

CONCLUSIONS ETUDE HANDLING 2014 pour Lyon CAREX

VIII. CONCLUSIONS

L'analyse de l'organisation du handling associé à la mise en service du projet Carex sur le site de Lyon Saint-Exupéry et l'estimation de sa tarification mettent en évidence les éléments suivants :

- Le fonctionnement du système est plus proche d'une logique « voyageurs » que d'une logique « marchandises » au sens ferroviaire du terme :
 - ✓ Contraintes fortes de respect des horaires,
 - ✓ Qualité de service élevée pour offrir une solution alternative attractive pour les acteurs de l'express ;
- Les contraintes de chargement / déchargement en 30 minutes et de temps pour les expressistes en lien avec les engagements de délais de livraison conduisent à une organisation où les rotations de matériels et de personnel sont limitées, afin de conserver une souplesse en cas de dysfonctionnement ponctuel. Une organisation trop tendue serait mise à mal au moindre dysfonctionnement ;
- D'une manière plus générale, l'organisation du handling nécessite d'être structurée par rapport à la pointe de demande, afin de répondre au cas le plus péjorant dans des conditions de performance rendant le service attractif. Ceci peut poser des problèmes de surdimensionnement des moyens le reste du temps (ce qui se ressent nécessairement en termes de tarif moyen). Un bon lissage de la demande dans le temps est donc le gage d'une organisation mieux optimisée ;
- La phase de lancement de Carex conduit à une utilisation sous-optimale des effectifs et des matériels. Le renforcement des services à 3 arrivées et 3 départs par nuit permet d'atteindre un niveau beaucoup plus intéressant de rentabilité des moyens mis en œuvre pour l'organisation du handling ;
- L'analyse des scénarios d'organisation du handling met en évidence l'intérêt économique des solutions mutualisées, qu'il s'agisse de la cohabitation des différents opérateurs de handling déjà présents sur le site ou de l'attribution d'un contrat unique à un seul handler déjà présent ;
- L'organisation du handling par différents opérateurs de handling déjà présents sur la plateforme Lyon Saint-Exupéry apparaît comme la solution économiquement la plus avantageuse. Ceci tient au fait que ces handlers gèrent « le même volume » de marchandises sans et avec Carex et que l'adaptation de leur organisation serait marginale. Ce constat doit néanmoins être nuancé :
 - ✓ Des coûts de coordination seront vraisemblablement à ajouter. S'ils ne sont pas intégrés à la tarification du handling, ils seront supportés par une organisation tierce (Aéroports de Lyon, vraisemblablement) et seront refacturés sous une autre forme...
 - ✓ La comparaison avec le handling de piste montre que la multiplicité des handlers est une solution qui tend à s'effacer au profit d'un opérateur unique. C'est notamment le cas sur le site de Lyon Saint-Exupéry. La même logique a donc vraisemblablement du sens. C'est la raison pour laquelle le scénario 4 « handler unique déjà présent sur site » sert de référence aux résultats rappelés ci-dessous
- Les coûts de handling, éléments de base de la tarification du service, s'élèvent à environ 9,5 centimes d'Euros par kilogramme net de marchandises pour l'étape 1 et 6,0 c€/kg pour l'étape 2. Si le premier tarif semble peu compétitif au vu des tarifs pratiqués sur d'autres opérations de handling, le tarif de l'étape 2 paraît raisonnable et semble s'inscrire dans le cadre des activités traditionnelles de handling. Il pose néanmoins la question de l'intégration de ces coûts au sein de l'ensemble de la chaîne logistique puisque le handling

associé à un ULD (3,1 t en moyenne) coûte environ le tiers du prix du transport d'un poids lourd (entre 12 et 16t) entre LYS et CDG. Cela renvoie au caractère « haut de gamme » du service et à son adaptation aux marchandises express, aux problématiques de respects du temps et de qualité de service très spécifiques.

- L'organisation du handling consiste en une démarche d'optimisation des affectations des matériels et des personnels qui est adaptée aux spécificités des contraintes exogènes qui s'appliquent sur les relations entre la plate-forme de Lyon Saint-Exupéry et le Railport. Elle est, de ce fait, très dépendante d'un certain nombre de sujets :
 - ✓ Horaires des trains,
 - ✓ Temps de chargement / déchargement,
 - ✓ Temps de livraison entre Railport et entrepôts expressistes,
 - ✓ Concomitance du chargement et du déchargement des trains,
 - ✓ Unité de commercialisation du produit Carex,
 - ✓ Rotation des ULD vides,
 - ✓ Yield management envisagé sur le produit Carex,
 - ✓ Hétérogénéité de la demande et de l'offre au cours de la semaine,
 - ✓ Durée du contrat pour un opérateur unique,
 - ✓ Convention collective et législation sociale.