

Point sur l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg

Lorry Rail devait pour assurer son succès relever trois défis :

1. Technique :

Bien que l'AFA ait d'ores et déjà fourni de premières réponses, Lorry Rail s'est trouvé confronté à de nouvelles questions concernant notamment :

- La résistance aux vents latéraux : ce problème semble aujourd'hui réglé ;
- Des problèmes de gabarit : le gabarit ferroviaire GB1 offre une hauteur de chargement de 4,18m au dessus du plan de roulement des rails. Le système MODALOHR offre une hauteur de chargement de 3,97m (hauteur maximale des semi remorques suspension dégonflée), soit environ 4m +/-1% sur route.
 - Mais des MEGA TRAILERS sont apparus, offrant 3m de chargement sous toiture, soit grâce à des toitures à plus de 4,15m, soit avec des gardes au sol à moins de 0,25m. Sous réserve de vérification, 30% des semi remorques seraient concernés sur la liaison Benelux / Allemagne – Espagne ;
 - Par ailleurs, pour les véhicules théoriquement compatibles (moins de 4,04 m sur route), une part significative serait refusée parce que les béquilles ne se rétractent pas suffisamment pour abaisser l'avant de la semi remorque ou parce que la garde au sol est insuffisante pour franchir la coque des wagons MODALOHR. Des réponses "artisanales" sont actuellement apportées concernant les béquilles qui doivent encore être évaluées.

2. Le niveau de service :

Lorry Rail a montré la possibilité d'assurer un niveau de service très supérieur au standard du transport combiné sur une distance de plus de 1000 km. Toutefois ceci passe aujourd'hui par une démarche très artisanale et un coût de traction très élevé (12,5 €/m contre 9€ pour le transport combiné).

Une des questions est de savoir si cette expérimentation peut permettre une industrialisation ou au contraire est appelée à rester durablement un cas isolé.

3. Le défi commercial et financier :

L'objectif était d'assurer la viabilité économique du service sans subvention pérenne d'exploitation. Avec un taux de remplissage de 30% cet objectif n'est naturellement pas atteint.

Il s'agit donc de comprendre les causes de cet échec et d'apprécier la capacité à redresser la situation.

Sur la première question, il est clair que les conditions de lancement de l'autoroute ferroviaire ont été pénalisantes du fait de l'incertitude sur la date de démarrage puis de la période de grève qui a suivi ce démarrage.

Au delà de ces aspects conjoncturels, il semble également acquis que le positionnement envisagé, à savoir un service de niche avec des prix élevés (910 euros), ne s'est pas avéré convaincant. D'une façon plus générale le promoteur du service n'a pas du tout réfléchi aux problèmes de logistique des transporteurs routiers. En se positionnant avec des prix élevés il a dissuadé les transporteurs routiers importants, qui disposent de filiales en Espagne et/ou au Bénélux d'utiliser l'autoroute ferroviaire alors qu'ils étaient susceptibles d'apporter beaucoup de semi-remorques mais, bien sûr, à un tarif tenant compte des volumes apportés. Par ailleurs une PME du transport n'a pas nécessairement une filiale ou un établissement à chaque extrémité de l'autoroute ferroviaire, ni même souvent un correspondant et il eût fallu que le promoteur propose un service de traction des semi-remorques pour les parcours terminaux, voire même un service de recherche de fret de retour. C'est bien maintenant l'intention de Lorry-rail. Dans tous les cas de figure, quelque soit la taille du transporteur, l'utilisation de ce nouveau service suppose un changement de logistique et cela a, pour le transporteur routier, un coût qu'il ne faut pas ignorer.

Par ailleurs, comme évoqué ci-dessus, il s'avère que le transport d'une partie des PL ne peut être assuré dans le gabarit B1. Si l'on peut envisager que les PL dont la hauteur est supérieure à 4m +1% soient durablement exclus du service, le caractère imprévisible de l'acceptation des PL respectant cette norme est très pénalisant d'un point de vue commercial sans parler du caractère là encore "artisanal" des opérations de chargement.

Enfin, les matières dangereuses qui pourraient répondre aux contraintes de gabarit ne sont pas actuellement autorisées, faute d'avoir fait les démarches adéquates.

Un repositionnement est aujourd'hui en cours dans le cadre d'une démarche associant étroitement TLF. L'idée serait d'arriver en 2010 à :

- . Un « fond de cale » de 50% de la capacité, assurant le taux de remplissage et vendu à prix coûtant aux transporteurs routiers importants sous forme d'achat de capacité ;
- . Des trafics spot pour 30% en se focalisant sur les trafics les plus rémunérateurs ;
- . Des trafics stand by, peu tarifés mais permettant d'atteindre un taux de remplissage de 90 à 95% et de dégager des recettes supplémentaires sans coût induit.

A la lumière de l'expérience de l'AFA, et pour un train par jour, on peut penser qu'une telle démarche permettra d'atteindre un taux de remplissage satisfaisant. Reste à savoir avec quel prix moyen et donc dans quelles conditions d'équilibre économique.

Plus généralement, la question est de savoir si l'on se met en situation de passer du démonstrateur technique à la préfiguration d'un produit qui pourrait occuper un créneau autre qu'anecdotique dans le fret ferroviaire.

Ceci suppose :

- de lever l'incertitude sur l'admission des PL

. En premier lieu, il convient que RFF et la SNCF accélère l'étude en cours pour confirmer qu'il est possible d'augmenter de quelques cm (5 à 7 cm) la hauteur des convois quitte à renforcer les précautions lors de la maintenance de la voie pour les quelques ouvrages sensibles afin d'éviter un relèvement du niveau de celle-ci. On peut noter que cette question des gabarits acceptés sur le RFN déborde du seul sujet de l'autoroute ferroviaire et mériterait d'être examinée pour éviter la perte de marchés pour le fret ferroviaire (cas des transports de convois exceptionnels pour EDF, par exemple).

. Parallèlement, il convient que Lorry Rail commence sans délai à préparer le nouveau dossier de sécurité.

. Mais ceci suppose aussi de trouver une réponse industrielle à la question des béquilles et de traiter le problème de garde au sol ; les concertations engagées par MODALOHR avec les transporteurs pour les convaincre de choisir une flotte compatible avec l'autoroute ferroviaire et avec les constructeurs de PL pour les convaincre de choisir un système de béquille adapté et de ne pas abaisser la garde au sol doivent se poursuivre mais il apparaît également indispensable d'examiner les adaptations qui pourraient être apportées au wagon lui-même pour permettre l'admission des PL actuels.

- d'obtenir rapidement une autorisation pour les matières dangereuses ;

- de s'assurer de la capacité à produire dans la durée et pour un nombre de sillons significatifs avec la qualité de service actuelle. Ceci suppose sans doute de disposer d'itinéraires de détournement aménagés en gabarits bas et haut (un tunnel sur la ligne de la Bresse et un tunnel sur la rive gauche du Rhône ne sont pas au gabarit B1. Pour ce dernier les travaux devraient démarrer en 2009) ;

- de proposer une prestation de traction terminale, voire de recherche de fret de retour, pour les PME du transport ;

- d'obtenir une véritable analyse du prix de vente moyen accessible. Sur une distance équivalente, le prix marginal routier serait de 670€ et le prix complet de 930€. Or, le prix sur la section d'autoroute ferroviaire doit tenir compte des surcoûts sur les trajets terminaux soumis au prix du TRM courte distance. Pour un prix global équivalent ceci peut conduire à viser une réduction pouvant dépasser les 5% qui s'ajoute aux 10 à 15% attendus par un transporteur sur le trajet global compte tenu des contraintes d'organisation liées à l'autoroute ferroviaire. Dans ces conditions et sous réserve d'analyse complémentaire, un prix de 750€ à 790€ maximum devrait être acceptable en régime de croisière (pour mémoire, le prix de vente du transport combiné sur une distance équivalente serait de 610€ mais avec une ponctualité de 75%), mais avec un prix d'appel plus faible et donc inférieur ou égal à 750 euros.

En termes de coûts, le montant par train/km est actuellement de 23,2€ pour un train par jour. Avec un taux de remplissage de 75%, le prix d'équilibre est donc de 793€ (77c€ du km). Sur la base des coûts actuels, l'équilibre peut donc difficilement être atteint sans même parler d'une rémunération des fonds propres. Une rémunération minimale des fonds propres supposerait à la fois un taux de remplissage d'environ 80% et une baisse de 10 à 15% des coûts ce qui ne semble pas inatteignable. Sur ce dernier point, outre le coût de traction qui apparaît très élevé (12,5 €/m contre 9€ pour le transport combiné), on peut, en effet, souligner que le coût de fonctionnement des plates-formes est du même ordre que celles de l'AFA (environ 2M€ par terminal y compris amortissement) qui fonctionnent en 3x8.

Compte tenu des coûts fixes (en première approche, on peut supposer que les coûts de plates-formes, administratifs et de personnel sont inchangés, les autres étant proportionnels au nombre de circulation), on peut penser qu'avec deux trains, le coût par train/km serait de 19,2 €. Avec un taux de remplissage de 75%, le prix d'équilibre serait de 657€ (64c€ du km). A parc de wagons inchangé, l'intérêt de deux demi-trains mixte autoroute ferroviaire/ transport combiné mériterait également d'être testé.

* * *

En conclusion, ces chiffres illustrent bien qu'une des difficultés tient au caractère expérimental de l'offre actuelle qui conduit à répercuter sur chaque remorque un montant significatif de coûts fixes. De plus on voit mal comment cette offre pourrait conduire des chargeurs ou des transporteurs importants à modifier leur organisation logistique, Lorry Rail ne pouvant répondre qu'à une partie plus ou moins marginale de leurs besoins. **Compte tenu du marché sur l'axe (de l'ordre de 400 000 PL), et sous réserve de répondre en préalable aux points mentionnés ci-dessus, il semble intéressant d'envisager rapidement la création d'un deuxième train (voire de passer à deux demi-trains) qui pourrait constituer le début d'une industrialisation.** Modalhor nous a indiqué, mais nous ne l'avons pas vérifié, que des wagons pour un deuxième train dans chaque sens seraient disponibles dès début 2009 et nous pensons que l'on devrait pouvoir trouver sans difficulté à ces heures de nuit un bon sillon dans chaque sens..

Ces préconisations concernant les aspects techniques, la qualité de service, les aspects commerciaux et notamment la prise en compte des problèmes de logistique et de tarification, et la mise en service dès que possible d'un deuxième train dans chaque sens, devraient pouvoir assurer la pérennité de cette autoroute ferroviaire.

Au-delà, il convient d'examiner plus avant la disponibilité de sillons supplémentaires, mais surtout il est indispensable de comparer, du point de vue des chargeurs, des commissionnaires et des transporteurs routiers les modèles économiques du transport combiné classique par caisses mobiles et de l'autoroute ferroviaire. Il faut aussi examiner les avantages et inconvénients de trains mixtes avec des wagons d'autoroute ferroviaire et des wagons de transport combiné.

SIGNÉ

Claude GRESSIER

SIGNÉ

Elisabeth BORNE