

d'Yves Fargues

La faillite de la messagerie française n'est pas une fatalité

Le dépôt de bilan de Mory Ducros projette, de manière dramatique, sur le devant de la scène le secteur de la messagerie. 5.000 emplois sont en péril, sans compter l'impact inévitable sur les nombreux sous-traitants.

Les entreprises de messagerie acheminent chaque jour les centaines de milliers de colis nécessaires au bon approvisionnement des usines, des magasins, des particuliers, à travers des réseaux indispensables à la vie économique. La vitesse est primordiale, la précision l'est encore plus : livrer un colis en bon état, au bon endroit, dans les délais garantis au client.

Le savoir-faire principal de cette technique consiste à mailler le territoire de hubs, dont les quais permettent de trier puis transborder les colis de toute taille dans des moyens de transport successifs pour accélérer leur acheminement.

Les frais fixes constituent l'essentiel du prix de revient : immobilier, personnel de manutention, tournées quotidiennes d'enlèvement et de livraison, tractions nocturnes entre les hubs. A l'inverse, la charge de travail est sujette à de fortes amplitudes au sein de la journée, de la nuit, de la semaine, du mois et la saisonnalité des volumes complique encore la tâche. Le territoire français est vaste, l'activité économique y est très inégalement répartie, sa couverture est donc coûteuse et risquée. Les réglementations de toutes sortes entravent la flexibilité nécessaire au traitement efficace

de cette activité qui tourne 24 heures sur 24, 6 jours sur 7. Les clients ont durci leurs exigences, demandant un suivi des acheminements qui a engendré des investissements informatiques forts coûteux. Tout a concouru à augmenter le volume et la part des frais fixes.

Pourtant, depuis vingt ans, à côté des acteurs historiques, de nombreuses entreprises de transports ont construit des réseaux et monté des offres nationales. Des groupes européens, souvent publics, sont venus renforcer une offre déjà abondante.

**Tout a concouru à
augmenter le volume
et la part des frais fixes.**

**Il faut recréer des
opérateurs de proximité,
indépendants, neutres
sur le plan commercial.**

Alors, les difficultés du secteur sont devenues récurrentes : les redressements, les reprises, les fusions, les plans de restructuration se sont succédé sans que pour cela le nombre d'acteurs diminue. L'agressivité commerciale des nouveaux entrants n'a cessé de croître, chacun espérant capturer chez l'autre les volumes nécessaires à son point d'équilibre. Résultat : une baisse des prix qui a aggravé les difficultés du secteur

qui offre désormais un service premium au prix du low cost.

Les difficultés sont donc autant structurelles que conjoncturelles. Comment les surmonter ? Les réseaux nationaux pourraient travailler à la mutualisation des enlèvements et des livraisons dans les zones où l'activité économique ne permet pas l'implantation rentable de chacun d'entre eux. Cela reviendrait à créer ou recréer des opérateurs de proximité, indépendants, neutres sur le plan commercial : les « régionaux de l'étape ». Moins alourdis par des structures commerciales ou des investissements informatiques lourds, ils sont plus agiles. Ils connaissent mieux le tissu local et, grâce à la consolidation des volumes remis par plusieurs messagers nationaux, pourraient optimiser les tournées pour les rendre rentables, tant en milieu rural qu'urbain. Ce type de restructuration serait plus progressif et moins dommageable pour l'emploi que la disparition brutale d'un acteur majeur. Mais c'est un changement de culture difficile à conduire.

Parce qu'elle achemine les produits finis vers les consommateurs, la messagerie est l'indicateur avancé de la conjoncture économique. Une amélioration du moral des ménages lui serait immédiatement bénéfique. Mais elle a surtout besoin de réformes structurelles pour faciliter la variabilisation et l'ajustement de ses coûts aux exigences de son marché.

Yves Fargues est président de TLF