

Journée spécialisée: Quel fret ferroviaire local en Europe?

Les opérateurs régionaux en Allemagne

- Barbara Lenz et Gunnar Knitschky
- DLR Institut de Recherche en Transport, Berlin (Allemagne)



Les « Shortlines » en Allemagne

- Des chemins de fer de **transports publics** qui n'appartiennent pas à l'état fédéral allemand (Nichtbundeseigene Eisenbahnen - NE).
- Des chemins de fer de **transports privés** qui n'appartiennent pas à l'état fédéral allemand (NE) (chemins de fer de raccordement, voies de raccordement).
- Des réseaux régionaux de la Deutsche Bahn AG qui effectuent uniquement des transports de voyageurs régionaux (abrégés en allemand ÖPNV) et des transports de marchandises **reliant entre elles des gares satellites et des nœuds ferroviaires** sans réaliser des « transports continus ».



Paramètres des « Shortlines » en Allemagne (I)

- avant privatisation de la Deutsche Bahn en 1993:
117 entreprises des chemins de fer existant en Allemagne
- 2001: environ 200 entreprises NE assurant un service régulier
- 2004: 235 chemins de fer NE & DB + 20 entreprises appartenant à la Deutsche Bahn
- infrastructures ferroviaires appartenant aux NE environ 4.000 km
(soit 10 % environ du réseau ferré public)
- dessertes et lignes d'embranchement desservis par NE 30%
(2.425 sur 8.150)

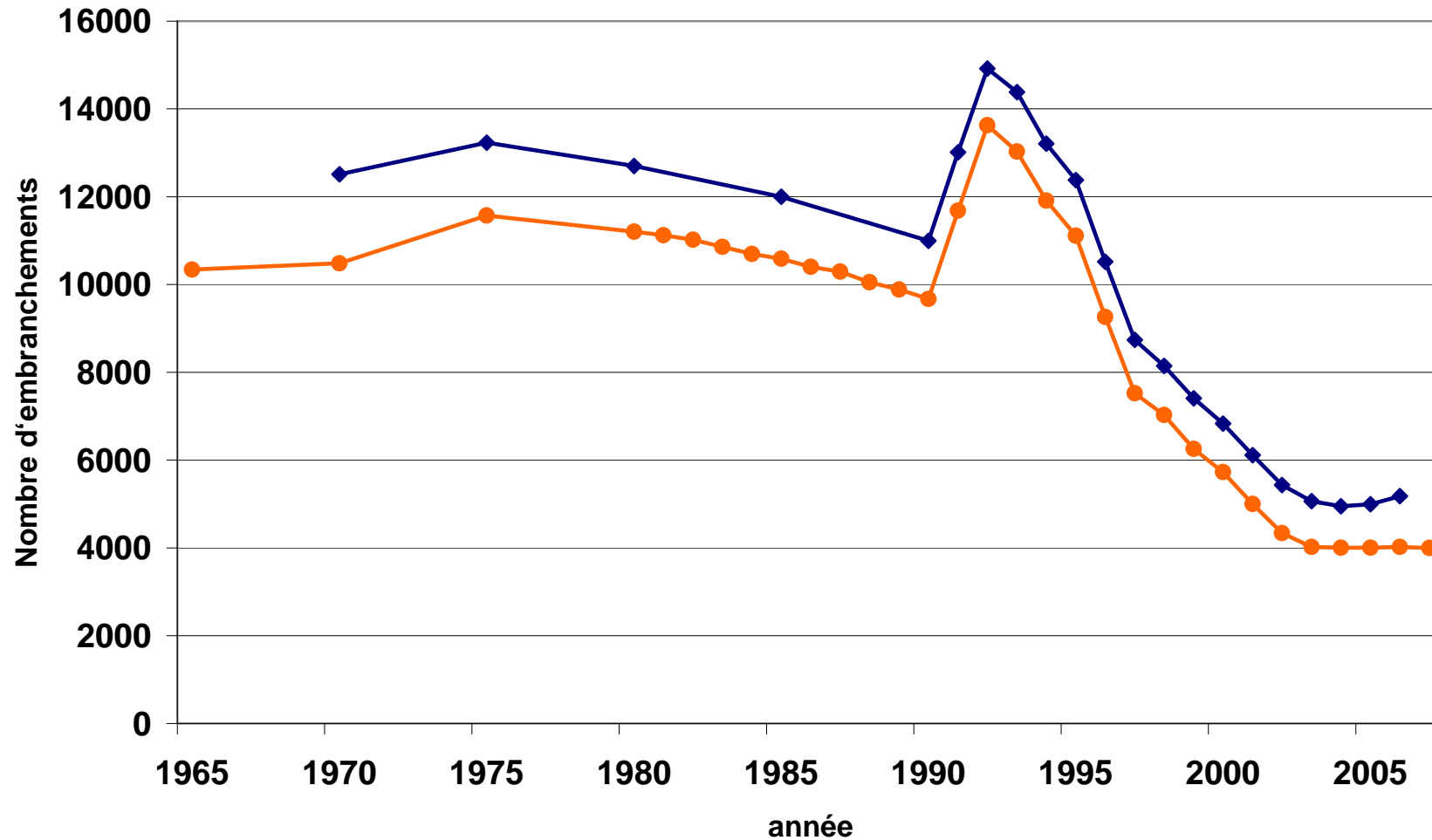


Paramètres des « Shortlines » en Allemagne (II)

- transport de marchandises en 2000:
DB ⇨ 287,3 Mill. tonnes
NE ⇨ 68,1 Mill. tonnes (soit 23 % de la quantité totale des marchandises transportées)
- 1997-2002 volume transporté par NE montant de 0,777 Mrd. tkm à 3,388 Mrd. tkm (de 1,2 % à 4,5 %)
- 2007: transport total 114,6 Mrd. tkm dont 17% par NE (2007), quantités transportées totales 361,1 Mill. tonnes



Evolution du nombre d'embranchements 1965-2007



◆ Raccordement de voie ferrée ● En DB resp. DB AG

Source:



Structure des clients de DB CARGO

Client	Nombre de clients	Taux [%]	Taux du produit réalisé [%]	Taux de couverture [DM]
Gros clients	319	4 %	85 %	128 DM
Clients d'importance moyenne	493	7 %	10 %	88 DM
Petits clients	6.650	89 %	5 %	-168 DM

Source: Schienen Control GmbH 2002

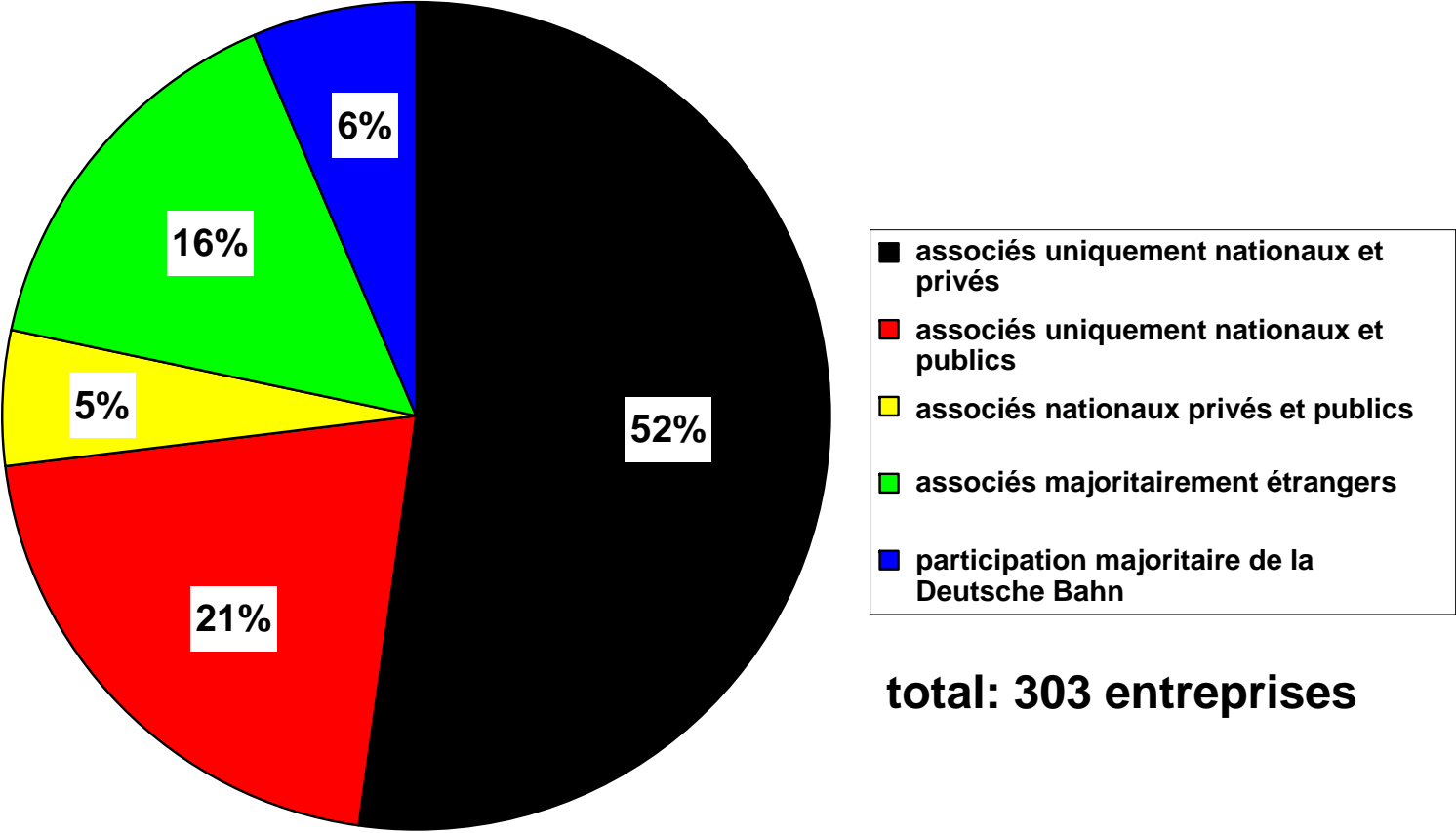


Résultat de la restructuration par le programme MORA C

- concentration sur les services à partir de points spatiaux de tarification
- nombre des points de tarification desservis:
 - 2000 ⇒ 2.402
 - 2003 ⇒ 1.442
 - 2004 ⇒ 1.430
- 58 % des 960 points de tarification abandonnés avec un volume de transport moyen de moins d'un wagon par jour de desserte, 22% de un à deux wagons par jour de desserte
- taux de transports abandonnés par MORA-C était d'environ 2 % des wagons complets



Structure de propriété des entreprises actives dans le fret ferroviaire en Allemagne



total: 303 entreprises



L'exemple de la Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE), Bonn-Beuel

- transport ferroviaire dans le « département » Rhein-Sieg
- entreprise offrant des services de transport et d'opération d'infrastructures
- tonnage annuel d'environ 30.000 tonnes effectués avec 6 clients
- services réguliers (Kerpen-Sindorf, St. Augustin/Hangelar, Weißenthurm/Andernach)
- relation « transports en wagon isolé » à « opération d'infrastructures » est de 60 : 40 en termes de chiffres d'affaires

Service pour un commerce de matériaux de construction dans la ville de St. Augustin

- but: Ukraine
- charge: matériaux de construction en palettes
- transport local par la RSE de St. Augustin à Troisdorf (12 km)
- course principale effectuée par Railion et des compagnies partenaires internationales (2.000 km)
- 2 – 3 wagons/tour
- Service selon les besoins du clients (lundi – vendredi)
- RSE est sous-contractant de Railion



Source: www.privat-bahn.de/V60_Fotos.html, Photo: Clemens Schumacher [Xilo]



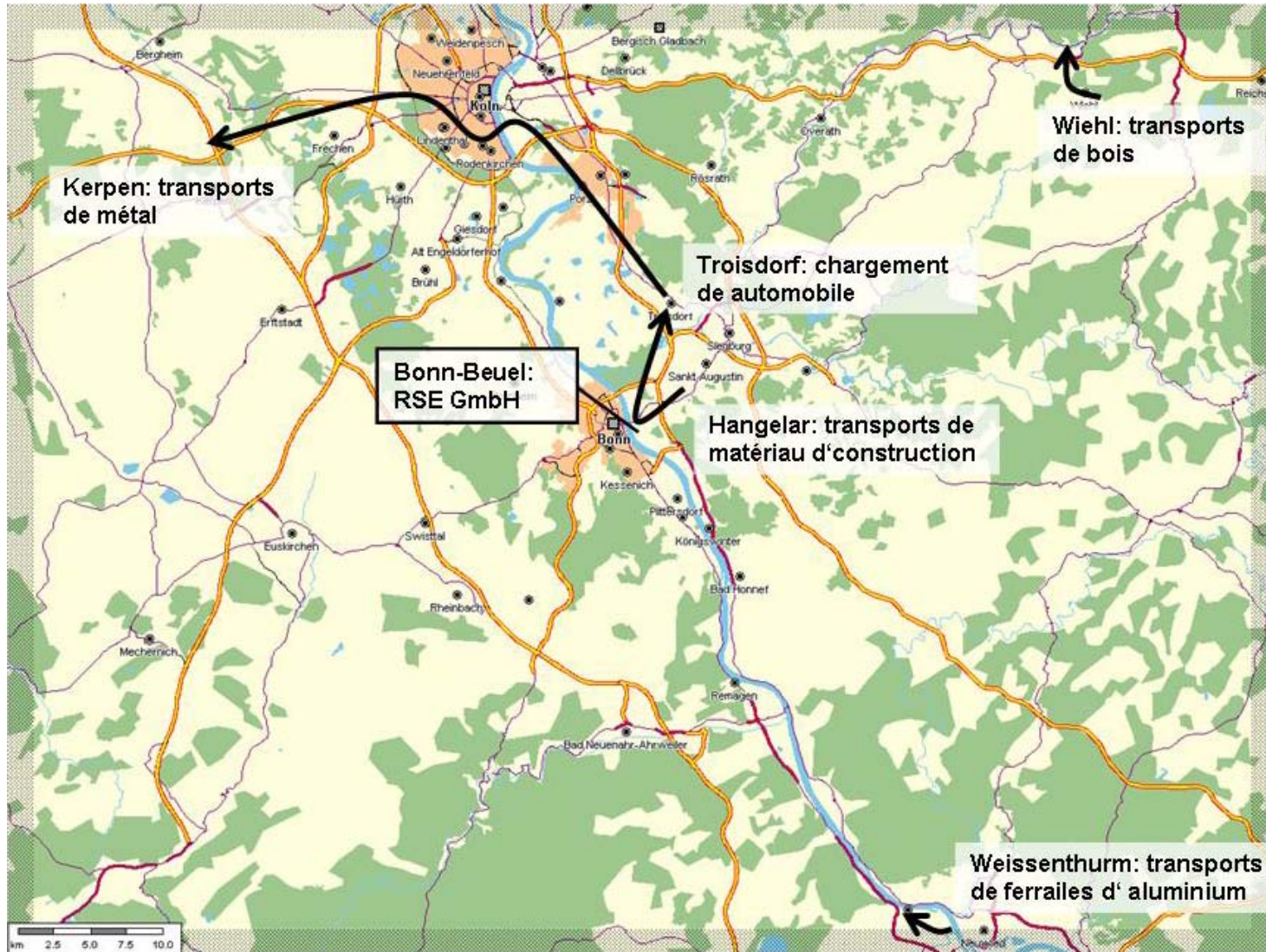
Déroulement du service

- course Bonn-Beuel – Troisdorf
- prise en charge des wagons vides de Railion
- course Troisdorf – Bonn-Beuel
- triage dans la gare de RSE Bonn-Beuel
- course Bonn-Beuel – Troisdorf
- mise à disposition des wagons au client 8 – 9 Uhr
- chargement des wagons
- locomotive reste avec les wagons
- course chargée St. Augustin – Troisdorf 17 – 18 Uhr
- remise des wagons à Railion 18 Uhr

- « incorporation » des wagons dans la production de Railion (saut de nuit)



Le tracé de voie St. Augustin – Bonn-Beuel – Troisdorf



Source : Shellatlas, recherches personnelles.



Problèmes spécifiques des petites entreprises ferroviaries

- divers lieu d'intervention à des distances importantes (dans l'exemple jusqu'à 45km)
 - travail au point d'embranchement se réduit à mettre les wagons à disposition et à leur enlèvement
 - voyage du personnel aux lieux d'intervention nécessite une voiture
- ⇒ Le personnel doit être capable de s'adapter et de se sortir de travaux multiples.



Conclusions

En général:

- Les « shortlines » en Allemagne sont plutôt des entreprises ferroviaires privés ou associés à la Deutsche Bahn, mais pas nécessairement des entreprises pour servir des lignes courtes.
- Ces NE représentent un facteur non-négligeable pour le fret ferroviaire en Allemagne.

Concernant les petites entreprises:

- Leur succès dépend de la possibilité de pouvoir bien planifier les besoins des clients.
- Outre cela ils ont besoin d'un personnel flexible et des coûts réduits pour leurs « matériaux ».
- Autre que les gros entreprises il peuvent répondre de manière très individuelle aux besoins de leurs clients.
- Les facteurs « orientation aux clients » et « flexibilité » semblent être proche au concept américain des Shortlines.



Contacts

Prof. Dr. Barbara Lenz

DLR Institut fuer Verkehrsforschung

Rutherfordstrasse 2

12489 Berlin

Tel. 0049 30 67055-206

Email Barbara.Lenz@dlr.de

Gunnar Knitschky

DLR Institut fuer Verkehrsforschung

Rutherfordstrasse 2

12489 Berlin

Tel. 0049 30 67055-221

Email Gunnar.Knitschky@dlr.de