

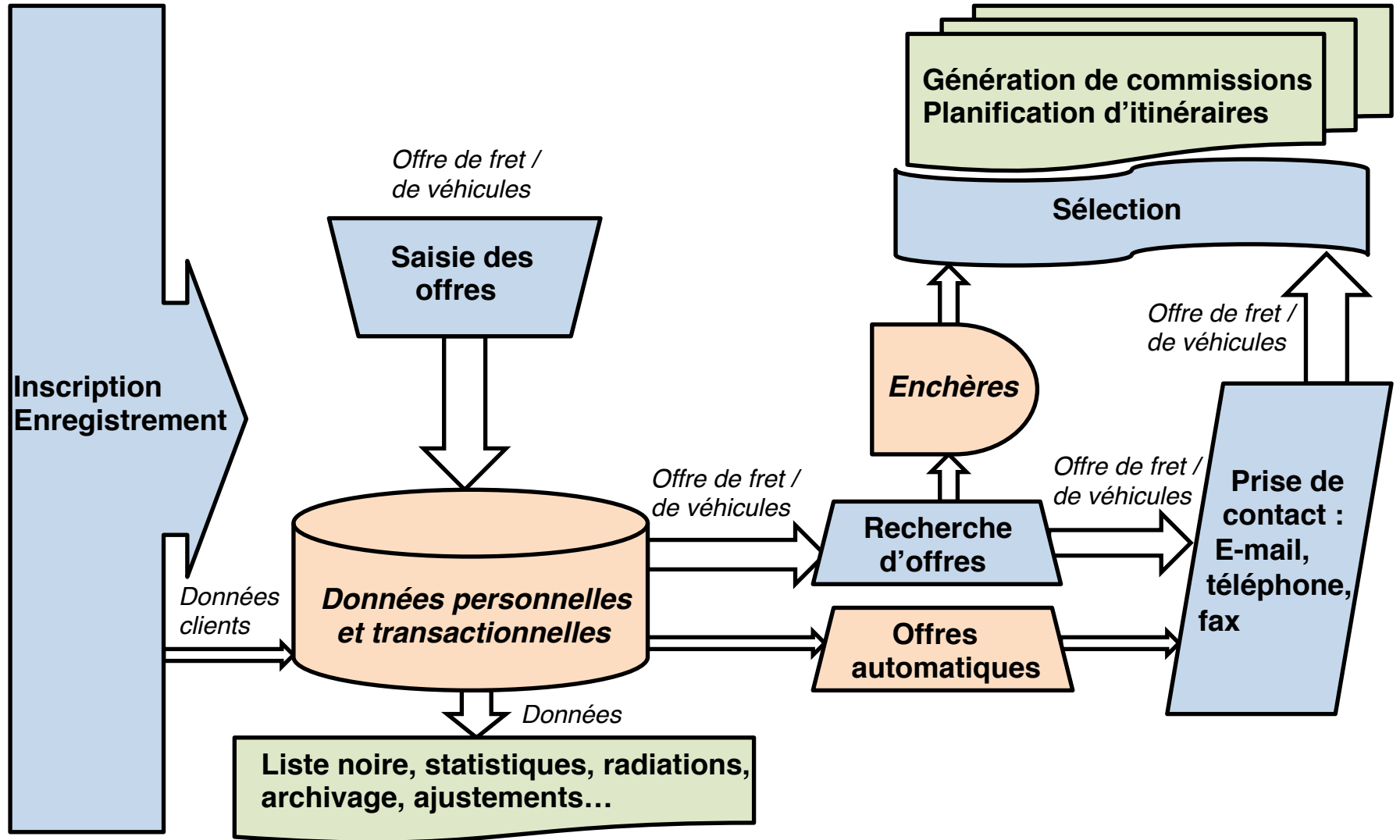
L'appropriation des bourses de fret par les transporteurs routiers français

Présentation au 1^{er} Séminaire
du GERI USACT
26 juin 2015

Cadre théorique

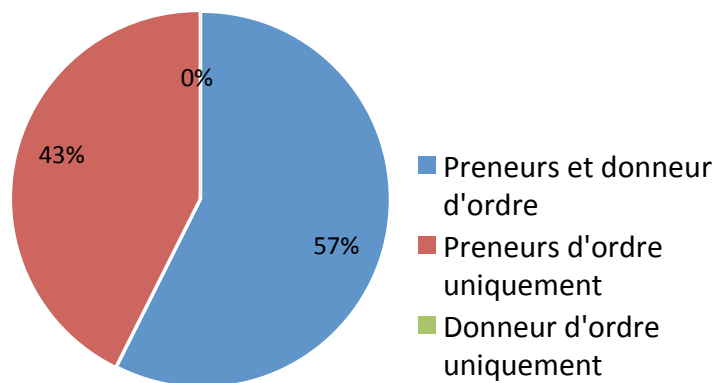
- Des outils peu étudiés dans la littérature scientifique :
 - Littérature dédiée aux bourses de fret : KOVACS 2012, 2010, 2009 ; van LANGEN 2014 ; BRUNS, GÜNES, ZELEWSKI 2011
 - Usage des TIC dans le secteur du transport routier de marchandise : DJELLAL 2001 ; BURMEISTER, DJELLAL 2004 ; van DUIN, KNEYBER 2003 ; STEFANSSON 2002
- Diversité des cadres théoriques mobilisés :
 - Sciences de l'ingénieur
 - Sciences de gestion
 - Economie des proximités
- Sources :
 - Entretiens : entreprises de transport routier, fédérations de transporteurs, groupements de transporteurs, bourses de fret
 - Revues de presse spécialisée

Modèle de fonctionnement d'une bourse de fret

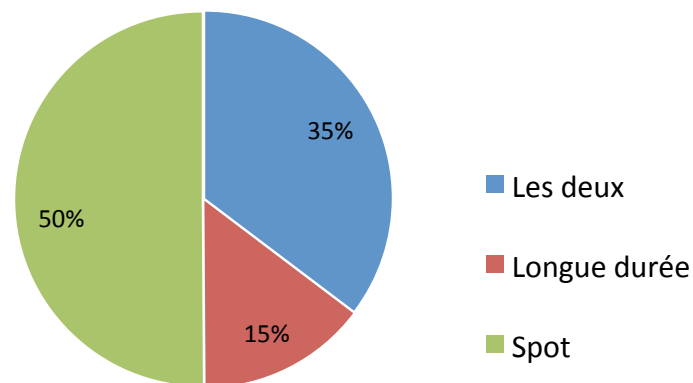


L'utilisation des bourses de fret par les transporteurs routiers

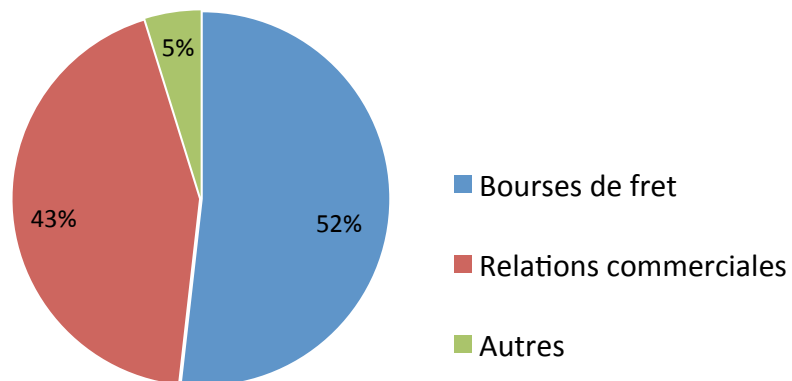
Place des entreprises dans les relations de sous-traitance



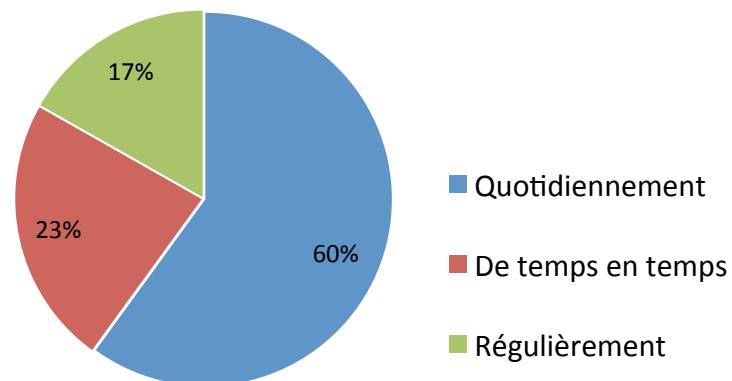
Type de sous-traitance effectuée



Provenance du fret en cas de sous-traitance spot



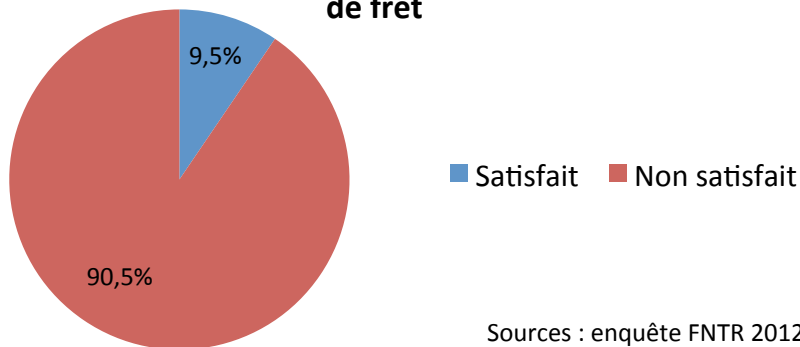
Fréquence d'utilisation des bourses de fret



Les critiques des bourses de fret par les transporteurs routiers

- Le lissage des prix à la baisse

Satisfaction par les prix pratiqués sur les bourses de fret



Sources : enquête FNTR 2012

« Dans le transport, par définition, il n'existe pas d'équilibre des flux. Il y a donc nécessairement toujours un taux important de **kilométrage à vide** (22 % du total), correspondant à une surcapacité structurelle, de l'ordre de 10 à 15 % de la charge utile totale. La Bourse de fret, qui permet un **rapprochement rapide de l'offre et de la demande**, favorise un **lissage des prix**. Par essence, elle **baisse les prix**, et ne permet plus de financer cette surcapacité structurelle »

Michel Irou, délégué aux affaires économiques de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR),
Les Echos, 08/02/1999

- La facilité d'accès au fret aux nouveaux venus sur le marché

- 1990s : les artisans transporteurs
- 2010s : les transporteurs « exotiques »

"J'ai eu à résoudre un dossier dans lequel un transporteur français a confié un trafic à un sous-traitant, lequel a affrété un transporteur turc, lequel a affrété un Ukrainien via Lardi Trans, lequel a affrété en dernier lieu un Bulgare via Lardi Trans. Au final, la prestation d'une valeur 100 est prise à 60 par le transporteur ukrainien. »

Patrice Bouvet, Cabinet BOUVET,
L'Officiel du Transporteur, 14/10/2014

- Un consensus : pas d'accès aux bourses de fret pour les chargeurs

Structure du marché français des bourses de fret

TELEROUTE

1986 : création par le groupe Lamy

2002 : lancement Télecoute Web

1989 : rachat du groupe Lamy par Wolters Kluwers

NOLIS

1996 : création par l'AFP et France Telecom

2002 : retrait de l'AFP

2005 : rachat par Wolters Kluwers

TIMOCOM

1997 : création par un transporteur allemand

2001 : arrivée sur le marché français

WTRANSNET

1996 : création par un transporteur espagnol

2002 : arrivée sur le marché français

B2PWeb

2006 : création par un informaticien

2008 : rachat par la holding H2P (groupements)

1990

1995

2000

2005

2010

2015

1986 : fin du contingentement des licences de transport

1994 : « Contrat de Progrès »

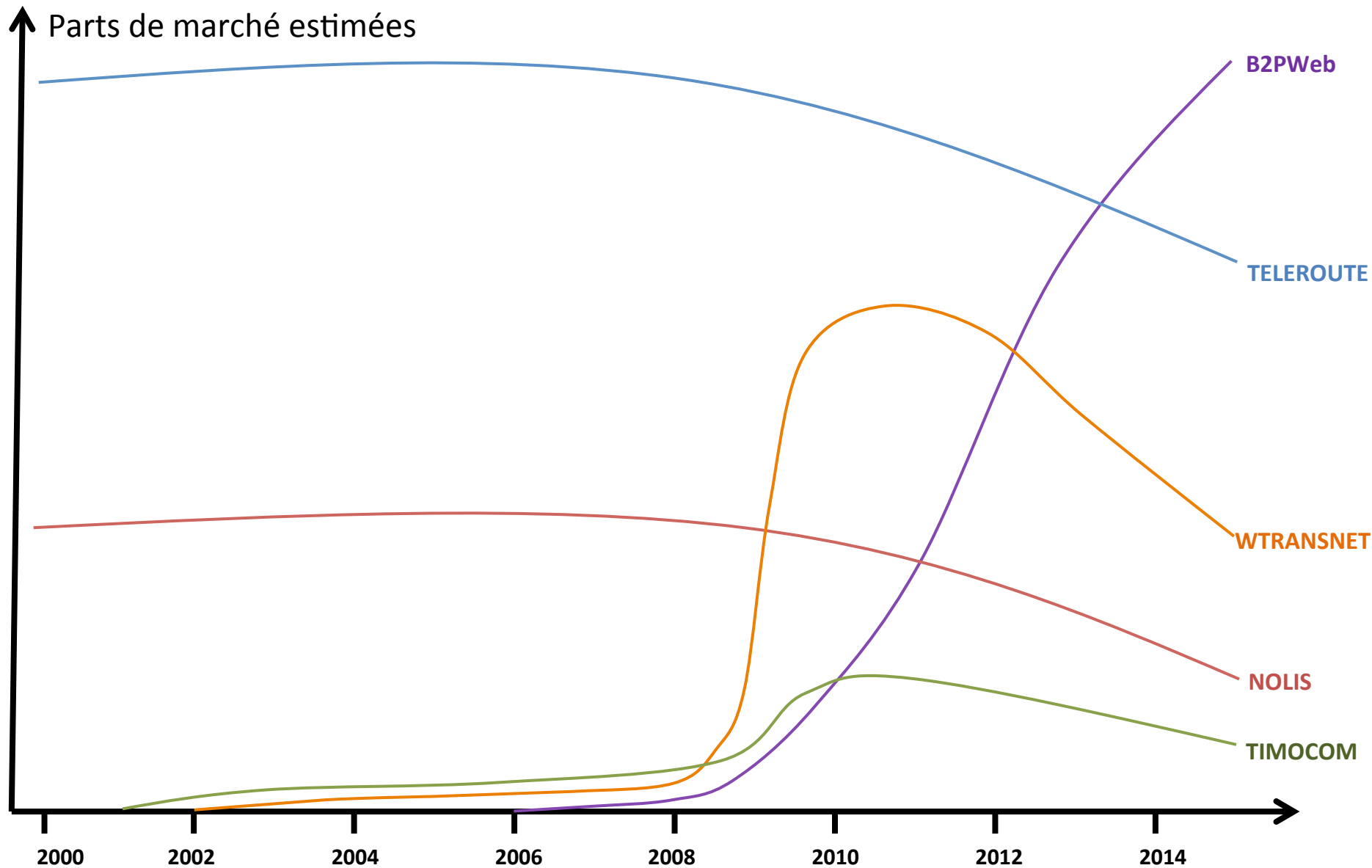
1998 : libéralisation du cabotage au sein de l'Union Européenne

2003 : contrat type de sous-traitance

1989 : fin de la tarification routière obligatoire

2007 : réforme du contrat type

Evolution du marché français des bourses de fret depuis 2000



Le cas de B2PWeb : « la bourse de fret des professionnels »

- Historique :

Fin 1990s : tentative de création de bourses privées par les groupements de transporteurs

2006 : création de BDFWeb par un informaticien

2009 : rachat par la Holding H2P

2012 : B2PWeb devient le leader du marché français des bourses de fret

- H2P (*Holding Premium Professionnels*) :

- 268 transporteurs actionnaires en 2012, la plupart membres des groupements Astre, Flo, Evolutrans, Tred Union, France-Plateaux et France Benne

- Détenait 64% du capital de B2P en 2012

- Prix plancher de l'action : 1000€,
Prix plafond de l'action : 100 000€
Investissement moyen : 11 000€

- Eric Cabailé, Vice Président du Groupement ASTRE :

« mon budget bourse de fret a été divisé par 10. Par 10 ! Et en plus je suis actionnaire d'une société qui verse des dividendes... »

« C'est devenu LA bourse de fret des transporteurs, par et pour les transporteurs. C'est très important pour la profession : nous pouvons être vigilants sur la qualité des sous-traitants, il y a des points de contrôles pour les membres issus de pays exotique, car les actionnaires veulent à tout prix préserver leurs marchés. »



L'évolution des services offerts par les bourses de fret

- Des produits de plus en plus sophistiqués :
 - Bourses de fret « privées »
 - Paiement en ligne
 - Sélection automatique des sous-traitants / des offres de fret
 - Planification d'itinéraires
 - Assurances
 - Accessibilité sur *smartphone*
 - Cartographie des offres de fret et de véhicules
 - Plateformes d'échange documentaires (licences, URSSAF, *Coface*, *Creditsafe*...)
 - Clauses spécifiques pour du fret à haute valeur ajoutée (en cours de développement)
- Des marchés parallèles :
 - Bourses d'entreposage
 - Places de marché pour les chargeurs : *Eurotransfert* (automobile), *Freight Traders* (Mars)...
 - Plateformes d'appels d'offres pour la sous-traitance longue durée : *AndCo*