

Synchromodalité : le report modal par le numérique, enfin opérationnel ?

Elsie Nakhle, Analyste Zenon

Le transport de marchandises pèse 13 % des émissions nationales de gaz à effet de serre en France, un secteur en croissance dont la décarbonation reste en retard. Le potentiel de la solution de substitution est pourtant documenté depuis longtemps : à charge égale, un convoi ferroviaire transporte l'équivalent de quarante poids lourds tout en émettant neuf fois moins de CO₂ et en consommant six fois moins d'énergie. L'ordre de grandeur de l'enjeu est à la hauteur : un glissement de dix points de part modale de la route vers le rail couvrirait à lui seul entre 22 et 33 % de l'objectif national de décarbonation du secteur des transports. C'est sur cette base que la France s'est fixé le cap de hisser la part ferroviaire de 9 à 18 % et la voie fluviale de 2 à 3 % d'ici 2030 (or la sécheresse de l'été 2026 a directement impacté le transport fluvial de marchandises). La route absorbe pourtant encore près de 88 % du fret intérieur.

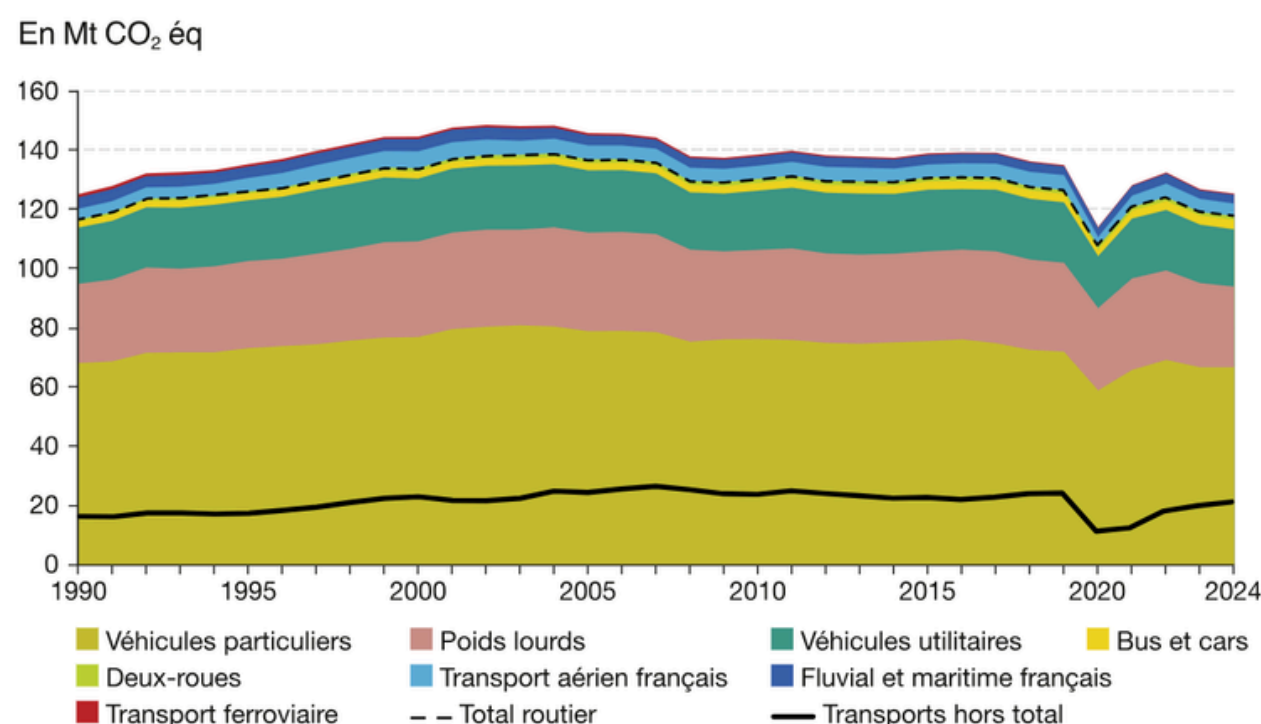


Figure 1 - Évolution des émissions de gaz à effet de serre des transports

Note : Le fret routier n'est qu'une part du total et c'est celui-là qu'on vise ici dans ce décryptage. Il faut aussi noter qu'il existe une distinction entre le transport de marchandise terrestre (fret) et le transport de personne.

Ce paradoxe s'explique par trois verrous qui se cumulent. L'infrastructure : les terminaux multimodaux restent insuffisants, les sillons ferroviaires souffrent d'un déficit d'investissement chronique, et la fiabilité des délais pénalise la compétitivité du mode. La flexibilité : basculer vers le rail expose les chargeurs à des aléas difficiles à planifier. Le constat est sévère : tandis que certains pays européens affichent des taux de report modal de 30 à 50 %, la France peine à développer des alternatives à la route. Le troisième verrou est informationnel : un envoi multimodal mobilise plusieurs opérateurs aux systèmes incompatibles, sans standard commun d'échange de données entre modes.

C'est ici qu'entre en jeu la synchromodalité. Le principe renverse la logique traditionnelle : plutôt que de fixer le mode de transport au moment de la commande, on optimise ce choix en temps réel selon les capacités disponibles (rail, fleuve ou route) en tenant compte des émissions et des perspectives de décarbonation. Les modèles scientifiques convergent sur un ordre de grandeur : remplacer les modes de

transport peut abaisser les émissions jusqu'à 70 % par rapport à un acheminement entièrement routier. Cette optimisation dynamique ne fonctionne toutefois que si les données circulent librement entre opérateurs, ce qui reste aujourd'hui l'exception. Le règlement eFTI apporte une première réponse réglementaire de fond (non contraignante pour les entreprises) : depuis janvier 2025, ses premiers actes d'application sont entrés en vigueur, avec l'obligation pour tous les États membres de l'UE de traiter la documentation de transport électroniquement via des plateformes certifiées à partir de juillet 2027. La Commission européenne mobilise par ailleurs 20 M€ dans le cadre d'Horizon Europe pour financer des projets de solutions numériques interopérables pour le fret multimodal, incluant explicitement des modèles synchromodaux. Selon une étude, 68 % des décideurs logistiques interrogés identifient la transformation numérique comme leur priorité principale en 2026, les opérateurs les plus avancés unifiant déjà réservation, exécution et documentation au sein de plateformes multi-modes et multi-transporteurs.

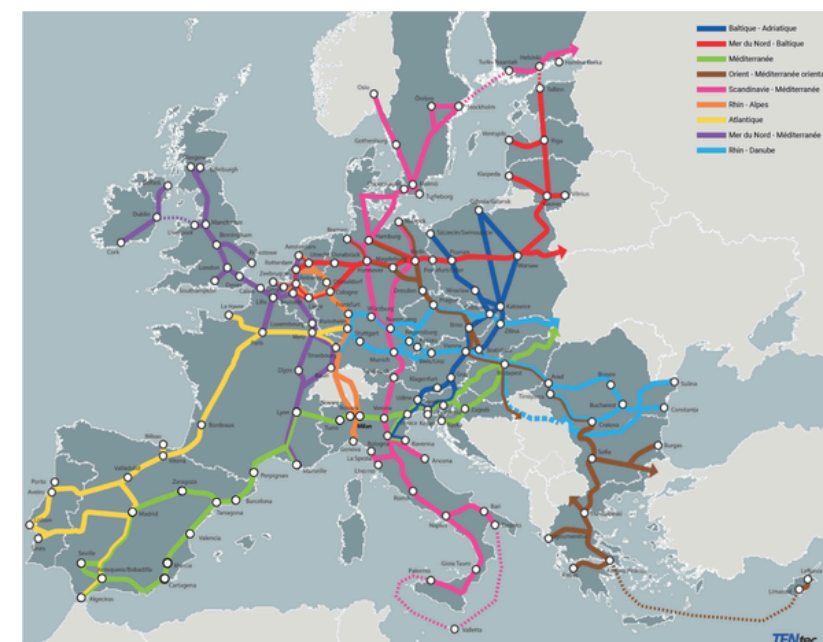


Figure 2 - Les 9 couloirs de transport du réseau magistral des RTE-T

Des limites structurelles subsistent. Le numérique ne crée pas de capacité là où il n'y en a pas : les 4 Mds€ engagés par l'État et SNCF Réseau pour moderniser l'infrastructure fret d'ici 2032 restent un prérequis incontournable. Sur le terrain, les premiers déploiements confirment la viabilité du modèle tout en exposant ses contraintes pratiques (délai allongé d'environ 24 heures et dépendance aux axes ferroviaires existants) que de nombreuses filières industrielles jugent finalement compatibles avec leurs exigences.

La feuille de route logistique française 2025-2026, présentée fin 2024, inscrit la décarbonation et le report modal parmi les quatorze objectifs prioritaires du secteur. Le défi reste moins technologique que systémique : il suppose l'interopérabilité des données, des investissements d'infrastructure coordonnés et de nouveaux modèles économiques entre acteurs qui se font concurrence. La synchromodalité n'est pas à elle seule la révolution du fret, mais elle pourrait en être le catalyseur décisif. Reste une question ouverte : peut-on atteindre 18 % de part modale ferroviaire en 2030 sans une plateforme de données commune à l'échelle nationale ?