqu'en 1986 et de montrer les disparités intra-régionales. Dans la circonscription de Lille-Roubaix-Tourcoing, il y aurait eu inversion de la répartition entre les codes APE 6911 et 6912, à l'avantage de 6911, à compter de 1988. A titre indicatif, le phénomène contraire est à noter dans la circonscription de Boulogne.

Pléthore de créateurs dans le secteur des TRM, trajectoire stoppée tantôt prématurément, tantôt tardivement, renouvellement conjoncturel du tissu productif, au regard des statistiques tels sont les points qui semblent qualifier les nouvelles unités de transport. La distance entre les chiffres et les réalités économiques et sociales concrètes demeure. Les caractéristiques prises une à une ne peuvent rendre compte des itinéraires poursuivis par les entrepreneurs et ne peuvent expliquer toutes les disparités de comportement et de reclassement sur le marché du travail. Il convient de travailler sur des flux de création et non sur des «stocks», sur l'amont et l'aval de la création selon une approche longitudinale. Dans une perspective théorique, il importe d'envisager la création comme un système social, le créateur comme un acteur intervenant dans un environnement local accueillant ou contraignant.

A chacun son affréteur

Une première tentative de suivi a été réalisée au sein de l'INRETS, sur la base du fichier Geautrans de la Direction Régionale de l'Équipement. Seulement un tiers du fichier initial a pu être exploité. Ont donc été interrogées toutes les entreprises de transport routier acheminant la marchandise avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes ou de moins de 19 m³ et créées en 1989. Plus d'un créateur sur trois était un demandeur d'emploi et un sur quatre, un ancien chauffeur routier au chômage. Si on considère la population qui était en activité avant de créer son entreprise, plus de la moitié d'entre elle était auparavant chauffeur salarié. La recherche d'indépendance est le leitmotiv qui semble avoir guidé leur démarche. Mais quelle est la réalité de l'indépendance pour ces artisans-chauffeurs qui constituent la très grande majorité des créateurs d'entreprise ? La moitié des nouvelles entreprises n'ont recours qu'à un seul transporteur-affréteur. 25 % des transporteurs travaillent en direct avec des chargeurs : ce sont, pour plus de la moitié d'entre eux, des camionneurs vé-



ZONE LONGUE/TOTAL CREATIONS (%)

- 11 - 20
- ▤ 21 - 30
- ▥ 31 - 40
- 41 - 50
- 51 - 65

Source : INSEE
INRETS-TRACES / CITI

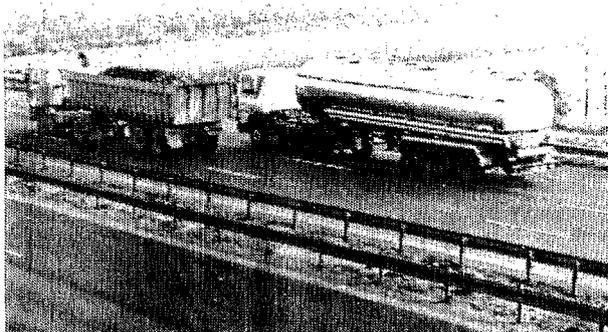
Carte 2 : part de la zone longue dans les créations d'entreprises de TRM en 1990.

hiculant dans des bennes des matériaux et gravats. C'est une activité apparemment conjoncturelle induite par les grands chantiers (Tunnel, TGV). A la dépendance vis-à-vis des marchés s'ajoute une dépendance vis-à-vis des moyens de production : sur 95 créateurs recensés, ils sont 63 à utiliser au moins un tracteur qui ne leur appartient pas en propre.

La sous-traitance permet le report des conditions d'insécurité économique sur les petites entreprises tractionnaires, sans que les donneurs d'ordre n'aient perdu la maîtrise du fret. Si l'artisan transporteur est contraint lors de son installation de saisir les marchés disponibles, il n'est nullement conduit à s'y fixer. La création conduit-elle à la sous-traitance ? La sous-traitance est-elle une activité transitoire ou prolongée ? C'est ce que nous essaierons de vérifier par le biais de l'observatoire mis en place à l'INRETS, en 1990, sur la base des fichiers CRCI.

Cette interrogation mérite en effet toute notre attention, au moment même où la sous-traitance devient un sujet d'actualité brûlant et un palliatif avantageux où se cristallisent bon nombre de représentations collectives. Moraliser les pratiques de sous-traitance, assurer une plus grande transparence des relations contractuelles entre transporteurs, assainir, normaliser et moderniser la profession, autant d'intentions affichées récemment par le gouvernement et largement diffusées dans la presse spécialisée (11), au lendemain

(11) Le 11 juillet 1990, un projet de charte de la sous-traitance a été présenté par le CNT, à l'occasion d'une table ronde ministérielle, soulignant en préambule, quelques principes relatifs à la bonne ou mauvaise sous-traitance. Consulter à ce propos, les revues de presse «IMPACTS TRANSPORTS - TRACES PRESSE» réalisées par notre équipe, tous les deux mois depuis juillet 1989, en collaboration avec des équipes universitaires et des administrations, à partir de la presse régionale, nationale et internationale. Voir plus spécialement le numéro spécial sur la sous-traitance de septembre 1991.



de la mise en oeuvre du cabotage et de la flambée des prix du pétrole. Ce regain d'intérêt pour une forme de travail, qui a toujours existé et qui tendrait paradoxalement à régresser (si on se réfère aux statistiques d'emploi montrant l'augmentation inexorable de la part des salariés dans la population active au détriment des non-salariés), semble trouver sa source dans la volonté de mettre de l'ordre dans la profession de transporteur, de séparer «le bon grain de l'ivraie» voire de faire disparaître les «mauvais tractionnaires». Boucs émissaires, ces derniers sont tantôt qualifiés de «forçats de la route», de «marginiaux», de «cowboys» ou encore de «cas limites»; on leur promet une «requalification forcée en salarié d'un donneur d'ordres» s'ils persévèrent dans leurs attitudes. Ils seraient à l'origine de la dégradation des tarifs, des conditions de travail et de sécurité. Ce qui est en cause ce n'est ni la sous-traitance, ni la fraude, mais la mauvaise sous-traitance et l'excès de fraude (12). L'Etat entend prouver son efficacité en agissant à la marge sans bouleverser véritablement les structures, mais en contrôlant l'acteur le plus dépendant du système, en l'occurrence le tractionnaire. Si les tendances se prolongent, l'organisation des services continuera de prendre le pas sur l'acte technique de transport. Dans une logique des chaînes de transport et de réseaux, favorisée par la diffusion de la logistique et dans l'optique d'une Europe des transports, l'avenir du maillon le plus faible constitué d'artisans-transporteurs semble difficile à envisager par les politiques. Au regard des mouvements de concentration qui s'opèrent dans le secteur, considérant les exigences accrues des chargeurs, ils se demandent par ailleurs à quelles conditions les PME de transport auront les moyens de sortir leur épingle du jeu, d'affronter la concurrence étrangère.

Signalons pour prolonger le débat que le statut de sous-traitance n'a pas empêché par le passé les entreprises de croître et que si les conditions de rémunération se sont dégradées, on peut penser que cette possibilité de croissance se maintiendra. En dépit des mutations techniques et organisationnelles enregistrées, la structure du secteur des transports est restée stable depuis 1970. Le tissu des PME demeure important, en arrière du visage omniprésent de la concentration industrielle : plus de 30 000 entreprises de transport de marchandises seraient installées dans l'hexagone et près des 3/4 d'entre elles emploieraient

(12) Voir à ce propos les travaux de F. DUPUY et de J.C. THOENIG. Les auteurs mettent en lumière les postulats de base qui sous-tendent l'action des pouvoirs publics et montrent combien la fraude s'intègre parfaitement à la situation de la profession. «Ce qui vaut une amende, ce n'est pas de transgresser la règle, mais bien de transgresser la norme».

moins de 5 salariés. Sur les 8 738 entreprises de transport sondées par l'OEST en 1985, seules 378 apparaissent contrôlées par 116 groupes différents. 2 % des entreprises de TRM de zone longue étaient alors affiliées à des groupes identifiés dans l'enquête pour 2,5 % des entreprises de TRM de zone courte (13). «La porosité nouvelle des systèmes n'a pas fait éclater les anciens métiers» notait D. Segrestin dans le cadre d'un séminaire sur «Les frontières et identités professionnelles dans les métiers du transport» (14), tenu en 1984; or depuis, la division sociale entre les gestionnaires et transporteurs s'est accentuée. Il appartiendra à l'équipe TRACES d'observer si les conditions de production et de reproduction des petits transporteurs peuvent être remises en question par des conditions de plus en plus défavorables de l'exercice de leur profession.

«Le sociologue n'a pas à proposer des utopies, mais en remuant les questions que véhiculent les institutions et les individus, il peut aider à ce que se dessine la possibilité de facettes souvent ignorées du réel, à commencer par celles sur lesquelles nous sommes assis» (D. Duçlos : 1986).

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- L. BAZIN, «Etude des créations d'entreprises de transports dans la région Nord - Pas-de-Calais», rapport de contrat INRETS-TRACES, avril-juin 1990, 38 p. + annexes.
- L. BAZIN, «Créations et disparitions d'entreprises de transport routier de marchandises : quelques pistes de recherche», rapport de stage INRETS-TRACES, juillet 1990, 39 p. + annexes.
- S. BREDELOUP, «Et si la création d'entreprise de transport restait un terrain à défricher ?», RTS n° 29, mars 1991, pp. 47-56.
- S. BREDELOUP, J. LOMBARD, «Qui sont les transporteurs du Nord - Pas-de-Calais?», GIP RECLUS, La lettre d'ODILE, n° 8, décembre 1991, pp. 4-5.
- G. BIGATA, «Un portrait des travailleurs indépendants», *Economie et Statistique* n° 215, novembre 1988, pp. 39-44.
- J.M. CALLIES, «Etre employeur», *Economie et Statistique* n° 219, mars 1989, pp.3-9
- D. DUCLOS, «La navé ou les silences polis de la sociologie occidentale», *Revue Socius*, n° 2-3, 1986.
- M. FLEURY, «Les régions au palmarès de la création d'entreprises», *Economie et Statistique*, n° 215 nov 1988, pp.51-56.
- D. PARIS, «Création d'entreprises dans la région Nord - Pas-de-Calais, évolution et dynamique sociale sur la période récente (1982-1988)», *Hommes et Terres du Nord*, 1989, 1-2, pp.45-58.
- M. SIMMONS, «Transport et distribution spatiale des activités», CEMT, Table ronde 85, Newcastle, mars 1990.
- H. VIENNET, «Comment crée-t-on ou reprend-on une entreprise», *Economie et Statistique*, n° 215, nov. 1988, pp.33-37.

(13) P. Le Floch-Meunier, «Des phénomènes de concentration parmi les plus grosses entreprises de transport», juin 1989. Pour étudier la concentration du secteur des transports, l'OEST a apparié l'EAE et la partie entreprises du fichier des liaisons financières (LIF) pour l'année 1985, à l'exception des entreprises de transport sondées par l'EAE.

(14) GRECO 55, Travail et travailleurs en France au XIXe et XXe siècles.