

Les coûts de transaction dans le transport fluvial de marchandises : enseignements et préconisations pour développer l'affrètement au voyage

Marianne FISCHMAN
Centre d'Economie de la Sorbonne, CNRS
mfischman@free.fr

Emeric LENDJEL
Centre d'Economie de la Sorbonne, Université Paris 1
lendjel@univ-paris1.fr

Ce quatre pages est issu d'une communication présentée à la 2ème journée « Mobilité, Transport et Logistique » à Lyon, juin 2010 et intitulée « *La suppression du Tour de Rôle et ses conséquences économiques : les nouvelles règles du jeu dans le transport fluvial* »

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

FISCHMAN M., LENDJEL E., (2010) *Les coûts de transaction dans le transport fluvial de marchandises : enseignements et préconisations pour développer l'affrètement au voyage*, juillet 2010, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Centre d'Economie de la Sorbonne, CNRS.

Ce document n'engage que la responsabilité de ses auteurs

Les coûts de transaction dans le transport fluvial de marchandises : enseignements et préconisations pour développer l'affrètement au voyage

Les données de VNF (2010) montrent une résistance remarquable du transport fluvial de marchandises à la récession. Pourtant, une part au moins de la profession est en crise – les artisans bateliers, aujourd'hui nombreux à être proches du dépôt de bilan malgré les avancées figurant dans le protocole d'accord signé le 5 mai 2010, suite aux blocages de la voie d'eau. Principaux acteurs du marché de l'affrètement au voyage entièrement libéralisé depuis 2000, les artisans bateliers subissent de plein fouet une baisse des prix résultant d'une concurrence destructrice exacerbée en période de récession. La croissance des coûts de transaction associés à ce nouveau mode de régulation du marché accentue ce comportement pro-cyclique, préjudiciable à l'ensemble de la profession. L'utilisation par une large part des transporteurs d'une bourse en ligne avec transmission des contrats signés, d'une part, et, de l'autre, la création de référentiels de prix de revient et d'un outil d'aide au calcul du coût de revient individuel par un organisme indépendant permettraient d'aider ces acteurs et les pouvoirs publics à améliorer l'organisation et l'efficacité de ce segment de marché.

Libéralisation de l'affrètement au voyage et coûts de transaction

Il y a dix ans, le 1^{er} janvier 2000, le transport fluvial de marchandises a été entièrement libéralisé avec la suppression d'un mode de régulation administratif du secteur, le « Tour de rôle », laissant aux acteurs (tant du côté de l'offre que de celui de la demande) l'initiative d'organiser leurs échanges. Cette libéralisation n'a concerné qu'une des modalités d'affrètement des navires (l'affrètement au voyage), les deux autres (au tonnage et à temps) échappant à cette régulation administrée. La coordination libre entre les parties s'accompagne de la réapparition des coûts de transaction (coûts engendrés par le recours au marché¹) et de prix prédateurs que les systèmes d'affrètement expérimentés à la période libérale au tournant du XX^{ème} siècle n'étaient pas parvenus à éliminer : les coûts d'accès à l'information, les coûts d'intermédiation,

la facturation des temps d'attente, la concurrence destructrice entre les acteurs, etc.

La mise en place des bourses et des marchés intermédiés entre 1886 et 1904 avaient ainsi déjà permis à l'époque d'apporter des réponses à ces problèmes, notamment en rendant publique l'information relative à l'offre et à la demande de transport (la disponibilité spatiale et temporelle de la cale et ses caractéristiques techniques, les besoins de transports exprimés par les chargeurs, les prix pratiqués par bassin, ...).

Une réponse complémentaire était venue de regroupements d'acteurs (Groupement général de la Batellerie, Chambre des Houillères, ...) qui internalisaient la fonction commerciale rendue d'autant plus performante qu'elle mutualisait les informations des membres du groupe.

A l'époque enfin, des relations de confiance étaient établies entre transporteurs et chargeurs de façon à pallier l'absence de contrats types et de réglementation de la profession des courtiers, sans parler des asymétries d'information dont bénéficiaient les courtiers.

¹ Il s'agit de coûts de transaction *ex ante* et *ex post* correspondant respectivement aux coûts de recherche et de négociation avec le bon partenaire et aux coûts liés aux comportements opportunistes des agents lors de la réalisation effective de la transaction.

Parallèlement, une grande incertitude pesait sur la transaction de transport fluviale tenant tant à son contenu (nature du chargement, tonnage et volume à transporter) qu'aux responsabilités des parties (en particulier concernant les temps d'attente et d'astreinte à l'immobilité) et aux prix, générant d'importants coûts de négociation et de règlement des litiges.

On retrouve pratiquement les mêmes coûts de transaction aujourd'hui, mais dans un secteur dont la part modale et le nombre d'acteurs ont considérablement baissé. Le nouvel environnement institutionnel tout comme les NTIC affectent la nature et le niveau de ces coûts de transaction.

Avec la désindustrialisation du pays, le déséquilibre des flux entre régions émettrices et réceptrices de fret s'est accentué, affectant la probabilité d'obtenir un fret de retour et le temps de recherche d'un contrat dans ce secteur traditionnellement adapté au transport en vrac de produits pondéreux. Compte tenu de ces déséquilibres structurels, l'information prix n'est plus suffisante pour un fonctionnement optimal du marché. Tout transporteur est en effet disposé à accepter un fret retour à un prix inférieur à son prix de revient si celui-ci est déjà couvert par le montant de la transaction sur l'aller. Le chargeur optant pour la prestation la moins coûteuse retiendra le transporteur recherchant un fret de retour qui, grâce au mécanisme de subvention croisée, proposera un « prix prédateur » en dessous de son prix de revient du seul trajet de retour (Baumol *et al.*, 1982). Autrement dit, le transporteur fait supporter au premier chargeur une partie du coût du transport réalisé pour le deuxième chargeur (NRC, 1978). C'est en cela que l'on a pu parler de « concurrence destructrice » (Spady et Friedlaender, 1978), car le prix ne fournit pas à lui seul l'information suffisante pour le bon fonctionnement du marché. Aussi, avoir l'information complémentaire manquante, nécessaire au fonctionnement du marché

engendre des coûts de transaction supplémentaires pour les acteurs. Notons, à ce sujet que la remise en cause de cette concurrence destructrice entre transporteurs a historiquement toujours été une raison d'être centrale de la mise en place, administrée ou non, de tour de rôle. De plus, il convient de souligner que la crise actuelle exacerbant l'incertitude comportementale (Glachant et Hiroux, 2010) entre transporteurs et chargeurs ne fait qu'alimenter ce doute du prix et la crainte de comportements opportunistes des agents économiques.

Le déséquilibre des flux engendre également d'autres coûts de transaction. En effet, la demande de transport se manifeste à un instant donné dans une région précise de façon décentralisée sans que cette information soit connue de tous. Or, l'accès à une information décentralisée est coûteuse, tant pour l'affréteur que pour le transporteur. La recherche, la transmission et le traitement de ces informations sont une source importante de coûts de transaction *ex ante*. Dans le transport de marchandises, ce problème est de surcroît dédoublé puisque, pour le transporteur, la recherche d'un contrat pour l'aller implique celle d'un contrat pour le retour afin d'éviter les retours à vide. Les transporteurs atomisés ne peuvent avoir une vision d'ensemble de la distribution géographique de la cale disponible à un instant donné ni de celle des besoins, d'où le risque de se retrouver dans une zone où il y a abondance de cales alors que celle-ci fait défaut ailleurs, et de faire un retour à vide. Au déséquilibre structurel des flux s'ajoute une organisation imparfaite de l'enchaînement des voyages résultant de l'importance de ces coûts de transaction.

Ces coûts de transaction peuvent être approximatifs en considérant qu'ils sont pour partie assumés et valorisés par le courtier fluvial, intermédiaire quasiment obligé entre le transporteur et le chargeur, et pour partie assumés par les frais de téléphone et de déplacement des trois acteurs. Au total,

la somme des coûts *ex ante* de transaction représente environ 10% du montant de la transaction. Rappelons que, selon l'ONN (1982), ces coûts représentaient en moyenne 6,25% du prix de revient d'un batelier en 1981 dans le cadre du Tour de rôle. Si certains de ces coûts ont été simplement transférés d'un environnement institutionnel à l'autre, d'autres (comme le coût de recherche d'un contrat) n'existaient tout simplement pas dans l'ancien système d'affrètement.

Les coûts de transactions *ex post* tiennent à l'absence de formalisation systématique des contrats d'affrètement – un des points désormais obtenu dans le protocole d'accord de mai 2010 mais toujours pas concrétisé dans les faits faute de contrôles suffisants. En particulier, par souci de réactivité, un batelier peut convenir par écrit (par courriel) ou oralement (par téléphone) avec l'affréteur de transporter un fret, sans toutefois recevoir de document stipulant les dates de chargement et de livraison, la quantité à charger, le prix etc. En ce cas, les transporteurs sont à la merci de toutes les modifications et abus qui peuvent en résulter (frais de dossiers, facturation d'une prime de DuCroire qui n'existe plus, dates d'enlèvement et de livraison des marchandises sans commune mesure avec le temps nécessaire au transport en vue d'utiliser gratuitement la cale pour le stockage, surfacturation de l'intermédiation par confusion depuis longtemps soulignée des rôles de courtiers et de commissionnaires de transport...). De surcroît, les surestaries, correspondant aux indemnités dues aux bateliers en cas de dépassement du délai de planche (le temps de chargement et déchargement contractuel des marchandises), ne sont pas toujours payées dans les temps aux bateliers. Surtout, leur montant ne compense pas la perte résultant de l'impossibilité d'exécuter un autre contrat potentiel durant cette période. Le batelier doit alors les réclamer, voire les renégocier, ce qui est coûteux pour lui mais également pour le courtier

qui l'a affrété et qui doit se retourner vers l'expéditeur ou plus souvent le destinataire qui est l'auteur de ces délais.

Ainsi, il existe bien d'importants coûts de transaction *ex ante* et *ex post* générés par l'organisation actuelle du marché du transport fluvial telle qu'elle est définie par la réglementation depuis 2000. L'analyse de ces coûts donne un éclairage sur le comportement des acteurs, en particulier sur le fait qu'ils adoptent des comportements pro-cycliques, préjudiciables, en période de crise comme aujourd'hui, à l'ensemble de la profession opérant dans le transport fluvial de marchandises.

Comment réduire ces coûts de transaction ?

En incitant les transporteurs à s'inscrire massivement sur une bourse de fret en ligne tout particulièrement pour améliorer l'organisation de l'enchaînement des voyages et s'assurer de contrats écrits, conformes à la législation, avec copie de la facturation au client. Outre le fait qu'une bourse en ligne donne à voir la profession référencée sur le site, elle permet de réduire les coûts de transaction *ex ante*, (en particulier les coûts d'information) en améliorant la disponibilité de l'information et son accès grâce à sa centralisation. Par la transmission des contrats *via* la bourse en ligne, les bateliers pourraient également réduire les coûts d'intermédiation et les coûts *ex post*. Ils s'assureraient en effet par ce biais que les contrats soient toujours écrits et conformes à la législation en vigueur. De ce dernier point de vue, les affréteurs seraient notamment tenus, du fait de ce contrôle, de mentionner à quel titre ils interviennent (en tant que courtier, commissionnaire de transport ou chargeur). La bourse permet également à la profession de bateliers d'être plus réactive, par rapport aux demandes des chargeurs. Car elle permet à des bateliers de satisfaire ces demandes, si d'autres artisans, à qui cette demande était initialement adressée, ne peuvent isolément y répondre. La bourse

facilite, de surcroît, l'insertion du transport fluvial de marchandises dans la chaîne logistique. Elle constitue aussi un outil de dialogue au sein de la profession.

Autre mesure importante à prendre : la création sous l'impulsion des pouvoirs publics d'un organisme indépendant qui mettrait en place des référentiels de prix de revient et un outil d'aide personnalisée au calcul de ces prix dans le transport fluvial de marchandises. Des référentiels de prix de revient fournissent une information *collective* - établie par enquête auprès d'un échantillon représentatif de transporteurs - dans une négociation *particulière* entre deux *individus*. Ils constituent des éléments de connaissance commune, partagés par tous, qui permettent de stabiliser les représentations et les anticipations des entrepreneurs (transporteurs et chargeurs) et de diminuer leurs coûts de transaction. Relevons qu'ils constitueraient également des supports institutionnels permettant à tous de disposer des informations nécessaires au respect de la loi interdisant de tarifier en dessous de son prix de revient. Ces mesures permettraient ainsi de limiter la concurrence destructrice entre acteurs et de donner au dispositif de régulation du secteur la cohérence qui lui fait aujourd'hui défaut. L'absence de jurisprudence sur le transport fluvial témoigne *a contrario* que d'autres moyens doivent être élaborés pour permettre au système judiciaire de se porter garant du respect des règles du jeu marchand.

Bibliographie :

Baumol W. J., Bailey E. E., Willig R. D. (1982), *Contestable Markets and the Theory of Industry Structure*, San Diego, Harcourt Brace Jovanovich, 1982.

Fischman M. et Lendjel E. (2010), "la suppression du tour de rôle et ses conséquences économiques : les nouvelles

règles du jeu dans le transport fluvial", communication présentée à la 2ème journée "Mobilité, Transport et Logistique", organisée par le LET, Lyon, juin 2010.

Fischman M. et Lendjel E. (2010), "Comment expliquer la permanence de l'artisanat dans le transport fluvial de marchandises ?", *Transports*, nov-déc. 2010.

Friedlaender (1978), « Hedonic cost and economies of scale in the trucking industry », in The National Research Council (ed.), *Motor Carrier Economic Regulation; Proceeding of a workshop conducted by Committee on Transportation with the Transportation Center at Northwestern University*, US Department of Transportation, National Academy of Science, Washington, D. C. 1978, pp. 33-56.

Glachant J.-M. et Hiroux C. (2010), « L'énergie éolienne : comment insérer une production inflexible dans une chaîne déintégré de « juste à temps »? », *Reflexive Governance in the Public Interest, Sixth framework programme*, Working Paper, <http://refgov.cpdr.ucl.ac.be/?go=publications&dc=3950c6c81da465046f214377fd39a1bf1b884e>

Office National de la Navigation (1982), *Enquête sur les prix de revient du transport fluvial* (conditions économiques de 1981), 41 p.

Spady R. H. et Friedlaender A. (1978), "Hedonic cost functions for the regulated trucking industry », *The Bell Journal of Economics*, Vol. 9, n°1, 159-179.

VNF (2010) "Le trafic fluvial de 1999 à 2009", www.vnf.fr

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurABLE)
Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.
Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales
(2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

