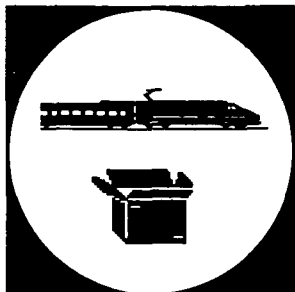


**DEMAIN DES TGV DE MARCHANDISES ?****Georges GAC**

Le Conseil National des Transports a été saisi, dans le courant du second semestre 1990, pour émettre un avis sur le projet de schéma directeur des trains à grande vitesse. Dans les débats du CNT, la possibilité d'effectuer à l'avenir du transport de fret par TGV a été envisagée, en particulier pour la messagerie et le fret express. Le document qui est présentée ici a été élaboré pour éclairer les débats du CNT, et a servi de base à l'élaboration de la partie du rapport du CNT consacrée à ce thème.

**La situation actuelle**

La possibilité d'effectuer du transport de fret par TGV a jusqu'à ce jour été peu étudiée. Le développement du transport de fret express et de messagerie offre peut-être un nouveau marché pour le TGV. Dans le projet de schéma directeur, seule l'utilisation des lignes nouvelles par des trains de marchandises classiques est envisagée, uniquement sur de courtes sections, afin de ne pas gêner l'exploitation des TGV de voyageurs.

La Poste exploite déjà 2 rames TGV entre Paris et Lyon, pour le transport de lettres, de colis et de la presse. La marchandise est transportée dans des conteneurs de petite dimension ; la charge utile d'une rame est de 62 tonnes.

D'autre part, il existe dans certaines rames TGV un compartiment réservé aux marchandises : il est possible, d'utiliser les services du SERNAM pour transporter du fret léger, colis par exemple, par TGV. Cette offre de transport «express» n'est d'ailleurs pas limitée au TGV : elle est proposée sur tout le réseau. Pour ce type d'offre, la tarification est le reflet de la structure des coûts du SERNAM, et la logique propre du TGV, qui est celle de la massification des flux qui permet des gains de productivité, n'est pas vraiment prise en compte. Les tarifs sont du même ordre de grandeur que ceux d'Air Inter. Sous cette forme, le transport de fret par TGV restera sans doute marginal.

Pour rendre le transport de fret par TGV compétitif, il convient de proposer un modèle d'exploitation différent, mieux adapté à la logique propre du TGV.

**Les contraintes du transport express par TGV.**

La mise en place d'une offre de transport de fret express par TGV ne pourra exister que si certaines conditions sont satisfaites :

-Il est indispensable que le traitement des marchandises (enregistrement, chargement, déchargement...) soit effectué de manière rapide et efficace : ceci suppose des coûts d'investissements importants dans les gares desservies, mais dont le niveau est impossible à définir à ce stade de réflexion. Il s'agit là d'un aspect essentiel, qui reste en particulier un point faible des systèmes actuels de dessertes ferroviaires express/messagerie par train rapide.

- Il faudra que l'offre soit adaptée aux besoins des opérateurs de l'express, notamment sur le plan des horaires, et des villes desservies. Il faudra qu'une «masse critique» de réseau de TGV soit atteinte en France et en Europe. Cette

masse critique n'est pas atteinte aujourd'hui, mais pourrait l'être en 2000-2005. -Les opérateurs de fret express autres que la SNCF et/ou son partenaire SERNAM n'accepteront d'utiliser le TGV qu'à la condition qu'ils puissent garder la maîtrise de l'organisation de leur prestation. Il est souhaitable, de manière à densifier au maximum les flux susceptibles d'utiliser le TGV, que la SNCF et/ou le SERNAM ne soient pas les seuls à offrir une prestation complète de transport express, c'est-à-dire qu'elle accepte d'avoir un rôle de tractionnaire vis-à-vis des autres opérateurs de l'express, en assurant simplement le chargement et déchargement de la marchandise, et le transport de gare à gare.

- Il faudra bien entendu que les flux soient suffisamment denses pour justifier le recours au TGV.

### *Coûts de traction et critères de qualité*

D'autre part, il nous faut souligner une caractéristique du marché de l'express, qui tient au poids important de ce que l'on peut appeler «la prestation logistique» par rapport au «coût de traction». La prestation offerte consiste généralement à transporter le fret de porte à porte, dans des délais très brefs, aux destinations les plus variées. Ceci suppose le pré et post acheminement jusqu'aux «hubs» ou les flux sont concentrés de manière parfois successive, ainsi qu'une organisation logistique performante, dont le coût est élevé. Le coût de traction, qui représenterait pour l'express de 25 à 40 % du coût de la prestation, n'étant pas déterminant, les critères de qualité, de fiabilité, d'efficacité, pour le transport express, sont au moins aussi déterminants que le simple «coût de traction». Mais vis-à-vis de ces critères, le TGV a d'évidentes cartes à jouer.

### *Les différents modes de transport pour l'express*

La route est le mode dominant dans le domaine de l'express en France : les distances à parcourir sur le territoire sont telles qu'il est généralement possible d'acheminer le fret en moins de 24 heures, même pour les destinations éloignées. Le transport aérien a toutefois une part de marché non négligeable. Par contre, le rail semble un peu «l'oublié» de l'express, le SERNAM utilisant de plus en plus la route.

Le transport aérien est rapide, mais coûteux, et parfois insuffisamment fiable (retards fréquents, difficultés climatiques, etc...). L'acheminement par la route pose également de gros problèmes pour les distances les plus longues. En effet, la marchandise est généralement préacheminée dans la soirée, expédiée de nuit pour être livrée tôt le lendemain matin. Pour les grands trajets (plus de 500 km), les délais sont extrêmement tendus, ce qui entraîne le recours au double équipage, à des véhicules de petite dimension plus rapides, etc ... ce qui se traduit par un coût de traction beaucoup plus élevé que pour un transport classique. Ainsi, le TGV apparaît comme une solution intermédiaire entre le transport aérien et routier.

### *L'avantage du TGV pour le transport de fret*

S'il existait des TGV de fret, on peut penser que le «coût de traction» du TGV, à la tonne transportée, serait supérieur à celui de la route, mais inférieur à celui de l'avion. L'intérêt du TGV serait :

- par rapport à l'avion : coût de traction plus faible, mais délais moins performant. Cet avantage de coût, malgré une perte de temps, pourrait justifier le transfert modal, bien que l'aérien bénéficie d'un réseau de plate-formes denses,
- par rapport à la route : coût de traction plus élevé, mais délais beaucoup plus

## MARCHANDISES

performants. Le gain de temps, appréciable dans la mesure où il laisse plus de temps pour le traitement, le pré et post acheminement des marchandises, pourrait là encore justifier le transfert modal, malgré un surcoût de traction.

Certes, nous avons vu que le «coût de traction» n'est pas forcément prépondérant dans la prestation complète de transport express : cet aspect des choses minimise l'avantage du TGV par rapport à l'avion, mais l'augmente par rapport à la route (puisque le surcoût de traction du TGV ne serait pas prépondérant par rapport aux autres postes de coût). Les critères de qualité (fiabilité, efficacité, sécurité, rapidité...) resteraient fondamentaux.

Il existe ainsi peut-être «une niche» de marché pour le TGV, à la condition toutefois que les contraintes exposées dans le paragraphe précédent soient satisfaites, et en particulier que les coûts d'investissements nécessaires pour le traitement des marchandises ne soient pas prohibitifs.

Par ailleurs, pour les marchandises volumineuses qui ont une forte valeur monétaire par unité de poids, la contrainte en transport routier, est plus souvent une contrainte en *volume* qu'en *poids* (par exemple : transport de matériel électronique à usage domestique, d'ordinateurs, de médicaments, etc ...). Le volume disponible par tonne transportée dans une rame de TGV de fret serait bien plus important que dans les poids lourds, y compris ceux de grande dimension. Pour ce type de marchandises, le transport par TGV aurait un prix de revient à la tonne qui se rapprocherait d'autant plus de celui du transport routier.

### Quelle offre ?

On peut envisager 2 hypothèses d'offre : le transport de fret dans des rames mixtes voyageurs-marchandises, ou l'utilisation de rames spécifiques de marchandises.

### L'hypothèse des rames mixtes

Avantages :

- possibilité de transporter du fret même si la demande est limitée,
- possibilité de mettre en place une offre variée en terme d'horaires et de villes desservies,
- amélioration du taux de remplissage des trains aux heures creuses.

Inconvénients :

- mélange de flux de voyageurs et de marchandises gênant sur le plan de l'exploitation. L'offre devrait être limitée au fret léger : si les quantités de marchandises devenaient trop importantes, la gestion simultanée de flux de voyageurs et de marchandises deviendrait problématique.
- possibilité d'utilisation des gares d'interconnexion réduite, alors que ces gares seraient pratiques pour le traitement des marchandises (demande voyageur à destination de ces gares moins importante que dans les gares centrales ; l'offre de TGV de marchandises y serait donc moins bonne).

### L'hypothèse des rames spécifiques de marchandises

Les nombreuses contraintes énoncées ci-dessus, limiteraient les possibilités de croissance pour l'offre en rames mixtes, pour de simples raisons physiques d'exploitation.

inconvénients :

- nécessité de massification des flux permettant un bon remplissage des rames,
- nécessité de mettre au point un système performant de traitement de la marchandise (chargement et déchargement) dont les coûts pourraient être élevés.

### Avantages :

- pas de mélange de flux de voyageurs et de marchandises,
- possibilité de concevoir des centres de traitement de marchandises à proximité des gares d'interconnexion (à Roissy ou Satolas par exemple),
- possibilité de faire circuler des TGV de marchandise de nuit. C'est un avantage majeur : le fret express a le plus souvent une logique «d'overnight» : le fret est préacheminé et traité jusqu'en fin de soirée, expédié de nuit, et livré au destinataire dans la matinée.

Ces avantages nous font préférer l'hypothèse de TGV spécifiques de marchandises, qui semble plus réaliste et plus adaptée si les flux deviennent importants.

### **Le transport de fret par TGV : quel trafic ?**

C'est bien sûr une question essentielle. Il est difficile d'y apporter une réponse satisfaisante : il n'existe pas de statistiques spécifiques au fret express ; et les transporteurs ne diffusent pas facilement l'information dont ils disposent. De plus, le marché de l'express est un marché complexe, dont les frontières sont mal définies, donc difficile à mesurer.

D'après les informations qu'il nous a été possible de recueillir, on peut avancer, sous toutes réserves, que le marché de l'express (messagerie exclue) représente environ un peu moins de 1000 tonnes par jour ouvrable au départ ou à destination de Paris, toutes directions confondues. (On rappelle à titre de comparaison que la charge utile d'une rame de TGV postal est de l'ordre de 60 tonnes).

Le marché de l'express est un marché relativement neuf, présentant des perspectives de croissance relativement importantes : un doublement du trafic, à horizon 2000, est une hypothèse de croissance modeste.

D'autre part, la messagerie, segment de marché plus important que l'express en tonnage, et pour lequel les délais d'acheminement sont plus longs, pourrait également apporter du trafic aux TGV de fret. En effet, depuis quelques années le marché de la messagerie a évolué dans le sens d'une diminution des délais : alors que traditionnellement, le délai courant d'acheminement, pour la messagerie, était de 48 à 72 heures, certaines messageries performantes se font maintenant en 24 heures, se rapprochant ainsi de l'express.

### **En conclusion**

Cette note soulève plus de questions qu'elle n'apporte de réponses... L'objectif est bien davantage de susciter un débat que de le trancher. Le sujet est complexe, et les informations sont trop rares pour apporter des réponses satisfaisantes.

A ce stade, il est impossible d'avancer quel quantité de fret pourrait emprunter le TGV, et d'affirmer si ce trafic sera suffisant pour justifier le recours au TGV et amortir les investissements nécessaires. Il est possible qu'il existe aujourd'hui un tel marché. Mais des analyses plus approfondies pourraient tout aussi bien démontrer la non-rentabilité pour la SNCF de l'exploitation de TGV de marchandises. Seules des études plus approfondies pourront y apporter des réponses pertinentes. ■