LES FOCUS ÉCO

SECTEUR
TRANSPORT & LOGISTIQUE

DYNAMIQUE ENTREPRENEURIALE, ANALYSE FINANCIÈRE, COMPORTEMENTS DE PAIEMENT…

Novembre
2025

ellisphere

Transport & Logistique

Sommaire

PARTIE 1 Panorama général *3*

PARTIE 2 Analyse financière *7*

PARTIE 3 Comportements de paiement *10*

PARTIE 4 Facturation électronique et fraude *12*

PARTIE 5 Méthodologie *15*

Cette étude produite par Ellisphere a été réalisée dans le cadre du dossier spécial de Fonction Crédit pour la sortie du numéro 100 du magazine.

PANORAMA GÉNÉRAL

TRANSPORT & LOGISTIQUE, UN SECTEUR UN PLEINE MUTATION

UNE DYNAMIQUE ENTREPRENEURIALE ENTACHÉE PAR UNE FLAMBÉE DES DÉFAILLANCES

L'année 2024 a été clairement difficile pour le secteur Transport & Logistique, avec une économie européenne atone qui a tiré les prix vers le bas, et ainsi pénalisé tant les marges que la capacité à investir dans la décarbonation.

Par ailleurs, le secteur doit faire face à de nombreux défis : véhicules propres, réduction des émissions, coût du carburant, investissements (principalement dans les nouvelles technologies), automatisation des entrepôts…

Et toujours, pour l'entier secteur, une problématique de pénurie de main d'œuvre qui perdure.

En 2024, le secteur Transport & Logistique a enregistré 2 172 défaillances (ouvertures de redressement judiciaire et de liquidation judiciaire directe) contre 1 656 l'année précédente, soit une forte évolution de +31,16%.

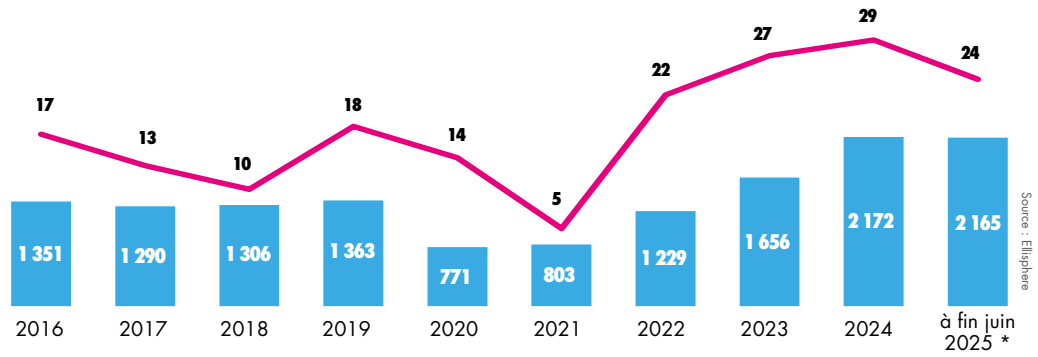
A fin juin 2025, sur 12 mois glissants, 2 165 procédures ont été relevées dans l'Hexagone, une augmentation de +10,6%.

Secteur Transport & Logistique

DÉFAILLANCES ET PROCÉDURES DE SAUVEGARDE

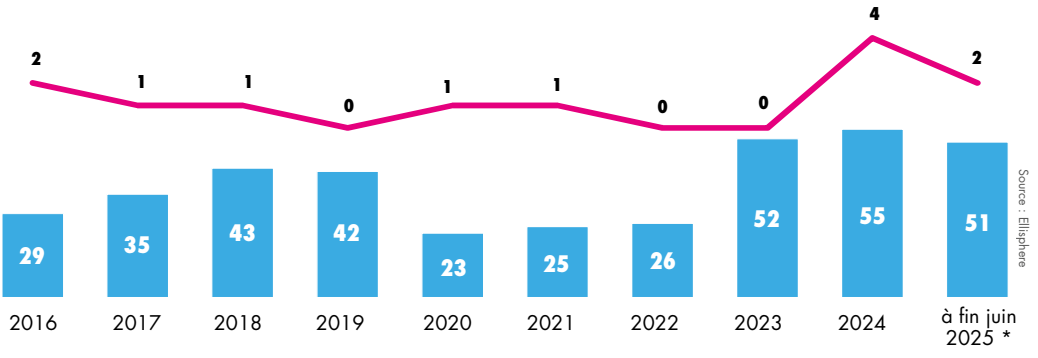
FRANCE HEXAGONE

Evolution en nombre depuis 2016



DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER

Evolution en nombre depuis 2016



LÉGENDE — Redressements judiciaires et liquidations judiciaires directes — Procédures de sauvegarde

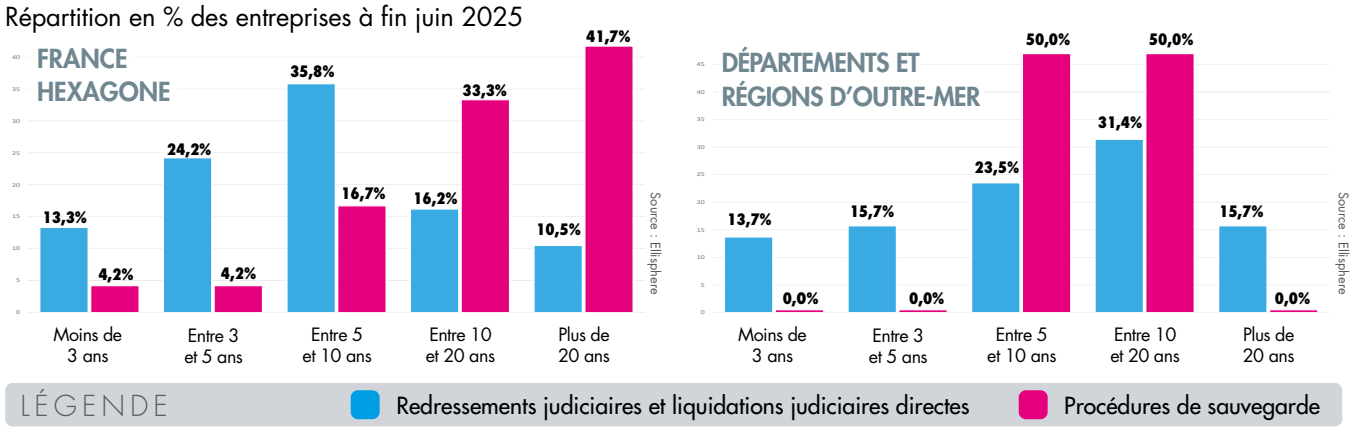
** sur 12 mois glissants*

PANORAMA GÉNÉRAL

L'un des enseignements de la période étudiée est que, quelle que soit l'ancienneté des entreprises du secteur, toutes sont susceptibles de connaître des difficultés. Ainsi, à **35,8% en France hexagonale, ce sont les structures entre 5 et 10 ans qui ont été les plus impactées par les défaillances, suivies à 24,2% par celles créées entre 3 et 5 ans.**

PROFIL DES ENTREPRISES PAR TRANCHE D'ÂGE DU SECTEUR TRANSPORT & LOGISTIQUE

Répartition en % des entreprises à fin juin 2025



Après une évolution du nombre de défaillances de +41,2% entre 2023 et 2024, sans surprise, à fin juin 2025, l'Ile-de-France a été pour le secteur Transport & Logistique le plus gros contributeur de défaillances dans l'Hexagone (38,4% des procédures) avec 831 entités concernées.

PROCÉDURES PAR RÉGION - FRANCE HEXAGONE

en nombre et en pourcentage sur les 12 derniers mois (au 30 juin 2025)

REGION	Nombre de RJ et LJ *	Répartition	Evolution depuis un an	Nombre de PS **	Répartition	Evolution depuis un an
ÎLE DE FRANCE	831	38,4%	+17,9%	2	8,3%	-60,0%
AUVERGNE-RHONE-ALPES	264	12,2%	+10,5%	1	4,2%	-75,0%
HAUTS-DE-FRANCE	166	7,7%	+17,7%	5	20,8%	+150%
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	158	7,3%	-18,6%	4	16,7%	+33,3%
NOUVELLE AQUITAINE	143	6,6%	+28,8%	4	16,7%	+100%
GRAND EST	141	6,5%	-4,1%	3	12,5%	+200%
OCCITANIE	141	6,5%	+11%	2	8,3%	-33,3%
NORMANDIE	87	4,0%	+14,5%	1	4,2%	-66,7%
CENTRE - VAL DE LOIRE	72	3,3%	+7,5%	0	0,0%	-
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE	68	3,1%	+19,3%	1	4,2%	-50,0%
PAYS DE LA LOIRE	48	2,2%	-14,3%	1	4,2%	-
BRETAGNE	41	1,9%	+32,3%	0	0,0%	-
CORSE	5	0,2%	-16,7%	0	0,0%	-
TOTAL	**2 165**	**100%**	**+10,6%**	**24**	**100%**	**-7,7%**

Source : Ellisphere

PROCÉDURES PAR DÉPARTEMENT OU RÉGION D'OUTRE-MER

en nombre et en pourcentage sur les 12 derniers mois (au 30 juin 2025)

DEPARTEMENT	Nombre de RJ et LJ *	Répartition	Evolution depuis un an	Nombre de PS **	Répartition	Evolution depuis un an
LA REUNION	32	64,0%	3,2%	2	100,0%	0,0%
MARTINIQUE	13	26,0%	-13,3%	-	-	-
GUADELOUPE	5	10,0%	0,0%	-	-	-
GUYANE	-	-	-	-	-	-
MAYOTTE	-	-	-	-	-	-
TOTAL	**51**	**100%**	**-7,3%**	**2**	**100%**	**0,0%**

Source : Ellisphere

** RJ / LJ : redressements judiciaires / liquidations judiciaires directes*

*** PS : procédures de sauvegarde*

PANORAMA GÉNÉRAL

Des liquidations judicaires telles que celle du transporteur DA PAIXAO à Saint-Didier (35) sont révélatrices du marasme actuel. Une structure créée en 2011, qui semblait correctement s'en sortir mais qui était de fait trop impactée par les aléas du coût des carburant et la concurrence exacerbée de plus gros acteurs en 2024.

LES TRANSPORTEURS PAIENT LE PLUS LOURD TRIBUT

A fin juin 2025, les transporteurs sont clairement les plus éprouvés avec 2 000 défaillances sur 12 mois glissants.

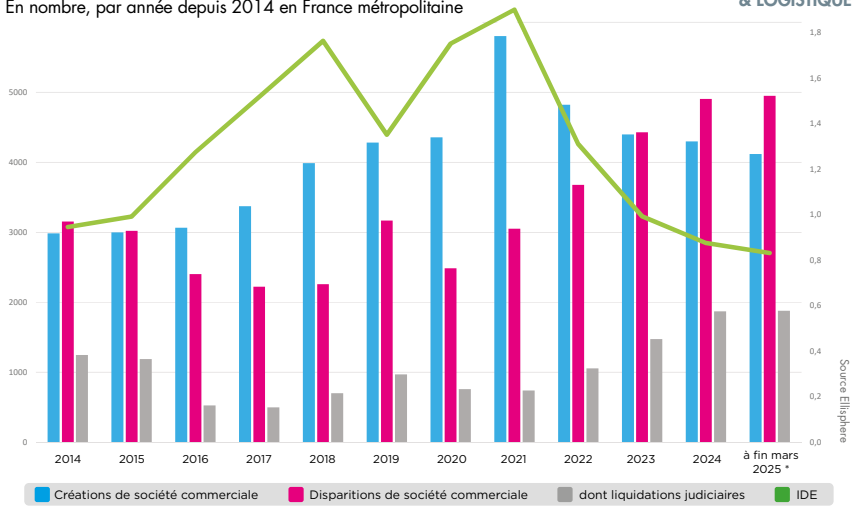
L'entreposage et le stockage affichent pour leur part 148 défaillances dont par exemple DISPEO à Beauvais (60) repris depuis par GROUPE LUNDI MATIN ; la logique étant pour ce groupe montpelliérain, spécialisé dans l'édition de logiciels de gestion pour les entreprises, d'obtenir la « brique » manquante qui devrait permettre de livrer les commandes.

LE RENOUVELLEMENT DE LA POPULATION D'ENTREPRISES N'EST PLUS ASSURÉ

Depuis 2021, le ratio entre créations et disparitions de société commerciale décroît sérieusement et de façon continue. En France hexagonale, le secteur Transport & Logistique est ainsi passé d'un indice de 1,9 à seulement 0,8 à fin mars 2025, soit pour 1 société commerciale qui disparaît, 0,8 se crée.

Evolution des créations, disparitions et Indice de Dynamisme Entrepreneurial (IDE)
En nombre, par année depuis 2014 en France métropolitaine

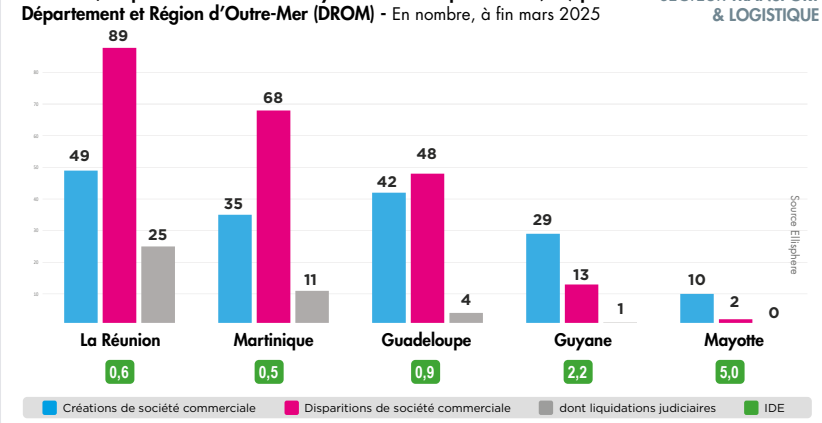
SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**



** sur 12 mois glissants*

Créations, disparitions et Indice de Dynamisme Entrepreneurial (IDE) par Département et Région d'Outre-Mer (DROM) - En nombre, à fin mars 2025

SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**



Evolution comparable dans les Départements et Régions d'Outre-Mer (DROM) où le ratio passe dans le même temps de 1,0 à 0,8.

PANORAMA GÉNÉRAL

LE SECTEUR TRANSPORT & LOGISTIQUE ENGAGÉ DANS UNE MUTATION SANS PRÉCÉDENT

Le ralentissement économique qui touche de nombreuses activités n'a fait qu'aggraver la situation actuelle : concurrence féroce, hausse des coûts d'exploitation. De quoi entraver les projets de transformation sur des enjeux cruciaux tels ceux de la durabilité ou encore de l'électrification dans le transport de marchandises. Le retour d'expérience de nombreuses entreprises ayant opté pour ce basculement énergétique mais aussi technologique, organisationnel et humain, démontre en effet que les coûts d'entretien des véhicules électriques sont nettement inférieurs aux véhicules thermiques actuellement en circulation.

Les gains attendus grâce aux nouvelles technologies comme l'Intelligence Artificielle (IA) sont divers : une gestion de la logistique plus fluide et plus efficace grâce à des outils de suivi et d'analyse de données performants ; et ce, avec toujours ce défi crucial à relever, celui du dernier kilomètre, exigeant des transporteurs, des livraisons toujours plus rapides dans des zones urbaines où les conditions de circulation s'avèrent de plus en plus compliquées.

Depuis bien des années, une collaboration et une mutualisation accrues des ressources entre acteurs permettent de partager les charges tout en optimisant l'opérationnel. A titre d'exemple, le premier groupement européen de transporteurs et logisticiens ASTRE (160 PME) mutualise les flux en partageant les ressources afin d'optimiser les trajets (46 pays distribués) et les capacités.

Les hubs logistiques permettent de consolider les cargaisons, de réduire les temps de trajets et d'améliorer la réactivité face aux demandes fluctuantes. Les entrepôts embarquent désormais de plus en plus de robots autonomes et de systèmes d'IA qui offrent une précision et une capacité de traitement bien supérieures.

Si une augmentation du chiffre d'affaires du secteur est attendue en 2025, les incertitudes et le manque de visibilité économiques demeurent dans un contexte d'avancées technologiques, de défis environnementaux que les entreprises devront clairement anticiper afin de rester compétitives sur la durée.

Dans les prochaines années, le secteur Transport & Logistique qui pèse 10 % du PIB français et mobilise 2 millions d'emplois devra assurément se réinventer. Les chaînes d'approvisionnement ne cessent d'être impactées par des perturbations liées à l'instabilité de la conjoncture, à des tensions sur les ressources humaines et à une pression réglementaire croissante.

Avec 89 % des volumes de marchandises transportés, si le transport routier demeure toujours incontournable, il apparaît sous pression, avec un niveau de défaillances d'entreprise qui ne cesse, et ne cessera malheureusement de croître, si des mesures gouvernementales et européennes fortes, n'accompagnent pas les acteurs économiques.

Le secteur Transport & Logistique se situe véritablement à un tournant stratégique : simplification des normes, soutien à l'innovation et à la transition vers des « flottes décarbonées », lutte contre les pratiques déloyales…

BIO EXPRESS

Responsable du Pôle Économique d'Ellisphere, Max intervient sur les grandes tendances microéconomiques auprès des autorités, des banques et dans les médias. Formateur auprès du Ministère de l'Intérieur (microéconomie), il éclaire les enjeux conjoncturels avec rigueur et pédagogie. Référent reconnu, il contribue à positionner Ellisphere comme acteur clé de l'analyse économique.

Max Jammot
Responsable du pôle économique chez Ellisphere

ANALYSE FINANCIÈRE

UN SECTEUR ENTRE FORCES ET FAIBLESSES

FAIBLESSES : LE TRANSPORT TRAVERSE UNE PÉRIODE DIFFICILE

Le transport routier de marchandises (TRM) est privilégié dans cette analyse. En effet, ce secteur représente en France près de 90% du trafic en tonnes kilomètres, pèse pour plus de 40 milliards d'euros et est constitué de plus de 40 000 entreprises. C'est un marché en phase de consolidation dont les enjeux à venir notamment ceux liés à la transition énergétique sont colossaux.

Les activités du fret interurbain (NAF 4941A) dont les professionnels réalisent des transports de longue durée (>150 kms) et celles du fret de proximité (NAF 4941B) qui représentent un tiers des marchandises transportées en France, ont été ciblées car elles sont les plus représentatives du secteur ; les activités de messagerie et de fret express étant quant à elles positionnées davantage sur un marché de niche (7 milliards d'euros de chiffre d'affaires). **Ces deux activités traversent une période difficile depuis mi-2022, leur chiffre d'affaires stagnent.**

Rien d'étonnant à cela. En 2023, l'activité intérieure de transport routier de marchandises du pavillon français, hors transit, a diminué de 2,5 % en France hexagonale, dans un contexte de ralentissement économique. Confronté aux changements des modes de distribution du marché alimentaire, à la baisse des volumes sur le marché des biens manufacturés et à celle du bâtiment, le marché du Transport est resté à un niveau stable mais décevant en 2024. Le fret de proximité notamment, s'il dispose d'une flotte adaptée aux livraisons urbaines et jouit d'une grande flexibilité, reste victime de la congestion urbaine et des restrictions de circulation.

DES MARGES BRUTES D'EXPLOITATION QUI RESTENT FAIBLES.

Plus inquiétant, l'augmentation du coût du gasoil, deuxième poste de charges d'exploitation après celui des salaires, a rogné les marges. Le prix moyen du diesel a atteint des sommets en 2022, dépassant la barre symbolique des 2 euros le litre. En novembre 2024, ce dernier s'élevait à 1,63 euro, niveau encore bien éloigné de celui de mai 2016 qui était de 1,07 euro. Le prix du litre qui fluctue à juin 2025 autour des 2 euros conjugué aux effets combinés de la hausse des salaires, des coûts matériels et des péages a fait grimper les coûts d'exploitation de +5,5% depuis le début de l'année 2025.

Les marges brutes d'exploitation ont stagné en 2024 et sont restées en dessous de leur niveau de 2019. Peu d'amélioration à attendre sur 2025 et 2026.

Évolution de la marge brute d'exploitation — SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**

Années	2016	2019	2024	2025-2026 *
Fret interurbain	8,6%	7,6%	7,8%	< 8%
Fret de proximité	9,3%	8,3%	8,1%	< 9%

Source Ellisphere

* Prévisions

ENDETTEMENT FINANCIER

Avec un taux d'endettement net de 78% pour le fret interurbain et 76% pour le fret de proximité, et au vu des marges dégagées, le taux à l'effort demandé aux chefs d'entreprises pour le remboursement reste élevé mais pas insurmontable. Attention néanmoins aux investissements qui devront être significatifs sur les deux prochaines années : renouvellement de la flotte avec des véhicules propres, recrutement de chauffeurs, transformation numérique… Ce qui va entraîner une forte concentration du marché. Le poids des grands groupes ne cesse d'ailleurs de progresser au détriment des PME familiales.

Évolution du taux d'endettement net — SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**

Années	2016	2019	2024	2025-2026 *
Fret interurbain	74,4%	78,6%	87,6%	> 90%
Fret de proximité	69,3%	76,9%	95,9%	> 100%

Source Ellisphere

* Prévisions

ANALYSE FINANCIÈRE

UN SECTEUR ENTRE FORCES ET FAIBLESSES

LIQUIDITÉ RÉDUITE

C'est la bonne nouvelle. La fragilité des marges brutes d'exploitation est compensée par la très bonne liquidité des bilans avec des ratios supérieurs à 2 en 2024. L'actif disponible à court terme couvre près de deux fois le passif exigible composé majoritairement des dettes fournisseurs, fiscales et sociales. Alors pourquoi autant de défaillances dans le Transport ? Une explication pourrait être la qualité du poste clients (encours trop élevés) qui influence le numérateur ; il s'agit là d'un point de vigilance.

Évolution du ratio de liquidité réduite — SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**

Années	2016	2019	2024	2025-2026*
Fret interurbain	1,99	2,16	2,65	< 2
Fret de proximité	2,08	2,17	2,34	< 2

Source Ellisphere

* Prévisions

FORCES : LA LOGISTIQUE, UNE ACTIVITÉ EN FORTE CROISSANCE

Les deux activités les plus significatives sont l'entreposage et le stockage frigorifiques, et l'entreposage et le stockage non frigorifiques.

Ces deux activités sont en forte croissance. Le marché reste dominé par de grands groupes et est très concentré sur l'Ile-de-France, premier bassin de consommation en Europe, qui procure 375 000 emplois. Plus de 7 millions de Franciliens achètent en ligne, et 84% de ces achats génèrent des livraisons physiques, le e-commerce croissant chaque année de 15%. Cela n'est pas sans conséquence. Avec l'individualisation des livraisons et le raccourcissement des délais, les acteurs de l'immobilier logistique font face à une pénurie foncière croissante avec pour effet un renchérissement des coûts d'accès.

Des marges brutes d'exploitation qui restent élevées et en adéquation avec l'intensité capitalistique des entreprises (forte). Sans surprise c'est le frigorifique qui performe le plus au vu de sa spécificité.

Évolution de la marge brute d'exploitation — SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**

Années	2016	2019	2024	2025-2026 *
Entreposage et stockage frigorifiques	17,4%	17,5%	20,8%	> 22%
Entreposage et stockage non frigorifiques	12,9%	11,9%	17,7%	> 18%

Source Ellisphere

* Prévisions

ANALYSE FINANCIÈRE

UN SECTEUR ENTRE FORCES ET FAIBLESSES

ENDETTEMENT FINANCIER

Le niveau de l'endettement est élevé mais ne compromet pas le remboursement annuel de la dette compte-tenu de la forte génération de cash. L'endettement restera conséquent, la réglementation et la pression sociétale imposent aux investisseurs de la filière une plus grande responsabilité dans leur capacité à produire des équipements logistiques rationnalisés en termes de consommation des espaces et de limitation des nuisances.

Évolution du taux d'endettement net — SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**

Années	2016	2019	2024	2025-2026 *
Entreposage et stockage frigorifiques	70,9%	86,9%	146,9%	> 150%
Entreposage et stockage non frigorifiques	101,3%	84,2%	129,4%	> 130%

* Prévisions

Source Ellisphere

LIQUIDITÉ RÉDUITE

Les encours clients et la trésorerie couvrent très largement les dettes fournisseurs et les dettes fiscales et sociales. Cette situation devrait perdurer sur l'exercice 2025 et en 2026.

Évolution du ratio de liquidité réduite — SECTEUR **TRANSPORT & LOGISTIQUE**

Années	2016	2019	2024	2025-2026 *
Entreposage et stockage frigorifiques	3,4	2,7	2,5	> 2,5
Entreposage et stockage non frigorifiques	3,1	2,8	3,9	> 3,5

* Prévisions

Source Ellisphere

BIO EXPRESS

Responsable du pôle expertise financière chez Ellisphere, Alain accompagne les entreprises sur leurs enjeux de risque de crédit BtoB. Ancien cadre du groupe Coface, il a piloté des missions complexes en credit management et en notation financière. Expert-comptable de formation, il est certifié ICCF & HEC.

Alain Luminel
Responsable du pôle expertise financière chez Ellisphere

COMPORTEMENTS DE PAIEMENT

LE DÉRAPAGE DES DÉLAIS DE PAIEMENT

Le secteur Transport & Logistique se distingue par une détérioration notable de ses délais de paiement, bien au-delà de la moyenne observée dans les autres secteurs d'activité.

Cette évolution s'explique en partie par la recrudescence des défaillances d'entreprise, qui allongent mécaniquement les délais de règlement. Le phénomène touche l'ensemble des acteurs, indépendamment de leur taille.

DES HABITUDES DE PAIEMENT MOINS VERTUEUSES

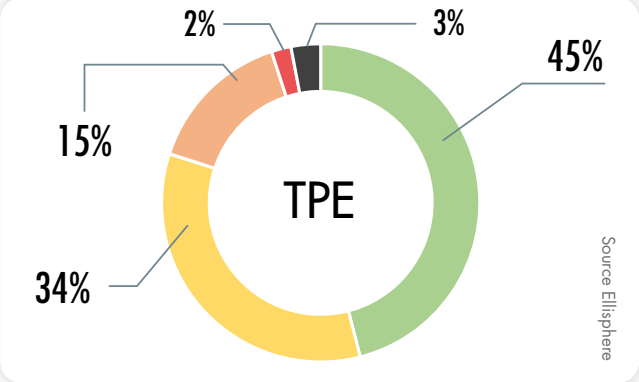
Les données montrent que, toutes tailles d'entreprises confondues, le secteur affiche un comportement de paiement moins respectueux de ses engagements. Les très petites entreprises (TPE) du secteur, bien que plus vertueuses avec 45% des factures réglées à échéance, ne parviennent pas à égaler les performances des TPE d'autres secteurs.

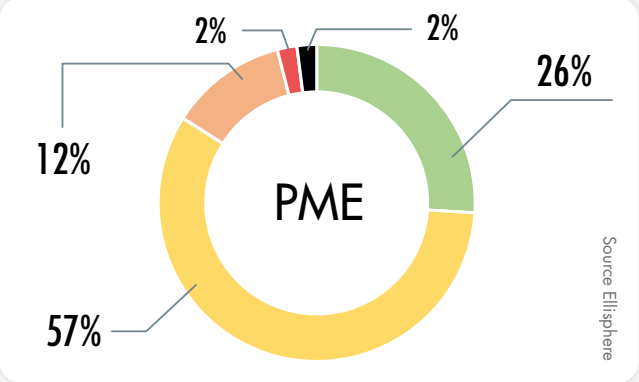
Comme constaté dans d'autres secteurs d'activité, la situation des grandes entreprises (GE) et des entreprises de taille intermédiaire (ETI) du secteur Transport & Logistique connaît une très forte détérioration des habitudes de paiement.

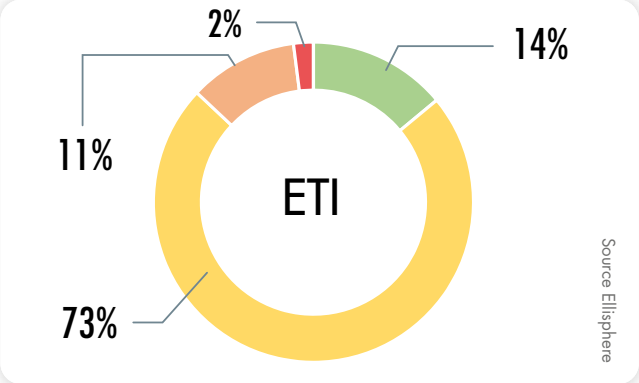
Comportements de paiement par taille d'entreprise

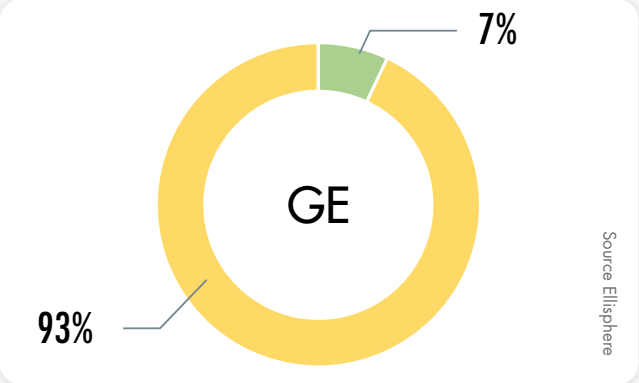
Secteur
Transport & Logistique
En pourcentage, au 2ème trimestre 2025

Factures réglées : À échéance | de 1 à 30 jours de retard | de 31 à 60 jours de retard | de 61 à 90 jours de retard | à plus de 91 jours de retard









COMPORTEMENTS DE PAIEMENT

LE DÉRAPAGE DES DÉLAIS DE PAIEMENT

DES PERSPECTIVES INCERTAINES

À court terme, le secteur pourrait, dans le meilleur des cas, enregistrer un gel des comportements de paiement, mais la tendance actuelle laisse plutôt présager une poursuite de la dégradation. Malgré un niveau de liquidité encore relativement élevé, les entreprises peinent à honorer leurs engagements.

À moyen-long termes, 2026 et au-delà, les perspectives s'assombrissent davantage. Le secteur devra faire face à plusieurs défis structurels : des investissements nécessaires lourds, une situation financière tendue (marges faibles, endettement élevé, chiffre d'affaires stagnant), et une conjoncture économique incertaine.

Évolution des retards de paiement moyen par taille d'entreprise

	T2 2025		T1 2025		T2 2024	
Taille d'entreprise	**France Hexagone**	**Secteur Transport & Logistique**	**France Hexagone**	**Secteur Transport & Logistique**	**France Hexagone**	**Secteur Transport & Logistique**
TPE	15,75	21,77	14,76	21,29	15,35	19,09
PME	15,93	18,13	13,82	14,5	14,68	15,07
ETI	14,83	14,84	11,51	9,94	11,59	11,23
GE	17,58	7,75	12,07	7,66	12,48	7,25
NC	16,01	17,38	14,88	20,97	15,44	24,41

Source Ellisphere

FACTURATION ÉLECTRONIQUE, UN LEVIER ENCORE LOINTAIN

Composé majoritairement de TPE et PME, le secteur Transport & Logistique ne devrait bénéficier des effets positifs de la facturation électronique qu'à partir de 2027. Seules les grandes entreprises et ETI, peu nombreuses dans le secteur, pourraient amorcer une amélioration sensible de leurs pratiques de paiement sur 2025-2026.

BIO EXPRESS

Responsable du pôle expériences de paiement chez Ellisphere, Mikaël pilote le programme D³ pour sensibiliser les entreprises aux comportements de paiement. Il optimise le ciblage des données pour affiner l'analyse du risque crédit en B2B. Fort d'une expérience internationale chez Coface, il est titulaire d'un Master 2 en droit, économie et gestion.

Mikaël Delaporte
Responsable du pôle expériences de paiement chez Ellisphere

FACTURATION ÉLECTRONIQUE & FRAUDE

DÉTENIR LA BONNE INFORMATION SUR SES PARTENAIRES COMMERCIAUX AU CŒUR DU PROJET DE FACTURATION ÉLECTRONIQUE

La date butoir de la mise en place de la facturation électronique arrive à grands pas. Dès le 1er septembre 2026, les grandes entreprises et les ETI devront être en capacité d'émettre électroniquement des factures (septembre 2027 pour les PME et les micro-entreprises). La réforme a pour objectif de lutter contre la fraude, de réduire les délais de paiement, de diminuer la charge administrative pour les entreprises.

Cela suppose une préparation rigoureuse qui passe par plusieurs étapes : choix du PDP (plateforme de dématérialisation partenaire) et du logiciel de facturation, automatisation des processus, formation, mais aussi nettoyage des bases de données. Cette dernière est fondamentale, puisque la qualité de la donnée garantie la bonne réception de la facture par le client, et en conséquence évite d'augmenter le délai de paiement, voire les litiges.

C'est une étape à ne surtout pas sous-estimer. Selon l'étude «Data Quality : The State of the Art» réalisée par Gartner en 2023, 70 % des entreprises considèrent la qualité des données comme un défi majeur, et 80 % des données d'entreprise pourraient être inexactes ou obsolètes.

Enfin, si la facturation électronique exige de bénéficier d'une qualité de données irréprochable, cela ne suffit pas. Il est essentiel d'identifier en amont si le client est encore en activité, la probabilité qu'il fasse défaillance à court terme, et de connaître l'évolution de son délai de paiement moyen afin d'anticiper un retard de paiement et une éventuelle stratégie de recouvrement.

FRAUDE, UN PHÉNOMÈNE EN PLEINE EXPANSION

Plus de 70% des entreprises sont victimes de fraude, la tendance se renforce chaque année, et ce n'est pas près de s'arrêter.

L'explosion de ce phénomène a été nourrie par la transformation des organisations et la digitalisation des processus, plaçant les grandes entreprises en première ligne face à ce risque croissant. Cette dynamique, accompagnée par l'évolution technologique, a donné lieu à une véritable professionnalisation de la fraude. Il n'est plus nécessaire de savoir coder, ni d'avoir des compétences techniques. Les fraudeurs ne sont plus des individus, mais de véritables entreprises organisées et équipées. Des outils clés en main existent pour également permettre à une multitude d'individus de se lancer sur ce « marché ».

Désormais, c'est l'intelligence artificielle qui vient s'affirmer comme le principal danger et à la fois le rempart numéro un contre la fraude. Si les entreprises généralisent le recours à l'IA et aux solutions comme ChatGPT, les fraudeurs, eux, ont une longueur d'avance. Le deepfake, utilisé pour l'usurpation d'identité par exemple dans le cadre d'une fraude au virement (vous pensez être en visioconférence avec le président de votre entreprise, vous le voyez et entendez sa voix, mais il s'agit en réalité d'un faux), en est une preuve frappante. L'utilisation de l'IA permet alors une véritable industrialisation de la fraude, qui est d'autant plus préoccupante que la majorité des entreprises ne dispose pas encore d'un plan d'action pleinement opérationnel pour y répondre, malgré les conséquences financières ou réputationnelles.

FACTURATION ÉLECTRONIQUE & FRAUDE

COMMENT ALORS SE PROTÉGER ?

Il convient en premier lieu de prendre conscience de l'asymétrie qui existe entre les moyens mis en œuvre pour se défendre et la technicité déployée par les fraudeurs. L'industrie du hacking se développe plus vite que la transformation des entreprises, et la dernière chose à faire est de sous-estimer les fraudeurs.

Ensuite, une cartographie des risques et des audits réguliers doivent être mis en place de manière transverse dans l'entreprise, afin d'identifier les vulnérabilités et de déployer les actions nécessaires. C'est l'affaire de tous, et non pas seulement des personnes responsables de la sécurité, dans la mesure où le fraudeur va identifier le point faible de l'organisation. Il peut s'agir d'un processus, comme d'une personne identifiée.

Enfin, les entreprises doivent s'approprier l'intelligence artificielle et s'équiper d'outils experts pour détecter en amont les fraudes de manière automatique. Elles doivent lever les alertes à l'entrée en relation avec un tiers, puis tout au long de la vie du contrat. Il ne faut en effet pas baisser la garde : nombre d'entreprises tout à fait légales sur le papier et ayant une activité réelle servent de cheval de Troie pour « détrousser » les entreprises.

BIO EXPRESS

Responsable offre Risk Management chez Ellisphere, Géraud conçoit et déploie des offres innovantes en Risk Management. Il a mené des projets de transformation en cabinet de conseil, alliant stratégie et développement de nouvelles offres. Diplômé d'un Master Grande École en Corporate Finance, il conjugue vision marché et expertise financière.

Géraud Zeller
Responsable offre
Risk Management
chez Ellisphere

FACTURATION ÉLECTRONIQUE & FRAUDE

FACTURATION ÉLECTRONIQUE DANS LE TRANSPORT ROUTIER, LA MISE EN CONFORMITÉ AVANCE DE FAÇON HÉTÉROGÈNE

La double échéance de la facturation dématérialisée (en septembre 2026 et 2027) ne sera pas le «grand soir» de la digitalisation du transport routier, mais elle questionne certaines habitudes dans ses entreprises. À trois niveaux (au moins).

Le premier niveau concerne la lettre de voiture (document contractuel à la source de la facturation), très utilisée en version papier. La facturation dématérialisée rend logique la eCMR prévue depuis 2017 (selon le règlement européen EFTI), solution prônée par certains, rejetée par d'autres.

Le second niveau adresse la sous-traitance et le cabotage qui structurent l'activité du transport routier aux plans national et transfrontalier. Sans aucun doute, les petites entreprises seront dûment appelées à se mettre au diapason des grandes, leurs donneurs d'ordre, dès 2026.

Le troisième niveau vise le nombre pléthorique de plateformes de dématérialisation partenaires (une centaine de PDP en pré-inscription) et la liaison avec les TMS (transport management system). La multiplicité des acteurs et leur interopérabilité non certifiée (à ce jour) laissent sceptiques les chefs d'entreprise sur la fluidité des échanges, les coûts induits (audits facturés, notes d'honoraires et prestations associées, coût unitaire à la facture, frais d'abonnement…) et les gains potentiels (délai de paiement, relances limitées, meilleur suivi des clients et du cycle de vie des factures…) selon la volumétrie des factures.

Conservateur de nature, innovant par principe, le secteur du transport routier (plus de 30 000 entreprises recensées) s'est toujours adapté aux jalons réglementaires et numériques (EDI dans les années 2000, tachygraphe électronique, généralisation des TMS et ERP, géolocalisation des véhicules…), mais au rythme de ce que permettent la santé financière des entreprises et l'acculturation des équipes. La digitalisation et la transition énergétique (sortie progressive du diesel pour les poids lourds) sont les deux horizons du transport routier. Mais à l'évidence des faits, la première ira plus vite que la seconde.

BIO EXPRESS

Cofondateur associé et journaliste à News Tank Cities et News Tank Mobilités (groupe News Tank) depuis 2018, Benoît est conseiller éditorial à l'Officiel des Transporteurs (groupe AlaloopMédia) depuis décembre 2024. De 1994 à 1997, Benoît exerce en tant que chef de rubrique à Transport Magazine. De 1997 à 2002, il est rédacteur en chef de FranceRoutes (groupe Wolters Kluwer), puis rédacteur en chef de l'Officiel des Transporteurs de 2003 à 2017 et directeur des rédactions entre 2009 et 2017 (groupe Wolters Kluwer).

Benoit Barbedette
Conseiller éditorial
à l'Officiel des Transporteurs

RAPPELS MÉTHODOLOGIQUES

PANORAMA GÉNÉRAL

Cette étude considère les entités immatriculées avec SIREN en France (territoires de l'Hexagone et des Départements et Régions d'Outre-mer) dont l'activité et la forme juridique sont connues.

Les défaillances d'entreprise sont comptabilisées sur 12 mois glissants et prennent en compte les ouvertures de redressement judiciaire et de liquidation judiciaire directe. Les procédures de sauvegarde sont comptabilisées séparément. Le profil des entreprises étudiées prend en compte, à la date d'extraction : l'adresse du siège social, le code APE, le statut juridique, l'année de création, l'effectif, le chiffre d'affaires et le total bilan.

ANALYSE FINANCIÈRE

L'analyse financière du secteur Transport & Logistique porte sur la période 2019 – 2024 afin de dresser les grandes tendances, et ainsi pouvoir se projeter à fin 2025 et sur l'année 2026. 15 000 bilans par millésime ont été analysés au travers des ratios d'activité liés à l'évolution, du chiffre d'affaires HT, des marges brutes d'exploitation (EBE/CAHT), de la liquidité réduite (actif disponible/passif exigible), du taux d'endettement (dettes financières/capitaux propres).

COMPORTEMENTS DE PAIEMENT

Cette analyse des comportements de paiement porte sur les entreprises de France (Hexagone et DROM/COM). Les entreprises en procédure collective ne sont pas prises en compte dans le calcul des indicateurs. Les données proviennent du référentiel de factures fournies par les adhérents au programme collaboratif D³ d'Ellisphere.

RÉFÉRENCES FACTURATION ÉLECTRONIQUE & FRAUDE

- *https://www.impots.gouv.fr/liste-des-plateformes-de-dematerialisation-partenaires-pdp-immatriculees-sous-reserve*
- *Qualité des données : un pilier majeur de la Data Gouvernance ». http://www.taleofdata.com/post/qualite-des-donnees-pilier-de-la-data-gouvernance*
- *« L'importance d'une donnée de qualité dans la prise de décision de crédit », Ellisphere, octobre 2022. https://www.ellisphere.com/qualite-donnee-credit-management/*
- *https://5278241.fs1.hubspotusercontent-na1.net/hubfs/5278241/WHITE%20PAPER%20-%20STUDY/Livre%20Blanc%20-%20Gestion%20des%20risques%20tiers.pdf*

SUIVEZ
L'ACTUALITÉ D'ELLISPHERE

www.ellisphere.com

@ellisphere

@ellisphere

Pour plus d'information sur nos études :
pole_statistiques_economiques@ellisphere.com

ellisphere

Pour un monde économique fiable et une croissance durable

www.ellisphere.com

Lille – Lyon – Marseille – Paris La Défense – Nantes – Strasbourg – Toulouse – Tours
Siège social : Tour Franklin – 100-101 Terrasse Boieldieu – 92042 Paris La Défense Cedex
Adresse postale : Immeuble Alpierre - 74 rue Gorge de Loup - 69009 Lyon
S.A.S. au capital de 2 519 229 euros – 482755741 RCS Nanterre