

ETUDE SUR LE FRET EXPRESS EN LORRAINE

Synthèse
juin 2015

Le fret express, un secteur qui répond aux besoins d'accélération des flux à des échelles diversifiées

L'accélération des cycles économiques générée par la mondialisation, mais aussi les nouvelles pratiques logistiques et les innovations technologiques depuis plusieurs décennies, ont engendré **une mutation considérable du monde des transports**, avec notamment **l'augmentation de la rapidité des échanges**.

Les intégrateurs (à savoir DHL, Fedex, UPS, TNT) ont fortement contribué au développement de cette nouvelle forme de transport qu'est le fret express, qui a révolutionné le concept de la messagerie, en créant **des réseaux intégrés** à une échelle géographique large, organisés selon **le principe des « hubs and spokes »** (ou réseau en étoile).

Depuis, **la modification des habitudes de consommation**, comme **l'essor du e-commerce**, a fait émerger de nouveaux flux et **de nouveaux besoins** et a contribué à l'explosion du marché du BtoC (Business to Consumer) voire, beaucoup plus modestement, du CtoC (Consumer to Consumer) avec les sites de vente de produits d'occasion.

<i>Les intégrateurs</i>	<i>FEDEX, UPS, TNT, DHL</i>
<i>Les monocolistes</i>	<i>Exapaq, Géopost, TATEX devenu FEDEX Express, Ciblex devenu Géodis...</i>
<i>Les grands réseaux de messagerie</i>	<i>Géodis et ses filiales...</i>
<i>Les acteurs postaux</i>	<i>La Poste et ses filiales (Chronopost, Cityssimo, Pickup Services...)</i>
<i>Les coursiers</i>	<i>Flash Europe, ATS, TSE...</i>
<i>Les compagnies aériennes</i>	<i>Cargolux...</i>
<i>Les acteurs de la e-logistique</i>	
<i>Les prestataires</i>	<i>Crosslog, Néoplog, Orium, Morin Logistics...</i>
<i>Les réseaux de points relais</i>	<i>Relais Colis (Redcats), Kiala (UPS), Pickup Services (Groupe Poste)...</i>
<i>Les nouveaux acteurs</i>	<i>Deliver.ee, Coliweb, Abricolis...</i>

Figure 1 : Les différents acteurs du fret express

Au regard de ces évolutions, les segmentations du marché de la messagerie sur des bases traditionnelles de poids et de vitesse trouvent leurs limites : **la distinction entre messagerie, messagerie mono-colis et fret express est de plus en plus délicate à faire**. L'entrée sur le marché des prestataires du e-commerce et les opérations de croissance externe sont en outre de nature à recomposer les lignes.

A la fois par son tissu industriel et son bassin de consommation, la Lorraine, qui bénéficie d'un **positionnement euro-régional stratégique** à la croisée de grands corridors d'échanges (axe Nord-Sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée et axe Est-Ouest reliant la région parisienne à l'Europe de l'Est), offre **un marché non négligeable pour le fret express**.

Elle dispose en outre de **deux infrastructures de transport majeures** à l'échelle régionale, à savoir l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine et la gare Lorraine TGV située actuellement à Louvigny.

Dans le cadre de sa mission d'observation des domaines du transport et de la logistique, l'Observatoire Régional des Transports et de la Logistique de Lorraine (ORT2L) a ainsi confié en 2014 au cabinet Samarcande **la réalisation d'une étude sur le fret express en Lorraine**, afin de réaliser un état des lieux du secteur, et d'identifier d'éventuelles perspectives de développement et des opportunités pour les deux infrastructures précitées.

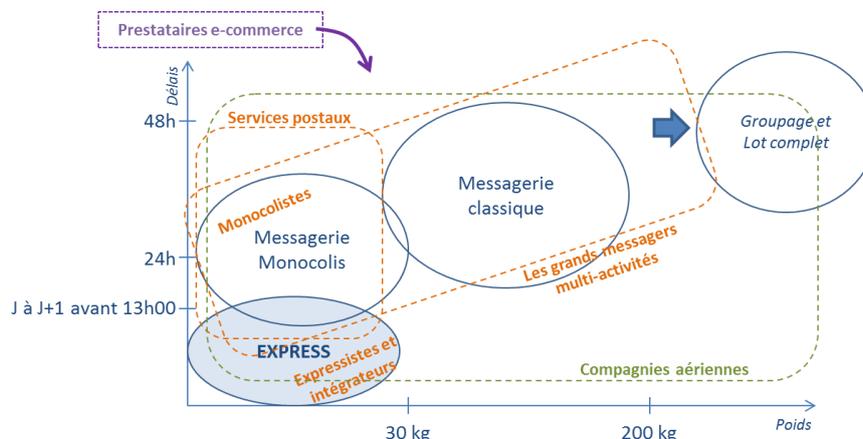


Figure 2 : Une segmentation tenue au sein de la messagerie (source : Samarcande)

Les logiques d'organisation et les modes d'exploitation du fret express

L'express correspond à un service de livraison avec prise de rendez-vous du type « same day » ou « next day » avant 13h00 en national, avec délais garantis, remontée d'informations et suivi des livraisons. Les délais sont de 24 à 72 heures à l'international (24 heures pour l'Europe et certaines villes des Etats-Unis et entre 48 et 72 heures pour le reste du monde).

Avec **ses exigences fortes de délais, le transport express s'est industrialisé**. Il a généré un processus de production complexe, organisé autour de sites intermédiaires d'optimisation, dont l'efficacité repose sur la synchronisation de l'ensemble des moyens mis en œuvre.



Figure 3 : Le cheminement simplifié d'un colis express international (source : Les Echos)

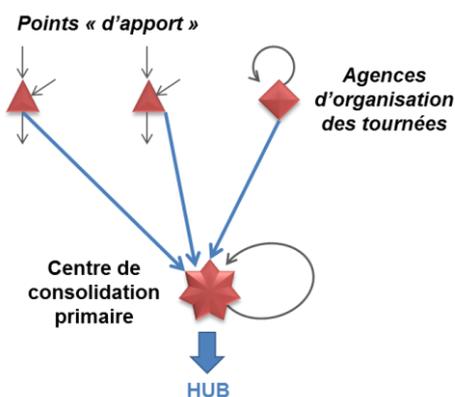


Figure 4 : Les modalités de desserte dans l'express (source : Samarcande)

Il repose par conséquent sur :

- l'élaboration de réseaux hiérarchisés, faits de sites primaires de tri/regroupement (les agences) et d'un petit nombre de nœuds remarquables à vocation nationale, européenne et/ou mondiale (les hubs), connectés, selon les cas, par des liaisons routières et aériennes et, dans quelques cas très rares, ferroviaires,
- une conception des centres de tri permettant la mécanisation ou l'automatisation et l'arrivée par vague des moyens de transport,
- des choix de localisation permettant l'optimisation à chaque échelle : entre sites au barycentre des marchés (agences) et sites de connexion au Monde,
- la synchronisation des flux d'informations, gage de la fluidité des flux physiques,
- l'expertise des opérateurs, créatrice de valeur ajoutée.

De ce point de vue, les territoires ne sont pas tous équivalents. Seul un petit nombre accueille les grands nœuds des réseaux à vocation nationale (et à minima routiers) et internationale (aériens). Au regard de ces logiques, **la Lorraine est plutôt un territoire de sites primaires.**

La Lorraine, une activité fret express endogène

En France, le marché de la messagerie et du transport express avoisine les 800 millions de colis, dont environ 380 millions de colis express. Avec un marché qui peut être estimé à environ **28 millions de colis de messagerie et de fret express**, la Lorraine représente 3,4% du marché français, ce qui est conforme au poids de la région au sein des grands indicateurs économiques (source des données : SOeS/SITRAM 2011, Xerfi/Précepta 2012, ARCEP).

Dans le processus d'exploitation du fret express, **la Lorraine occupe une position de territoire de collecte et de desserte, et accueille des agences et des sites de consolidation régionaux.** Ces sites primaires relèvent d'une logique de délais et de proximité, qui conduit les expressistes à être présents partout en France en fonction des densités économiques et démographiques (paramètres endogènes).

Cette logique privilégie aussi la présence de grands marchés locaux. Mais elle est très différente de celle qui préside à l'implantation des hubs, sites techniques remarquables et points stratégiques par leur positionnement spatial et leur connexion aux grands aéroports.

Le modèle des intégrateurs, qui a inspiré l'ensemble du marché et les modes d'exploitation du fret express, repose sur de grands aéroports mondiaux qui doivent pouvoir accueillir les plus gros avions et disposer de vastes emprises au sol. Les vagues d'avions se posant et décollant la nuit, l'aéroport ne doit pas être contraint par un couvre-feu nocturne.

Il doit en outre être proche d'une ville génératrice de flux importants et pourvoyeuse de main d'œuvre, et être bien relié par voie routière.

En Europe, les intégrateurs ont ainsi choisi des localisations au cœur du continent : Cologne (UPS et hub secondaire de Fedex), Bruxelles (hub d'origine de DHL), Liège (TNT) et Paris (Fedex).

Des freins à l'utilisation de l'aérien et du ferroviaire au niveau régional

Le fret aérien, qui constitue une des composantes importantes du fret express, s'est développé avec l'émergence des intégrateurs. En Europe, la part de l'aérien tend néanmoins à se réduire.

Autrefois présente sur l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine, la Poste s'en est retirée en 2003. DHL a également cessé ses envois en 2004-2005. Pour les acteurs interviewés dans le cadre de l'étude, **l'activité fret express à l'échelle régionale est peu porteuse d'opportunité pour l'aérien**, pour des raisons qui tiennent notamment à :

- une offre limitée de lignes depuis Metz-Nancy-Lorraine,
- un renforcement des contraintes sécuritaires aériennes, synonymes de délais et de coûts, et susceptibles d'annuler le gain potentiel sur l'acheminement aérien,
- le renforcement des logiques de hub et, dans ce cadre, la proximité des hubs européens des différents expressistes, facilement accessibles par la route (voir encadré précédent),
- une conjoncture économique qui conduit certaines entreprises à privilégier le coût au détriment des délais.

Quant au ferroviaire, qui a déjà été utilisé pour du fret express, **plusieurs limites entravent son utilisation :**

- le déficit d'image du fer, exacerbé par les exigences de délais très fortes dans le secteur de l'express,
- la déconnexion progressive qui s'est opérée entre les gares (majoritairement en centre-ville) et les sites d'exploitation de l'express (qui se sont déplacés sur des espaces péri-urbains en même temps qu'ils s'industrialisaient), soulevant des questions pour les pré/post acheminements,
- la logique de distance vis-à-vis des hubs : celle-ci étant relativement limitée (Ex : environ 300 km entre Metz et Paris CDG), le recours au fer ne se justifie pour aucun des acteurs interrogés, car impliquant, entre autres, des ruptures de charge supplémentaires par rapport à un acheminement exclusivement routier,
- enfin, la gare Lorraine TGV actuelle n'est pas une « gare à plat », ce qui constitue un réel handicap pour le transport de marchandises.

Les enseignements de l'étude : un potentiel de développement pour le moment limité, mais des atouts à valoriser pour la Lorraine

Malgré les différentes limites évoquées dans le rapport global, l'étude a permis de tirer plusieurs enseignements.

A ce jour et en l'absence de hub qui consolide des trafics sur une logique exogène dépassant très largement les besoins régionaux, **la Lorraine ne constitue pas, pour les acteurs interviewés, un territoire privilégié pour le déploiement de solutions ferroviaires ou aériennes dans le secteur du fret express.**

La croissance des flux devrait ainsi suivre une tendance générale et s'effectuer à l'échelle des besoins régionaux. **L'implantation d'un e-commerçant en Lorraine serait un élément fort de croissance des flux, par adjonction de flux exogènes.** En la matière, la Lorraine pourrait bénéficier d'un positionnement attractif pour un acteur cherchant à couvrir une euro-région. Ce positionnement est toutefois disputé avec d'autres régions (en particulier le Nord de la France) et cette situation doit susciter **des réflexions et des actions collectives** (par exemple en termes de communication) autour d'enjeux partagés.

Hors hubs qui ont une vocation transnationale, les organisations actuelles mises en œuvre par les expressistes sont très nationales. Les agences (sites de tri primaires) peuvent éventuellement couvrir plusieurs régions administratives (car leur vocation correspond à des régions fonctionnelles, qui peuvent être différentes des régions administratives), mais elles ne couvrent pas plusieurs pays. Dès lors, et contrairement à ce que l'on pourrait rencontrer avec un entrepôt de e-commerce, **les agences ne valorisent pas le caractère euro-régional de la Lorraine.**

Il est toutefois possible d'imaginer qu'à l'avenir des sites plus européens voient le jour, en lien avec l'évolution du e-commerce et la recherche d'un transport express moins coûteux que l'express avionné. Ces sites rechercheront alors une grande qualité de connexion au mode routier – ce que présente la Lorraine à travers la densité de son réseau de transport.

Il convient enfin d'indiquer que **les organisations logistiques, celles du e-commerce** (très porteur actuellement pour le fret express) **mais aussi du fret express lui-même, sont assez évolutives.** La logistique du e-commerce est d'ailleurs encore en cours de structuration (problématiques des retours et des présentations multiples en cas d'absence, apparition des réseaux de partenaires et de consignes, émergence de formules comme le « klik & collect »,...).

L'évolution de l'offre des expressistes et l'obsolescence de leurs sites pourront les conduire à faire de nouveaux choix d'implantation.

59% des Français ont réalisé un achat en ligne en 2013 (source : FEVAD). Si le commerce électronique ne représente que 5,5% du commerce de détail, sa part de marché atteint 12% dans le secteur du textile-habillement-chaussures et textile de maison et 18% pour l'équipement de la maison. En 2012, le marché des ventes de produits (donc générant une logistique physique) s'établissait à 24,6 milliards d'euros, en croissance de 14,5% par rapport à 2011.