

Les ports fluviaux allemands et leurs filiales ferroviaires.

The german river ports and their rail freight subsidiaries.

Ce quatre pages reprend les éléments centraux d'une contribution présentée au Colloque International AIVP, Nantes – St Nazaire, 18 – 21 juin 2012

Antoine BEYER, Université Paris-Est, IFSTTAR¹, SPLOTT²

¹ Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux

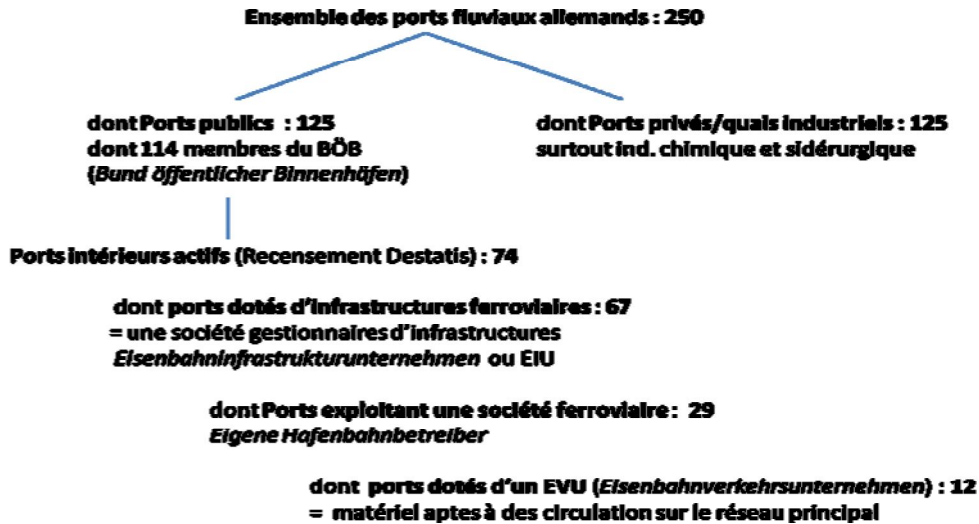
² Systèmes productifs, logistique, organisation des transports et du travail

Le paysage portuaire allemand présente une singularité jusque là peu étudiée. Parmi les 70 ports fluviaux, une cinquantaine dispose en effet d'une filiale ferroviaire en propre. Ces structures souvent centenaires ont longtemps été limitées aux opérations terminales dans le périmètre de l'administration portuaire. La libéralisation du secteur engagée en 1994 et complétée en 2004 avec l'accès des infrastructures ferroviaires à des tiers dans les ports intérieurs ouvre de toutes autres perspectives de développement. Les administrations portuaires ont aujourd'hui pris conscience du potentiel que représentent les compétences de sociétés ferroviaires pour diversifier et intégrer leurs activités logistiques, mais aussi pour développer une offre de transport régionale voire nationale.

1. Une première classification des opérateurs ferroviaires portuaires

En 2011, l'Allemagne comptait 125 ports publics fluviaux dont 74 réellement actifs selon l'office statistique fédéral (Destatis). Dans la plupart des cas, les ports publics intérieurs (74) sont gérés par des sociétés, elles-mêmes contrôlées par des collectivités territoriales (communes, arrondissements et Länder). Il convient aussi de mentionner les sociétés ferroviaires gestionnaires de ports. Cette configuration plus rare se retrouve dans le cas de filiales ferroviaires de grands groupes de la sidérurgie ou de la chimie que les ports soient passés sous leur contrôle ou qu'un port d'accès réservé ait été ouvert à des tiers. Il y a enfin le cas d'association où la collectivité territoriale propriétaire des infrastructures portuaires s'engage avec un prestataire privé en charge de l'exploitation des terminaux, comme c'est le cas par exemple à Bonn.

Figure 1. Répartition des ports fluviaux allemands selon leurs caractéristiques ferroviaires (Source : BMVBS, BÖB, VdV, propre décompte).



On peut globalement opposer le sud du pays où les ports se sont exceptionnellement dotés de filiales ferroviaires et la moitié nord où cette option est plus courante. Il faut y voir la marque de l'industrie lourde au nord et l'implication plus étroite de la puissance publique dans les Etats méridionaux dont le rôle a été endossé ensuite par l'opérateur ferroviaire national. Une large majorité des filiales ferroviaires des ports fluviaux dispose cependant d'un parc limité d'engins de traction (cf. Fig.2), indice d'un engagement surtout local. Par contraste, les opérateurs portuaires les plus puissants font nettement ressortir l'importance et le dynamisme des ports du Rhin inférieur dans l'ordre : HGK (Cologne) avec 63 locomotives, suivie par Dortmund 34, Neuss 15 et Duisport Rail 11 engins. Ces chiffres sont cependant à mettre en regard du potentiel mobilisé par Captrain, la filiale allemande de SNCF-Géodis avec 182 unités ou de la Deutsche Bahn avec 3437 locomotives.

Figure 2. Carte des ports fluviaux et de leurs équipements ferroviaires (2012)

Données : VDV – BÖB – sites des entreprises et entretiens



2. Les prestations ferroviaires locales : caractérisation d'une fonction pivot

Dans la majorité des cas, les services offerts portent sur les prestations du dernier kilomètre pour le compte des chargeurs ou d'autres sociétés ferroviaires. Un argument récurrent du besoin d'équipement des ports en motrices est la plus grande disponibilité du matériel pour les besoins locaux. Les opérations locales consistent alors en la formation et l'éclatement des trains complets, en opérations terminales de triage des wagons ou en la mise à disposition de personnel qualifié. A cela s'ajoutent les fonctions de liaison entre les sites portuaires et la desserte des clients locaux. Les fonctions de transport sont généralement enrichies par des prestations annexes telles que le chargement/déchargement des wagons, facilités par le recours à l'outillage déjà disponible dans les ports, par le stockage de la marchandise ou la possibilité d'un stationnement temporaire. Vient aussi le pesage des wagons à l'entrée et à la sortie, la gestion (voire la location) des wagons vides, l'alimentation en carburant des locomotives ou encore les vérifications techniques d'étape (Krefeld, Cologne). A ces services sont parfois venus s'ajouter des stages de formation technique pour les cheminots. On le voit, la diversification des opérateurs porte plus facilement sur l'intensification de services complémentaires et leur croisement que sur leur extension géographique qui à bien des égards apparaît comme un autre métier et suppose de gros volumes. L'organisation des tractions sur des itinéraires régionaux ou nationaux reste donc l'apanage d'un groupe restreint. Il ne faudrait pas là

imaginer de simples relations de domination de l'entreprise la plus grande vis-à-vis des structures plus modestes comme on l'attribue aux liens noués entre la DB et ses partenaires. Car, sociétés, grâce à leurs relations privilégiées avec les acteurs locaux, implantés ou non sur des terrains portuaires, les petites structures sont souvent plus à même d'entreprendre des démarches pour capter des trafics au profit du rail, qu'ils remettent ensuite aux principaux tractionnaires en s'assurant alors le rôle d'organisateur des flux et celui de simple sous-traitants.

3. Une typologie des ports fluviaux à l'aune de leurs stratégies ferroviaires

Le positionnement de l'activité ferroviaire des ports intérieurs peut faire l'objet d'un classement par le croisement de deux variables : l'intensité des services et l'extension géographique de l'aire de marché, permettant d'identifier plusieurs groupes d'acteurs.

L'absence d'offre ferroviaire propre. Ce groupe recouvre en fait plusieurs profils. Il y a d'abord les ports qui n'ont pas développé d'offre ferroviaires spécifiques faute d'infrastructure ferroviaire. Cette absence peut se comprendre en raison de la faiblesse même des trafics ou de leur nature. Pour certains terminaux fluviaux de conteneurs de réalisation récente, les phases de collecte et de distribution se faisant dans un rayon inférieur à 50 km et selon des trafics diffus, la place d'une offre ferroviaire ne se justifie pas (ports de Bonn et d'Emsland). Pour d'autres, raccordés au réseau, le trafic est insuffisant pour justifier un service ferroviaire qu'il soit propre ou réalisé par un tiers (*Hafenbetriebe Saarland* ou le port de Fürth). Un troisième type de port, très fréquent en Allemagne méridionale, est constitué d'autorités qui disposent d'une infrastructure et d'un trafic suffisants mais préfèrent laisser l'initiative à des opérateurs extérieurs. Ils prennent alors comme argument la neutralité commerciale de leur position vis-à-vis de leurs clients que sont les autres sociétés ferroviaires (port de Nuremberg), ou plus simplement que cette offre ne relève pas de leur compétence (port de Mannheim). D'autres enfin ont opté pour une relation préférentielle avec un acteur local déjà en place qui n'est pas forcément sanctionnée par des accords formalisés.

La priorité à la modernisation de l'infrastructure ferroviaire dans les ports. Les 67 ports gestionnaires d'infrastructures regroupent à la fois les acteurs exploitant une filiale ferroviaire et ceux qui n'en exploitent pas. Pour la majorité d'entre eux et de manière croissante, la priorité réside désormais dans l'amélioration de la qualité même de l'infrastructure ferroviaire plus que dans l'offre d'un service propre. La multiplication des opérateurs ferroviaires rendrait en effet moins urgente l'implication directe des sociétés portuaires dans les services, alors que s'imposent en revanche les investissements dans les infrastructures pour rendre attractifs les sites portuaires. Il s'agit pour part d'un rattrapage nécessaire après des décennies d'entretien minimum, mais aussi d'une nécessaire modernisation pour accompagner la croissance de volumes et répondre aux conditions d'exploitation modernes. Les ports les plus dynamiques cherchent atténuer les discontinuités de l'alimentation électrique (*Stromgrenze*). On voit aussi qu'en améliorant la fiabilité et réduisant les coûts de rupture de traction, éventuellement au détriment de sa propre activité locale, le port privilégie une attractivité globale auprès des grands opérateurs ferroviaires. L'électrification assure une meilleure fiabilité et réduit le temps de mise en œuvre. C'est le pari qui a été relevé par les ports de Nuremberg, de Ratisbonne, de Duisbourg, ou encore ceux de Karlsruhe et de Ludwigshafen. Ce prolongement se conçoit souvent en renforcement d'une offre de transport combiné pour lequel le port fluvial est très souvent moteur.

L'intérêt d'un service centré sur le domaine portuaire. S'appuyant sur une offre déjà existante, l'engagement ferroviaire en propre se limite à assurer des manœuvres au sein de l'espace portuaire. Le port adapte dans ce cas les moyens dont il disposait déjà avant la réforme de 1994. Plus rarement est mis en place un service nouveau. L'engagement relève d'un besoin non pourvu spontanément par le marché. Limité à deux ou trois engins, le parc de locotracteurs fonctionne comme un type de mutualisation d'un service aux divers usagers portuaires. Elle assure à moindre coût des opérations de desserte pour les opérateurs les plus importants, lorsqu'on sait que les itinéraires terminaux représentent des charges importantes. Dans de nombreux cas, enfin, le service ferroviaire n'apparaît que comme un des éléments d'une prestation logistique plus complète, pour favoriser l'installation de gros chargeurs ou les fidéliser.

L'émergence de concurrents intra-portuaires. Un nouveau groupe tend depuis peu à émerger : celui des sociétés indépendantes qui viennent assurer des services au sein des ports. Cette offre concurrentielle est plutôt bien accueillie par les gestionnaires portuaires qui y voient un moyen de

renforcer l'attractivité de leurs trafics. Elle n'est bien sûr envisageable que là où les trafics sont assez importants et dynamiques. Le port y trouve son intérêt du fait d'un usage plus intense de son infrastructure, d'une réduction des coûts de manœuvre portuaire et partant, d'une meilleure attractivité globale. Déjà très actif dans les ports maritimes allemands, on peut citer ici le groupe EVB à travers sa filiale MWB (*Mittelweserbahn*) qui développe une offre spécifique (*RailPortFeeder*) dans les ports fluviaux. Outre Nuremberg, il est implanté à Ratisbonne et à Stuttgart³.

De l'héritage à la stratégie de développement opportuniste des services. La démarche de l'offre ferroviaire s'insère dans une volonté d'offrir un éventail plus complet de services qui va d'une prestation de transport (de la traction à l'entretien courant et la révision du matériel roulant) à l'offre logistique élargie - du stockage à la promotion immobilière. Les autres opérateurs ferroviaires apparaissent alors comme des clients qu'il faut satisfaire au mieux. La diversification ferroviaire agit alors comme un outil dans une gamme diversifiée de services qui agit comme un moyen d'élargir l'offre pour fixer les chargeurs et les transporteurs déjà présents dans le port et d'en attirer de nouveaux.

La couverture régionale. Les exploitants ferroviaires peuvent être tentés de sortir du seul périmètre portuaire pour répondre à la demande de chargeurs ou de leurs partenaires transporteurs. Le souci d'une meilleure utilisation du matériel peut ainsi inciter à franchir les limites portuaires (port de Halle). Le développement s'opère en général graduellement même s'il semble être l'horizon naturel des ports actifs dans les opérations ferroviaires. Par la rapidité de son développement, Duisport Rail reste un contre-exemple qui confirme la règle. Contrairement à nombre d'autres ports voisins et malgré sa taille, il ne disposait pas d'opérateur ferroviaire propre, mais dans le cadre de son ambition logistique, le rail a vite été perçu comme un instrument indispensable de cohésion des sites et l'affirmation d'une prestation élargie à la Ruhr.

Les tenants d'une politique d'expansion territoriale. Par opposition à la logique intensive qui caractérise globalement les cas précédents, on a ici la volonté de développer l'offre de traction de longue distance de trains complets. Une demi-douzaine de ports se sont engagés dans cette voie et seuls deux opérateurs disposent réellement d'une offre plus complexe et plus dense : *Neusser Eisenbahn* du port de Neuss-Düsseldorf et la *Hafen- und Güteverkehr Köln* de Cologne. Les deux sociétés, comme leurs ports respectifs sont d'ailleurs en passe de fusionner au sein d'une structure unique (*Rheincargo*), soulignant à quel point les effets de taille jouent ici un rôle structurant dans cette catégorie, le nouveau groupe se situant au 2^{ème} rang allemand pour les activités fluviales et au 5^{ème} rang pour les activités ferroviaires.

Conclusion

Opérateurs relativement discrets, les filiales ferroviaires des ports fluviaux allemands n'en occupent pas moins un rôle important dans l'offre de transport de fret, tant pour les trafics classiques que pour le transport combiné. Leur développement récent est révélateur de l'évolution d'un secteur ferroviaire libéralisé qui se réorganise pour répondre plus étroitement aux attentes du client qu'il soit chargeur ou transporteur. Les modes fluviaux ou ferroviaires sont dorénavant conçus comme des éléments au service d'une prestation logistique fondée sur un système coopératif souple et très adaptatif. L'histoire, la diversité des situations locales, la taille du port assurent une large palette d'options selon les potentiels de trafic et les stratégies des ports. La typologie que nous avons proposée couvre une multiplicité de cas qui vont des ports non embranchés, au développement de sociétés assurant des tractions de trains complets à l'échelle nationale voire internationale. Ces deux extrêmes restent assez peu représentés. Les configurations les plus courantes se partagent entre les gestionnaires exclusifs d'infrastructures et ceux qui y ont adjoint, ou plus exactement maintenu, des services de transport locaux. Plus rares sont les sociétés qui se sont lancées dans une couverture régionale. Il s'agit pour l'essentiel des héritiers de réseaux locaux indépendants auxquels se sont adjoints des ports. L'extension géographique permet alors d'atteindre un seuil critique interdit à la plupart des ports. Cela suppose aussi de définir de nouveaux rapports avec les grands acteurs du secteur, parfois en concurrence avec ces dernières, mais aussi dans un rapport de coopération avec elles. Il convient de rappeler ici toute l'importance des héritages dans les orientations ferroviaires actuelles des ports en matière ferroviaire. A travers l'enrichissement de leurs prestations, les opérateurs portuaires

³ Le même modèle d'opérateurs présents dans les ports maritime se retrouve, tel Husa-Trans, un groupe néerlandais qui cherche à dupliquer un savoir-faire d'opérations terminales, d'entretien et de location de matériels ferroviaires développé dans les ports du Benelux vers les plates-formes intérieures.

tendent à se muer en nœuds logistiques complexes. Ce faisant, ils dépassent la fonction de transbordement ou d'intermodalité pour assumer un rôle actif de coordinateur de prestations logistiques. Dans cette perspective, l'exemple allemand souligne tout l'intérêt d'envisager les ports intérieurs comme les porteurs d'une politique dynamique d'offre multimodale associée à la logistique, dont le ferroviaire n'est qu'un élément.

Bibliographie indicative

Beyer A., Chabalière D., 2009, « La réforme ferroviaire », in SAVY M. (Dir.), Questions-clés pour le transport en Europe, CNT/OPSTE, La Documentation Française, Paris, p. 97 – 116.

Buttermann V. (2003), *Strategische Allianzen im europäischen Eisenbahngüterverkehr*, Dissertation der TU Dresden, Dresden, 2003, 316 p.

Dablanc L. (Dir.) (2009), *Quel fret ferroviaire local ? Réalités françaises, éclairages allemands*, Predit, La Documentation française, 236 p.

Dablanc, L. (Dir.) (2010) *EVAL OFF*. Final report to PREDIT/ADEME, October, 147p. http://www.inrets.fr/fileadmin/ur/splott/Publications/Rapports/EvalOFP_Rapport_final.pdf

Le Nénaon N. (2005), "From clients to competitors. Profiling industrial railways in Germany", Communication to the conference *International Trade and Logistics, Corporate Strategies and the Global Economy*, University of Le Havre and Inha University, September 28-29, 20 p .

Le Nenaon N. (2007), *Le portefeuille d'activités des nouveaux entrants dans un réseau verticalement désintégré : le cas du transport ferroviaire allemand*, thèse de Doctorat Nouveau Régime, Université de Caen, 2007, 361 p.

MAEKAS (2009), *Initiative zur nachhaltigen Schienenlogistik, Management von projektbezogenen Allianzen zwischen lokalen und überregionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für kundenspezifische Akquisitionsstrategien*, Universität Duisburg-Essen, Essen, 119 p.

Paulsen H.-H. (2009), "Eisenbahnverkehrsunternehmen im Wandel von "Verwaltern" zu „marktaktiven" Logistikunternehmen", in Zelewski S., Susanne Jene S., *op. cit.*, pp. 77 – 88.

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, 2011, *VDV-Statistik 2010*, Cologne

Zelewski S., Jene S., (Hrsg.), *Kooperationen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen : Grundlagen – Konzepte – Praxisanwendungen*, 2 Bänder, Maekas, 2009.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DurABLE)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

