

Short lines ferroviaires de fret

Qui paiera quoi ?

En 2001, la Deutsche Bahn s'est retirée des trafics de fret locaux qu'elle jugeait non-rentables. Une partie de ces trafics a été reprise par une trentaine d'opérateurs ferroviaires régionaux. A la lumière de cette expérience, Hans-Paul Kienzler, consultant, spécialiste du transport de marchandises et notamment du ferroviaire, dresse une sorte de bilan des principaux obstacles que devront franchir, en France, les créateurs d'opérateurs ferroviaires de proximité. Une enquête de Luc Battais.

Les opérateurs ferroviaires de proximité seraient-ils, en France, le maillon manquant d'un système de transport de fret qui redonnerait une pertinence économique au rail ? La réponse à cette question ne sera tranchée que par l'expérience dont l'Hexagone ne dispose pas encore. Car à l'ombre du monopole de la SNCF les opérateurs ferroviaires de proximité se sont peu développés. On part donc presque de zéro sur le sujet. Le rapport de Jacques Chauvineau a relancé la réflexion fin 2006 et la chambre régionale de commerce et d'industrie d'Auvergne attend, pour l'automne, le résultat d'une étude portant sur un projet de création d'opérateur de proximité pour le transport ferroviaire de marchandises (voir TA n° 868). En attendant,

« En Allemagne, des opérateurs locaux ont repris tout ou partie des trafics de la Deutsche Bahn »

nous avons demandé à Hans-Paul Kienzler, qui dirige le bureau d'étude K+P Transport Consultants à Freiburg en Breisgau (Allemagne), de tenter de définir le domaine du possible en matière de short lines ferroviaires de fret, à la lumière de l'expérience allemande. Les opérateurs ferroviaires de proximité sont nombreux outre-Rhin, du fait de l'organisation historique du transport de voyageurs par les grandes villes ou les *Länder*.

Une demande suffisante

Ce que nous appelons les collectivités territoriales y sont déjà fortement impliquées dans l'exploitation des réseaux d'autobus, de tramway et de trains régionaux, au travers de sociétés dont elles sont actionnaires. Elles se sont intéressées au transport ferroviaire de marchandises en 2001, quand l'ex-compagnie ferroviaire nationale, la Deutsche Bahn (DB), qui réorganisait son plan de transport du wagon isolé, a fait



mande de transport suffisante pour assurer la survie économique d'un opérateur ferroviaire de proximité et qui paiera pour quoi ? Hans-Paul Kienzler pense que la recherche des réponses fait immédiatement sortir le débat du domaine du souhaitable pour le faire

appeler à elles. La DB a en effet fermé les dessertes jugées non-rentables et le nombre de gares fret ou de « points fret » a été ramené de 2 000 à 1 400 dans le cadre d'un plan baptisé « Mora-C » (*Marktorientierte Angebot Cargo*). A la différence de Fret SNCF, qui a entrepris la même démarche à partir de 2004, la DB a pu signer une trentaine d'accords avec des opérateurs locaux qui ont repris tout ou partie des trafics. Selon Hans-Paul Kienzler, les questions qui se sont posées alors en Allemagne vont surgir en France à propos de la création d'opérateurs ferroviaires de proximité. Deux interrogations viennent en premier : « Ya-t-il une de-

mande de transport suffisante pour assurer la survie économique d'un opérateur ferroviaire de proximité et qui paiera pour quoi ? » Hans-Paul Kienzler pense que la recherche des réponses fait immédiatement sortir le débat du domaine du souhaitable pour le faire entrer dans celui du possible. Pour lui, la notion de demande « suffisante » est la clé d'un système d'opérateurs ferroviaires de proximité car elle confronte une demande et donc un chiffre d'affaires potentiel au coût des moyens nécessaires à la mise en œuvre d'une prestation. Le raisonnement vaut certes pour toutes les prestations de service.

Une volonté politique

Mais dans le cas d'une short line ferroviaire, le prix du transport doit couvrir directement le coût des machines et du personnel mais aussi celui de l'infrastructure et de son entretien. Cela peut relever de la



L'opérateur ferroviaire de proximité Hohenzollerische Landesbahn AG (HzL) exploite 120 km de voies lui appartenant et 430 km concédés par DB Netz.

gagueuse. « Nous avons discuté avec des céréaliers de Seine-et-Marne qui voudraient utiliser le rail quand ils auront assez de marchandises pour expédier un train complet, explique Hans-Paul Kienzler. Si l'on part de cet exemple, on peut estimer qu'un opérateur ferroviaire de proximité qui s'intéresserait à cette activité saisonnière aurait deux problèmes à résoudre : trouver du fret pendant la période creuse des campagnes céréalières et gérer des périodes de très forte activité pendant lesquelles tout le monde voudrait des trains en même temps. En outre, il faudrait arbitrer ensuite l'exploitation de la capacité pour en réserver une partie à des chargeurs qui n'ont jamais utilisé le train ou qui ont cessé de l'employer. Il y a là un énorme travail à faire pour convaincre ces chargeurs. Plus généralement, on perçoit également que, quoi qu'il arrive, l'implantation d'un opérateur ferroviaire de proximité en France ne peut se passer d'une forte volonté politique et d'une importante implication des collectivités locales qui devront assurer le financement de démar-

rage. Car même si les problèmes de capacité de transport et d'équilibre des trafics tout au long de l'année sont résolus, l'opérateur ferroviaire utilisera probablement un réseau surtout constitué de voies secondaires qu'il faudra remettre à niveau et entretenir. La question se pose à nouveau de savoir qui supportera ce coût ? L'opérateur, les chambres de commerce, les collectivités locales, RFF ? » La viabilité économique de l'opérateur de proximité dépendra des

réponses. Pour le patron de K+P Transport Consultants : « La question de la propriété et de l'entretien de l'infrastructure doit être tranchée préalablement à tout projet de short line ferroviaire de fret et elle doit être réglée de manière précise jusqu'à l'aiguillage de connexion avec le réseau national. »

Un réseau en concession

En Allemagne, différentes configurations ont été mises en place au fil des années. Ainsi la socié-

« Un énorme travail pour convaincre les chargeurs qui n'ont jamais utilisé le train ou cessé de l'employer »

K+P Transport Consultants

Installé à Freiburg en Breisgau, le bureau d'étude K+P Transport Consultants est spécialisé dans le transport de marchandises et plus particulièrement dans la modélisation de la demande ainsi que des projets opérationnels pour le compte de l'industrie du transport. L'entreprise a ainsi réalisé des modélisations pour plusieurs grandes compagnies ferroviaires dont la SNCF. Elle a réalisé une simulation de trafic pour le Service économie, statistiques et pros-

pective du ministère des Transports en France. Elle a aussi participé à l'étude DIOMIS sur la capacité du réseau ferroviaire européen pour le transport combiné, commanditée par l'Union internationale des chemins de fer (UIC). K+P Transport Consultants gère également une base de données européen-



Hans-Paul Kienzler, K+P Transport Consultants.

ne baptisée « cargoStat » qui permet d'identifier les trafics routiers de marchandises à l'intérieur de l'Europe géographique.

té AVG, propriété de la ville de Karlsruhe, utilise un réseau ferroviaire en concession qu'elle s'est chargée elle-même d'électrifier puis d'entretenir. De son côté, la *Hohenzollerische Landesbahn AG* (HzL) à Hechingen, contrôlée à 72 % par le Land de Baden-Württemberg, exploite 120 km de voies dont elle est propriétaire et 430 km appartenant à DB Netz.

La question des embranchements privés

Mais ces montages ont été mis en place pour les trains régionaux de voyageurs qu'elles exploitent et le fret ferroviaire est venu compléter le dispositif plus tard. Un problème spécifique au transport ferroviaire de marchandises a cependant dû être résolu : celui des embranchements privés. « En Allemagne, précise Hans-Paul Kienzler, les pouvoirs publics ont clairement pris le parti d'appuyer financièrement cette démarche. Ainsi de-

puis 2004, l'Etat consacre un budget de 32 M€ à l'aide à la réouverture d'embranchements ferroviaires à hauteur de 50 %. De son côté, le Land de Hesse dépense 500 000 € par an pour financer 75 % des aménagements d'embranchement, à condition qu'ils soient exploités au moins 5 ans. L'Autriche, quant à elle, affecte un budget d'environ 25 M€ chaque année à la création ou à la réouverture d'embranchements ferroviaires. Et le financement comprend également l'aiguillage de raccordement au réseau qui

« Au-delà du coût, la notion de qualité de la prestation est fondamentale pour les opérateurs »

coûte environ 50 000 €. » En France, qui paiera ces installations terminales embranchées (ITE), fermées par dizaine par la SNCF au temps où elle avait la charge de l'infrastructure ou par les industriels eux-mêmes quand ils faisaient le choix du transport routier ? Hans-Paul Kienzler considère que cette réponse-là aussi doit être apportée préalablement à la relance d'une activité locale de transport ferroviaire de fret dans l'Hexagone. Les futurs opérateurs de proximité français pourraient connaître un autre problème spécifique s'agissant de la traction, relève Hans-Paul



La société AVG utilise un réseau ferroviaire en concession et assure son entretien.

Kienzler. « Car les opérateurs de proximité ont recours pour la plupart à la traction Diesel dont le coût doit être le plus bas possible. Or, en France, le parc de locomotives Diesel est soit extrêmement ancien, soit extrêmement neuf. En Allemagne, au contraire, il existe un parc de locomotives Diesel pas trop chères et de bonne qualité. Car après la réunification, la DB a récupéré un parc énorme de locomotives de l'ancienne Reichsbahn. Elle a envoyé à la ferraille une bonne part des machines électriques de lignes mais elle a constitué une filiale pour reconconditionner, remotoriser et revendre une partie du parc Diesel. C'est un avantage déterminant. Car au-delà du coût, la notion de qualité de la prestation est fondamentale pour les opérateurs locaux dont certains en Allemagne vont même jusqu'à of-

frir une garantie de mobilité (entretien du matériel roulant) et/ou de fiabilité à leurs clients. » Hans-Paul Kienzler estime d'ailleurs que, de ce point de vue, les opérateurs de short lines ferroviaires disposent d'un atout majeur, la proximité géographique, qui permet d'établir des réseaux de relations personnelles favorisant le règlement rapide de certains

problèmes. Il donne l'exemple d'un fabricant de papier de la région de Karlsruhe dont les wagons de colle ont été livrés avec retard par Railion (DB) au triage de Karlsruhe. La correspondance avec le train privé d'AVG qui devait assurer le parcours terminal a été manquée. Mais l'arrêt de l'usine a pu être évité par AVG qui a trouvé le moyen de renvoyer dans la journée une autre locomotive au triage. Pour Hans-Paul Kienzler, cet exemple sou-

ligne à la fois les qualités d'un opérateur de proximité et sa fragilité, si l'opérateur historique ne fait pas convenablement son travail. Il ajoute immédiatement que la répartition des rôles doit être totalement claire. « Car, dès qu'un opérateur de proximité se place en situation de concurrencer l'opérateur de traction en longue distance, alors on commence à connaître des problèmes de "pire sillon" ».

Amener le train aux portes des entreprises

Une organisation nette des complémentarités n'empêche cependant pas la situation d'évoluer dans le temps. Hans-Paul Kienzler raconte ainsi que, jusqu'en 2003, HzL « sortait » les trains de fret de son réseau à la gare de Sigmaringen où ils étaient repris par

la DB jusqu'au triage de Ulm. La DB ayant estimé que l'activité fret était peu rentable sur le tronçon Sigmaringen-Ulm, elle s'est désengagée, laissant le soin à l'entreprise HzL de proposer une offre de distribution des wagons desservant les gares du parcours. La nouvelle configuration de ce trafic local a soulevé la question de la concurrence puisque

à Ulm, l'opérateur de proximité pouvait trouver une autre compagnie que la DB pour assurer la suite du trajet en longue distance. Une transaction a dû intervenir. On peut supposer, par exemple, que l'opérateur de proximité, qui louait aussi des wagons à son tractionnaire préféré, aurait éprouvé quelques difficultés à en trouver s'il s'était décidé à aller voir ailleurs. Ces quelques exemples montrent quels obstacles peut rencontrer la création d'un système d'opérateur ferroviaire de proximité pour le transport de marchandises en France. Le plus important est bien entendu celui du financement. Dans l'Hexagone comme en Allemagne, l'intérêt de ces short lines ferroviaires est d'amener le train aux portes des entreprises pour des trafics qui n'intéressent pas les seules grandes compagnies. Mais, en France, le transport ferroviaire de marchandises ne pourra pas a priori s'appuyer sur un système déjà financé par le transport de voyageurs. Cela pourrait limiter considérablement l'expansion d'un système d'opérateurs de proximité. A l'évidence, les grandes compagnies ferroviaires, publiques ou non, ont un rôle à jouer sur ce marché, mais elles devront trouver l'appui des collectivités locales ou des contrats avec les chargeurs locaux qui comprendront des prestations complémentaires au transport (manutentions sur site, par exemple).

« La proximité géographique facilite le règlement rapide de certains problèmes »