

Bourse de fret

Un espace commercial de confiance

VOLUME I

Indépendance & neutralité Les fondements du métier.

Par François DENIS

Améliorer l'organisation d'un marché, c'est réunir intelligemment l'offre et la demande. Pour l'industrie du transport, la bourse de fret a trouvé sa légitimité il y a 25 ans, notamment grâce à des valeurs essentielles que ce texte permet de redécouvrir et d'apprécier en dehors des cycles de marché. Pour une vision à long terme dans le respect d'équilibres fragiles.

Ce qu'on attend d'une bourse de fret ?

Elle doit être **globale, ouverte** à tous sans discrimination, à tous les donneurs d'ordre, les petits opérateurs et les commissionnaires. Elle doit proposer une grande **diversité** d'offres et de demandes par types de routes, types de marchandises ou encore types de véhicules.

Elle doit être **indépendante**, financièrement et opérationnellement de toute autre entreprise qui intervient dans la filière du transport.

Elle doit **maîtriser son unique métier** qui est de faire se rencontrer l'offre et la demande dans les meilleures conditions grâce à une excellente connaissance du marché du transport et de ses acteurs.

Elle doit être capable techniquement de publier des grands volumes d'offres de fret et de véhicules par jour en toute sécurité, de façon **simple, rapide et fiable**.

Elle doit maintenir une totale **neutralité** à l'égard de ses membres, tous égaux devant le service, quelle que soit leur taille, leur influence ou leur niveau d'activité sur la bourse de fret. Elle doit être impartiale par construction.

Quelle est la raison d'être d'une bourse de fret ?

Sur une bourse de fret, certains feraient volontiers référence à une auberge...de la péninsule ibérique. Dans les faits, chaque utilisateur apporte ce qu'il a à offrir : qualité, flexibilité, disponibilité, affaire, prix, etc. et chacun doit être traité équitablement et respecté pour cela.

L'efficacité dans les affaires...

La raison d'être d'une bourse de fret est de faciliter le transport du fret à temps, en toute intégrité, au bon niveau de prix.

Le métier d'une bourse de fret est de fluidifier la circulation des offres de fret en temps réel sur le réseau de ses membres connectés. Ces offres s'apparentent à une activité SPOT ou à tout autre transport non planifié recherchant une sous-traitance.

« Si je suis affréteur, j'ai un fret de tel tonnage, avec tel métrage, de tel type à enlever au point A et à transporter au point B par un camion de tel type." Je publie les informations relatives à ce fret pour déposer une offre dans la bourse. En temps réel, tout autre membre connecté peut consulter mon offre dès lors qu'elle correspond à ses critères de recherche et me contacter pour négocier, puis confirmer l'ordre d'affrètement. »

Avant la bourse de fret... (vu de l'affréteur)

« je devais prendre le téléphone, contacter les transporteurs que je connaissais déjà, et ensuite, peut-être, ceux que je ne connaissais pas jusqu'à trouver le sous-traitant qui convenait. Mais cela me prenait beaucoup de temps, et je n'étais pas certain de la fiabilité de tous les partenaires. »

Avant la bourse de fret... (vu du transporteur)

« pour remplir mes camions à tout instant, je devais prendre le téléphone et démarcher un à un les affréteurs, attendre des jours entiers dans les bureaux de fret régionaux, j'étais souvent arrêté en attendant du fret. »

Depuis, le développement du transport routier de marchandises a bouleversé toutes les pratiques : augmentation des flux, des flottes, diversité des spécialités ont créé des difficultés de capacité, rendant l'adéquation entre l'offre et la demande de fret imprévisible et complexe à appréhender.

Avec la bourse de fret... (vu de l'affréteur)

« les transporteurs, eux-mêmes connectés au service savent quasi instantanément s'ils peuvent traiter mon offre et dès lors me contacter. »

Avec la bourse de fret... (vu du transporteur)

« Je sais instantanément sur une fenêtre de 24 à 36 heures si je vais pouvoir remplir un camion, compléter un chargement avant même de décrocher le téléphone pour négocier un ordre d'affrètement.

En utilisant la bourse de fret, j'ai aussi plus de visibilité sur les partenaires avec qui je traite. »

A l'échelle de centaines de milliers d'offres de fret et de camions par jour, aucun professionnel du transport ne peut être plus efficace qu'un service de bourse de fret pour optimiser son transport de fret, sauf à ne pas opérer sur le marché inflexible du fret. Cela permet d'optimiser l'usage des capacités de transport.

Quelle diversité d'utilisateurs ?

**Artisans
PME
Grand groupe
Affréteur**

Sur une bourse de fret, c'est la rencontre d'offres et de demandes, via la dépose d'annonces de fret par les affréteurs et leur consultation par les transporteurs. Une bourse de fret est une communauté de professionnels ayant vocation à travailler ensemble efficacement au quotidien et convaincus de son intérêt et de son impartialité. Ces professionnels travaillent donc en réseau neutre de tout parti pris.

**...tous sur la même
bourse de fret.**

Dans une même bourse de fret, les membres représentent une diversité professionnelle importante par leur métier (affréteur et/ou transporteur, artisan, PME, grand groupe, commissionnaire) par leur couverture géographique, par leur spécialité et par leur surface financière. Chacun des membres a ses besoins propres (en fret ou en véhicule) et voit dans une bourse de fret le service qui lui convient. Il dépose ou recherche du fret et souvent fait les deux à la fois.

Il est vrai qu'un artisan chauffeur qui consulte les offres de fret depuis son camion pour ne pas rentrer à vide travaille différemment d'une grosse PME qui gère davantage de flux, avec ou sans flotte qui lui est propre. Pourtant, il utilise la même bourse de fret, parce qu'il a besoin d'efficacité et qu'il met sa confiance dans cet outil de travail.

Quels bénéfices d'usage ?

Livrer à temps

Les bénéfices d'usage sont propres à chaque utilisateur d'une bourse de fret. Cependant, ils sont tous liés à la satisfaction d'un besoin de dernière minute en dehors de contrats de transports déjà établis.

**Rouler à pleine
charge**

Grâce à la bourse de fret, tout opérateur de transport peut mieux s'organiser pour rouler à pleine charge et/ou ne jamais rentrer à vide.

Payer le bon prix

**Travailler en
confiance**

Une entreprise de transport de plus grande taille, pas forcément compétitive sur certaines routes, va devoir arbitrer entre l'usage de ses propres camions et la sous-traitance à un autre transporteur membre de la bourse de fret.

Concrètement, la bourse de fret permet à l'affréteur d'accélérer la recherche d'un transporteur par la dépose d'une annonce détaillée :

- le(s) transporteur(s) intéressé(s) appelle(nt) l'affréteur
- les affaires se concluent sur un marché caractérisé par des contraintes multiples, propres au fret, aux routes, aux transporteurs en un temps record

Le bénéfice commun d'une bourse de fret fiable est aussi de permettre à ses membres de travailler avec un réseau de professionnels avertis, qualifiés et reconnus, donc dans un climat de confiance.

Quels sont les enjeux d'une bourse de fret ?

**Traiter des millions
de tonnes de fret.**

Une bourse de fret a vocation à faciliter le transport du fret non contractuel. Dans ce marché, le SPOT, le fret urgent pour une exécution entre 0 et 36 heures, représenterait environ 10% du fret total¹. Sur une bourse de fret, la sous-traitance peut aller bien souvent au-delà du SPOT seul.

**Offrir un système
d'information
global, fiable et de
sécurisé**

La bourse de fret est un système d'information connecté (logiciel, machine, réseau) entièrement paramétrable selon les besoins de son utilisateur. Pour être un outil de travail utilisé au quotidien, souvent dans l'urgence, une bourse de fret requiert une « haute disponibilité » de service pour ses membres qui peuvent être plusieurs dizaines de milliers connectés à un instant t. Cette haute disponibilité repose sur la maîtrise de son logiciel, de son installation sur des serveurs informatiques dotés de centaines de processeurs hautement sécurisés, et de la connexion aux fournisseurs d'accès au réseau internet les plus fiables possibles.

¹ Fret total : 182 milliards de tonnes-km – SoeS, enquête TRM – Commissariat Général au Développement Durable – Octobre 2009

Travailler en temps réel pour traiter l'urgent, le pressé

L'enjeu d'une bourse de fret est de permettre une interaction entre professionnels en "temps réel" avant de décrocher le téléphone pour conclure une affaire. La dépose d'une offre et sa disponibilité sur la bourse doivent être quasi instantanées à l'échelle européenne.

Aussi, la **confiance** de ses membres repose sur un service égal pour tous garanti par l'accès à la liste exhaustive des offres de fret dans les mêmes conditions techniques à tout instant. Ce savoir-faire technique est un gage de sérieux et de confiance pour les utilisateurs d'une bourse de fret.

L'enjeu d'une bourse de fret est aussi d'innover sur son offre au gré des avancées technologiques, donc d'investir dans son infrastructure composée de centaines de serveurs informatiques, de liaisons haut débit sous haute surveillance 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Un métier au service de la filière transport

Tous les enjeux relevés par un service de bourse de fret résultent de l'exercice d'un cœur de métier bien distinct des professionnels du transport eux-mêmes. C'est d'ailleurs ce constat fait historiquement qui a conduit à la naissance de bourses de fret (Nolis, Teleroute-Lamy2, Timocom, Wtransnet).

Quels sont les enjeux liés à la neutralité ?

Une bourse de fret peut officiellement s'interdire de faire quelque chose qui nuirait à la neutralité d'une bourse de fret. Le mieux est de n'avoir aucun intérêt à le faire, par construction.

Petits, moyens, ou grands opérateurs, tous doivent pouvoir travailler ensemble, en confiance

Sur une bourse de fret, les membres sont déposants ou consultants, et parfois les deux.

- les **déposants** doivent disposer de la même rapidité de publication de leurs offres sur la bourse.
- les **consultants** doivent avoir un accès simultané et instantané aux offres déposées sur la bourse.

Malgré la diversité des entreprises membres d'une bourse de fret², le niveau de service doit être équivalent pour chacun d'eux.

La neutralité est le gage du « **bien travailler ensemble** » sur une bourse de fret, qu'on soit petit, moyen ou grand dans la filière du transport, pour bénéficier d'un traitement équitable.

Chaque membre doit être convaincu d'être servi comme tous les autres membres pour une offre souscrite équivalente. **La neutralité, c'est offrir un service égal à chacun.**

Un système d'information neutre

**- accéder aux offres
- faire valoir ses chances
- pouvoir négocier librement**

Concrètement chaque membre de la bourse de fret doit être convaincu d'avoir le même accès que les autres à toutes les offres qui sont publiées (exhaustivité), de pouvoir visualiser toutes les offres en même temps que tous les autres (simultanéité) sans perte de chance de conclure une affaire. C'est aussi un défi technique. Le principe de neutralité de la bourse de fret est intimement lié à la neutralité de son système d'information.

En ce sens, le système d'information doit exclure toute discrimination à l'égard de la source, de la destination ou du contenu de l'information qu'il transmet. Ce principe doit prémunir ses membres de tout privilège discrétionnaire.

Le système d'information doit assurer que les flux d'information ne sont ni bloqués, ni dégradés volontairement au détriment de certains membres.

La neutralité d'une bourse de fret peut se définir en trois grands principes essentiels :

- Transmission des données par le système d'information sans en examiner le contenu
- Transmission des données sans prise en compte de l'identité du déposant
- Transmission des données sans privilège de communication

Rester à l'écart de tout rapport de force

A moyen et long terme, la neutralité est aussi primordiale. Elle permet de ne pas risquer d'accentuer les rapports de forces entre les professionnels déjà soumis à de fortes pressions économiques.

Par philosophie, une bourse de fret doit s'interdire de toute intervention dans la transaction et ouvrir son service à toutes les entreprises de transport sans discrimination.

² Une bourse de fret peut compter plusieurs milliers ou dizaines de milliers de clients.

Quelle est l'importance d'une bourse de fret ?

Un outil de travail adopté par tous

La bourse de fret en ligne existe depuis 1985, date à laquelle les systèmes d'information n'existaient peu ou pas dans les entreprises de transport. Elle a progressivement été utilisée par tous les acteurs du transport. Au gré de l'informatisation accélérée, des sociétés de transport étendues se sont dotées de systèmes d'information internes équipés de « bourse de fret privée » avec comme objectif de privilégier les ressources internes avant d'avoir recours à la sous-traitance. Par la suite, certains groupements de transporteurs ont commencé à proposer un service de « bourse de fret interne à leur groupement » mis à la disposition de tous leurs adhérents avec comme leitmotiv : travailler avec les adhérents d'abord, faisant ainsi comme les plus grands. Quand les bourses internes, ou de groupements n'offrent pas la liquidité recherchée, il est naturel de s'adresser à une bourse de fret globale et indépendante, ouverte à tous.

Service indispensable à l'industrie de la sous-traitance

Ce qui fait la qualité d'une bourse de fret c'est de pouvoir synchroniser à tout instant l'intégralité de l'offre de fret et de la demande de transport pour l'activité SPOT de ses membres. Ainsi, une bourse de fret générale, qui rassemble la diversité des professionnels du transport, garde toute sa raison d'être pour travailler efficacement ensemble à une échelle globale.

Quelle nécessité d'une bourse de fret indépendante ?

Pour être neutre une bourse de fret se doit d'être indépendante de ses membres

Une bourse de fret est un acteur économique de type société, au capital détenu par des personnes physiques et/ou morales.

Pour travailler en transparence et en toute neutralité, atouts indispensables, les organes de gouvernance d'une société gérant une bourse de fret ne doivent pas pouvoir subir des décisions émanant directement ou indirectement de sociétés de la filière transport. C'est pourquoi toute bourse de fret doit exclure d'avoir parmi ses actionnaires des sociétés de transport ou ayant des intérêts dans des sociétés de transport.

Une bourse de fret, en restant indépendante, évite toute subordination à la filière transport. L'indépendance est une condition nécessaire afin de prétendre à la neutralité du service quel que soit l'utilisateur.

Quels risques si la bourse de fret n'est pas indépendante ?

L'exercice neutre du métier de bourse de fret peut être menacé

Si la bourse de fret n'est pas indépendante, il y a un risque qu'elle favorise certains utilisateurs, par une publication retardée des offres ou l'accès à certaines offres pour certains utilisateurs, qui partent donc avec un retard sur les autres pour contacter le déposant d'une annonce.

La dépendance c'est la porte ouverte à la tentation de favoriser directement ou indirectement « ses » affaires ou celles d'un groupe d'utilisateurs au détriment des autres utilisateurs, de se servir en premier en toute opacité. La dépendance renforce le risque de distorsion de concurrence volontaire à l'insu de certains utilisateurs de la bourse de fret. Bien sûr ces derniers ne le sauraient pas alors qu'ils auraient souscrit au même service que les autres, et disposeraient d'un accès à l'offre moindre.

Une bourse de fret doit être exempte, par construction, de toute forme d'ostracisme envers quelque utilisateur que ce soit.

Son **indépendance** est impérative, car il en va du libre exercice de son métier principal, de son seul métier, aujourd'hui, demain...

Quels sont les risques avec une bourse de fret détenue par une catégorie de professionnels ?

Jusqu'au milieu des années 80, une partie importante du fret routier était réglementée et placée sous le contrôle des Bureaux de Fret Régionaux (BRF) dont le rôle principal était d'enregistrer et de rapprocher les offres et les demandes de transport. Aujourd'hui, il n'y a qu'un pas à franchir. Ce pas est franchissable aisément avec l'informatique, et ainsi revenir à ces pratiques

anciennes. Il fallait alors s'inscrire et attendre son tour pendant plusieurs jours, ou même laisser passer son tour quand on était « petit », moins influent que les autres. A l'opposé, des valeurs d'implication et de courage des transporteurs.

L'existence de privilèges cachés

Le risque est sur la fondation même du service. Une bourse de fret détenue par une catégorie de professionnels pourrait mettre en place un système caché de privilèges. Toute bourse de fret doit s'en prémunir en restant indépendante, pour éviter la suspicion, prévenir toute ségrégation à l'entrée de nouveaux membres.

Ce risque peut s'avérer lors de certaines conditions de marché, donc d'équilibre entre l'offre et la demande : si l'offre de fret est supérieure à la demande, alors certaines offres pourraient être retardées à la consultation et ainsi renforcer la visibilité des autres et donc les avantager temporairement, ne serait-ce que de quelques minutes, délai suffisant pour privilégier certains aux dépens d'autres. La tentation est potentiellement très grande de le faire, car c'est faisable techniquement dès qu'on y a intérêt, et en toute impunité.

Le risque de pression sur les prix de la sous-traitance ne ferait que se renforcer.

Le risque de voir l'équilibrage naturel de la bourse de fret perturbé devient alors important et central. Aussi la première exigence pour une bourse de fret est son **indépendance**, une condition nécessaire à la **neutralité** de son service vis-à-vis de tous ses membres.

Lorsque des organisations de branche, des regroupements d'entreprises de transport, souvent eux-mêmes lobbyistes, veulent faire le métier de bourse de fret et organiser la sous-traitance, étant elles-mêmes parties prenantes, elles s'exposent potentiellement à un mélange des genres, source de conflits d'intérêts potentiels.

Aussi, sur une douzaine de bourses de fret que compte l'Europe, celles qui ont eu par le passé des intérêts et/ou des dépendances capitalistiques dans le transport ou des institutions de branches, les ont toutes soldées, sauf une, en raison de cette **impérieuse nécessité d'indépendance et de neutralité vis-à-vis de la filière**.

L'industrie du transport est vaste, diverse, très concurrentielle mais tous ses acteurs ont besoin les uns des autres. Travailler aujourd'hui sans bourse de fret n'est plus imaginable pour aucun d'eux.

Ce qui est encore moins imaginable, c'est une bourse de fret qui permettrait à une catégorie d'acteurs (actionnaires) d'influer de son poids pour peser de concert sur les prix **au détriment des plus petits acteurs** (pas actionnaires), souvent plus vulnérables mais ô combien indispensables à la chaîne du transport, aujourd'hui et demain.

AUTEUR

François DENIS
Directeur Général délégué

francois.denis@teleroute.fr



Teleroute France SAS
CP 102 - 1 rue Eugène & Armand Peugeot
92500 Rueil Malmaison - France