

2006, une dure année pour les affréteurs

Lors d'une "Masterclass" consacrée à l'achat de services de transport, co-organisée par Freight Traders et le Chartered Institute of Logistics (CILT) et qui s'est récemment déroulée dans le centre de conférences de Ricoh Arena dans la ville anglaise de Coventry, les délégués ont eu l'occasion d'écouter les remarques de Freight Traders et de partager leurs expériences personnelles pour l'année qui a été bien longue pour les acheteurs de services de transport. Hubert-Marie Bouillet, directeur général de Freight Traders présente un récapitulatif des points de vue exprimés.

L'année 2006 semble avoir été dure pour les affréteurs. En moyenne, les tarifs de transport ont augmenté de 8 à 10 pour cent. Mais la qualité du service a diminué.

Dans une enquête indépendante réalisée au mois de septembre de cette année, on a demandé à 149 affréteurs venant de tous les secteurs de cette industrie et basés aux quatre coins de l'Europe de classer les critères dont ils se servent pour passer des contrats avec des sociétés de transport.

Tous ceux d'entre nous qui travaillent dans cette industrie ne seront pas surpris d'apprendre qu'alors que de nombreux affréteurs signalent que le niveau qualitatif des services assurés par les sociétés de transport auxquels ils faisaient déjà appel est en baisse, la *fiabilité* est le critère numéro un que souhaitent les affréteurs. Tout juste derrière figurent la *Flexibilité* et la *Vitesse de réaction* puis le *Prix*.

Mais l'élément surprenant de l'enquête de cette année, c'est le que la réponse à cette question a été des plus nettes : la *Fiabilité* a obtenu l'excellente note de 9,38 sur 10 en ce qui concerne les souhaits des affréteurs. L'échelle employée était la suivante : 1 correspondait à "pas important" et 10 à "extrêmement important".

Pourquoi les affréteurs pensent-ils qu'il y a eu un problème de fiabilité durant les douze derniers mois ?

Lorsqu'on leur pose la question, ils citent un certain nombre de thèmes communs. Avant tout, ils signalent qu'il n'y a pas suffisamment de chauffeurs et ce problème s'est surtout présenté durant l'été. Durant la période traditionnelle des vacances estivales, le temps a été inhabituellement chaud ce qui a provoqué une augmentation de la demande en eau, boissons non alcoolisées, crèmes glacées et produits agricoles frais ; en outre, il y a eu la coupe du monde de football, ce qui a fait grimper encore plus la demande en produits alimentaires et boissons "pour la maison".

Ensuite, comme les activités de fabrication se déplacent de plus en plus vers l'est, les chaînes d'approvisionnement ne cessent de s'allonger ce qui augmente le volume de transport par la route et entraîne, par conséquent, une réduction de la capacité disponible.

Les goulots d'étranglement sont également fréquemment mentionnés. Il ne fait aucun doute que cela continue de s'aggraver dans toute l'Europe et que les affréteurs ne croient pas vraiment qu'il y aura des améliorations à court terme. Le transport ferroviaire n'est pas encore considéré comme une alternative viable en mesure de

remplacer les transports routiers, et ce pour toutes les raisons que de nombreuses personnes ont déjà énumérées et que je ne vais pas répéter ici. Le train remporte des succès dans des secteurs limités mais, globalement, il n'est pas encore en mesure de prendre au monde de la route une proportion notable du fret acheminé en Europe. La plupart des affréteurs vous disent franchement, et avec une certaine justification, que les problèmes de goulots d'étranglement auxquels doit faire face le trafic routier sont dus aux voitures des particuliers et non pas au transport de fret.

Enfin, et ce pour la première fois, on mentionne la consolidation de l'industrie du transport routier en Europe. Cela a l'implication suivante : le moteur de la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et des rendements dans le secteur du transport, c'est la création d'organisations de transport de plus en plus vastes. Sur ce plan, l'une des conséquences est la disparition de l'offre trop importante qui a été présente dans ce secteur pendant un certain nombre d'années et, lorsqu'on y associe les faibles taux de rémunération de l'industrie du transport depuis plusieurs années et les capacités insuffisantes que cela a entraîné quant aux investissements en matériel neuf par les transporteurs, la situation en matière de livraisons ne va pas être très belle, du moins à court terme.

Que font donc les affréteurs pour obtenir les niveaux de *Fiabilité* et de *Flexibilité* qu'ils recherchent ?

Je peux uniquement parler en me basant sur les approches que nous avons pu observer mais suis en mesure d'affirmer que le mélange obtenu est des plus fascinants.

De plus en plus d'affréteurs favorisent aujourd'hui activement les transporteurs qui possèdent leurs outils de travail car ils estiment que si leurs fournisseurs possèdent leurs camions et emploient les chauffeurs dont ils ont besoin pour transporter leurs marchandises il y a toute raison de penser, premièrement, qu'ils vont s'efforcer de respecter leurs accords contractuels et, deuxièmement, qu'ils seront mieux à même de réagir de manière positive à des demandes de dernière minute.

Certains affréteurs réduisent le nombre de transporteurs auxquels ils font appel en faisant le raisonnement suivant : en procédant ainsi ils vont augmenter les sommes qu'ils vont verser à chaque transporteur qu'ils vont employer et, en outre, ils pourront mieux faire pression sur ces transporteurs. Dans le même temps, d'autres affréteurs sont à la recherche de nouveaux transporteurs pour remplacer leurs fournisseurs actuels de services qui, d'après eux, "ne sont pas performants" ou pour profiter d'une plus grande flexibilité et d'un plus grand choix en ce qui concerne les fournisseurs. Ces deux approches se sont avérées efficaces.

Dans les deux cas susmentionnés, les affréteurs exploitent en général des offres de transport qui contiennent des critères très stricts de sélection de transporteurs et des procédés encore plus stricts de prise de décisions. D'après notre expérience, il semblerait que cette approche connaisse un certain succès. Aujourd'hui, il ne suffit pas aux transporteurs de déclarer qu'un *Certificat reconnu de qualité* les fait passer devant leurs concurrents. En fait, les affréteurs ont donné dans l'enquête la note moyenne de 5,78 à ce critère. L'autre surprise de taille, pour ceux d'entre nous qui jouent un rôle de vendeur, c'est que la *Recommandation faite par d'autres affréteurs* n'a obtenu qu'une note des plus passables : 5,04 à peine. Il semblerait que les

affréteurs ne sont plus prêts à accepter les recommandations d'autres personnes, ils veulent s'assurer que le transporteur qu'ils vont choisir va vraiment accomplir les tâches qui lui seront confiées, et ce à chaque fois.

Qui plus est, un certain nombre d'affréteurs sont en train de passer en revue leurs propres activités dans le but de présenter un visage plus attrayant à leurs partenaires commerciaux. Ils ont ainsi pris un certain nombre de mesures qui vont de l'allongement des heures d'ouverture pour recevoir les marchandises et pour les livrer à une révision de leurs décisions en matière d'identification de nouvelles sources, en passant par la réorganisation de leurs réseaux logistiques. De plus, l'emploi de remorques de type "drop trailers" semble augmenter car les affréteurs sont à la recherche d'une flexibilité maximale quant aux chargements dont ils ont besoin et parce que ce type de transport offre une certaine flexibilité lorsqu'il s'agit de venir prendre ces remorques dans leurs locaux. Certains indices montrent que ces actions marchent bien.

Mais que va-t-il se passer dans les années à venir ? Comme toujours, les opinions sont aussi nombreuses que les experts et, dans un marché libre, cela signifie en général que la concurrence va se renforcer et que les prix vont fléchir. L'autre spectre qui a fait peser sa menace tout au long de l'année (et dont je n'ai pas encore parlé), c'est le pétrole dont le prix, pense-t-on en général, devrait se stabiliser à environ 65 dollars le baril.

Néanmoins, je pense qu'un seul des facteurs susmentionnés devrait affecter la *Fiabilité* ou la *Flexibilité* et la *Vitesse de réaction* : le fait que les services de transport continuent d'être un libre marché.

Grâce à cette situation de libre marché, l'année 2006 a été une période d'ajustement des prix, pour redresser la situation après plusieurs années de baisse rapide des tarifs. Maintenant que ce nouvel étalon de référence a pu être établi, les transporteurs bien établis vont devenir des employeurs attrayants pour les chauffeurs car ils vont partager une partie de leurs revenus en pleine croissance pour attirer et former leurs nouveaux employés ou pour leur offrir une nouvelle formation. Grâce à ces nouveaux chauffeurs, les employeurs vont enregistrer un élargissement de leurs activités commerciales et, ce faisant, les affréteurs vont de nouveau être compétitifs sur le plan des services et sur celui des prix.

Les tableaux suivants fournissent des renseignements complets sur cette enquête.

<i>Secteur industriel</i>	<i>Pourcentage des réponses</i>
Produits chimiques	19,9
Construction	2,7
Produits de consommation	17,2
Energie et VRD	2,2
Produits alimentaires et boissons	19,9
Fabrication industrielle	8,1
Métaux et exploitation minière	3,8
Commerce de détail	9,1
Autres	17,1
TOTAL	100

<i>Dépenses en fret (en millions d'euros)</i>	<i>Pourcentage des réponses</i>
<5,0	13,1
5 – 9,9	10,3
10 – 49,9	27,4
50 – 99,9	14,3
100+	22,9
Ont refusé de répondre	12,0
TOTAL	100

<i>Critère</i>	<i>Note moyenne</i>
Fiabilité	9,38
Flexibilité/Vitesse de réaction	8,67
Prix	8,54
Qualité du matériel	7,70
Facile de faire des affaires	7,41
Capacités en matière de traçabilité et de suivi	7,28
Systèmes d'informations	7,25
Certification reconnue de qualité (exemple : ISO)	5,78
Recommandation venant d'autres affréteurs	5,04