

QUOI DE NEUF AU THINKTANK?

Le débat des experts de la mobilité



N°6 Mai 2024



MESSAGERIE ET TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE, QUELLE(S) POSSIBILITÉ(S) ?



Temps
de lecture
estimé : 5mn

INTERVENANTS

Antoine ROBICHET

Chercheur en transports
Kedge Business School

Patrick Nierat

Chercheur
Université Gustave Eiffel



MESSAGERIE ET TRANSPORTS COMBINE RAIL-ROUTE, QUELLE(S) POSSIBILITE(S) ?

Par Antoine Robichet et Patrick Nierat

Aujourd'hui, en France, le transport de marchandises repose largement sur le mode routier. Malheureusement, dans un contexte de décarbonation de l'économie, les progrès technologiques ne suffisent pas pour atteindre les objectifs fixés de neutralité carbone en 2050. Une des solutions pour les acteurs est de se poser la question du choix modal. Dans cette optique, **le transport combiné rail-route représente une alternative intéressante pour la longue distance** en associant d'un côté la flexibilité du camion pour les pré- et post-acheminements et de l'autre les faibles émissions de gaz à effet de serre du ferroviaire pour la part la plus importante du trajet. A l'échelle française, entre 2015 et 2021, malgré une légère baisse des t.km¹ ferroviaire (-1,5%), **le transport combiné rail-route a connu une forte augmentation (+33%) et représente, en 2021, 39% des t.km ferroviaire.**

Un travail académique² s'est posé la question de la possibilité, à l'échelle d'un acteur, de basculer une partie des flux longue distance vers du transport combiné. Pour cela, la compatibilité des flux du messenger DB Schenker a été comparée avec l'offre de transport combiné actuelle à l'échelle de la France. L'étude s'appuie sur les contraintes opérationnelles couplées avec une évaluation économique et environnementale. L'acteur étudié opère sur le segment de la messagerie avec un système s'appuyant sur des tournées depuis des plateformes de tri permettant à la fois de livrer mais également de récupérer les colis chez les clients durant la journée. La partie longue distance reliant les plateformes de tri s'opère durant la nuit. A l'échelle française, DB Schenker est le deuxième plus gros groupe de messagerie derrière Geodis³.

Globalement, le secteur de la messagerie et du fret représente un chiffre d'affaires annuel de 5md d'euros en France en 2023.

(FIG.1 page 9)

Cette étude ne permet pas de répondre à la question du report modal pour toutes les entreprises de transport, ni, plus généralement, de traiter la question de la part modale du fret ferroviaire en France. Elle apporte toutefois des éléments de compréhension sur ce sujet pour un transporteur. Ainsi, l'approche centrée sur un acteur permet de comprendre finement les contraintes opérationnelles et le coût que peut représenter ce basculement.

Les résultats se décomposent en 2 parties. Premièrement, la faisabilité opérationnelle de ce report modal est étudiée. Deuxièmement, sur les axes où c'est possible, l'évaluation économique et environnementale met en lumière certaines limites au report modal.

Tout d'abord, d'un point de vue opérationnel, on observe une différence de couverture géographique entre l'offre de transport combiné et la variété des services de DB Schenker. Seulement 12% des flux de DB Schenker circulent entre des aires urbaines qui disposent d'un terminal intermodal. Cependant, il n'existe pas une offre de transport intermodal entre tous les terminaux. Et, si on rajoute les contraintes horaires de la messagerie par rapport aux horaires de départ et d'arrivée des trains de transport combiné⁴, on aboutit à seulement 0,2% des flux quotidiens de cette entreprise qui peuvent être transférés vers le combiné rail-route.

1 - Une tonne-kilomètre est une unité de mesure correspondant au transport d'une tonne sur une distance d'un kilomètre

2 - Which parts of their transport chain can carriers and shippers shift to decarbonized modes?, A. Robichet, 2023

3 - Faibis, L. La Messagerie et Le Fret Express. Xerfi, 2020, p. 288.

4 - Les durées de pré et post acheminements entre les plateformes de tri et les terminaux intermodaux sont pris en compte

«(FIG.2 page 9)»

L'étude se focalise ensuite sur l'axe Paris – Bordeaux, seul axe sur lequel il est opérationnellement compatible de transférer les flux dans les deux sens pour cette entreprise. D'un point de vue économique, la rentabilité de l'opération dépend fortement de la possibilité de d'utiliser les camions nécessaires aux pré- et post-acheminements pour d'autres opérations. Dans le meilleur des cas, une réduction de 20% des coûts est envisageable mais le cas le moins optimiste amènerait à une surcharge économique de 31% par rapport à l'utilisation de la route de bout en bout. **Du point de vue des émissions de gaz à effet de serre, le recours au combiné rail-route permettrait une réduction estimée entre -37% et -93% par rapport à la situation tout route.**

Dans le cas étudié, on observe une augmentation des t.km lors du recours au combiné rail-route. Le poids transporté restant constant, cette augmentation provient de la modification des distances parcourues et notamment les détours pour atteindre les terminaux, ce qui peut compromettre la pertinence économique et environnementale du report modal. Enfin, il est à noter que cette évaluation économique ne prend pas en compte le coût engendré par un changement d'organisation afin de passer d'un système tout route à un système bi-mode.

Plus généralement, cela soulève deux questions : première question, dans le cas d'une volonté claire des pouvoirs publics de développer le rail, **l'offre ferroviaire doit-elle s'adapter à la messagerie ou la messagerie doit-elle s'adapter à l'offre ferroviaire ?** Si la part du fret ferroviaire est certes faible en France (10,4% des t.km en 2022), elle correspond à une demande (i.e. industrie lourde, pondéreux, continuité avec le trafic maritime) différente de celle de la

messagerie. Modifier l'offre ferroviaire pour l'adapter à la messagerie (trains plus rapides, partant plus tard et arrivant plus tôt et donc plus chers) risquerait de ne plus répondre aux besoins de son marché actuel. Modifier l'offre de messagerie (enlèvements plus tôt et livraisons plus tardives) pour la rendre compatible avec l'offre ferroviaire changerait profondément l'offre des messagers. En d'autres termes la modification de l'un ou l'autre aboutirait à une modification de l'équilibre actuel avec un résultat incertain sur l'activité.

La deuxième question découle de ces constats : la messagerie est-elle une cible raisonnable pour le rail actuel⁵ ? Notre étude se concentre uniquement sur la messagerie qui ne représente qu'un segment du transport de marchandises. Le point de vue des auteurs n'est pas qu'il est impossible d'augmenter la part du fret ferroviaire, mais plutôt de s'interroger sur la pertinence de répondre à tous les besoins ou de se concentrer sur certains segments.

5 - Une offre dédiée à la messagerie s'appuyant sur des services rapides style TGV pourrait convenir.

FIG. 1

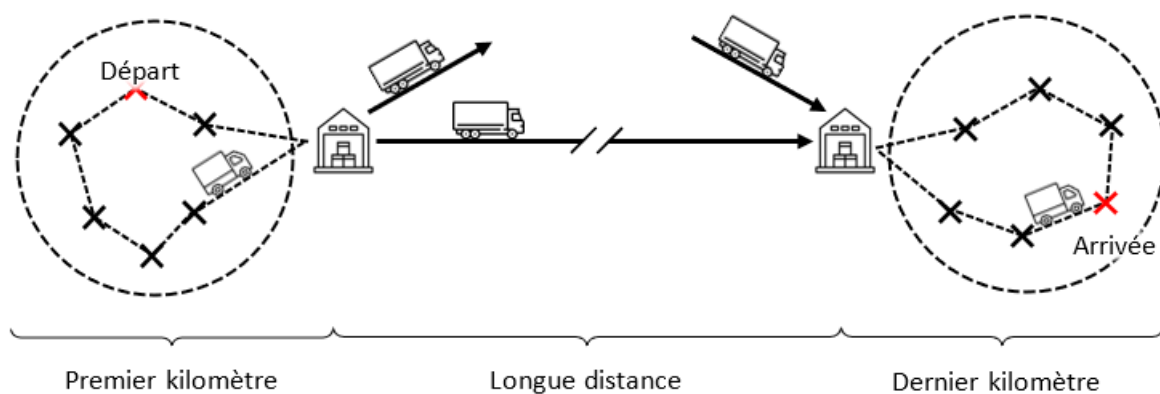
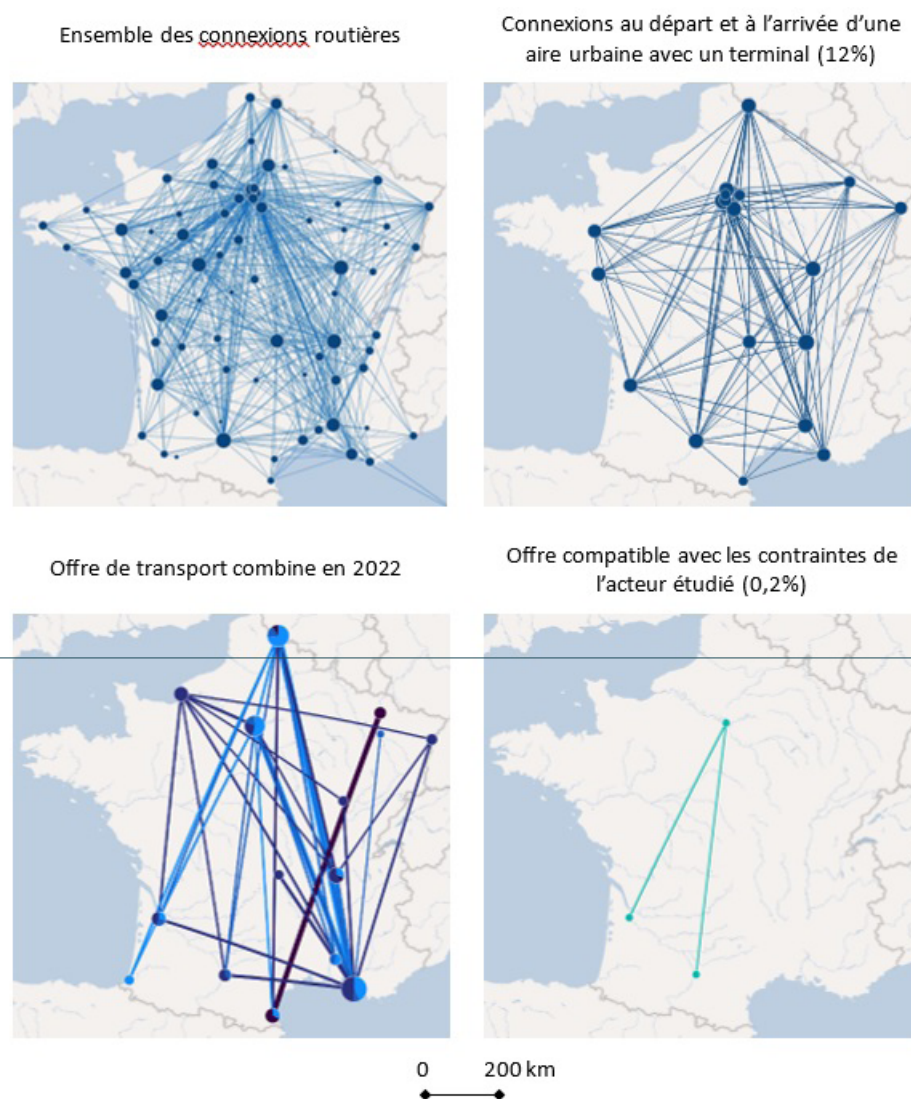


FIG. 2



QUOI DE NEUF AU **THINKTANK?**

Le débat des experts de la mobilité



**CONSULTER L'INTÉGRALITÉ
DES COMPTES RENDUS**



9, rue de Berri - 75008 Paris
01 44 13 37 17 - contact@unionroutiere.fr
www.unionroutiere.fr