

*Dossier*

## **LES RÉFORMES RÉCENTES DU SECTEUR FERROVIAIRE EN ALLEMAGNE**

*Sonia GOUJON*

L'Allemagne fait partie des pays pionniers dans la mise en œuvre des réformes structurelles ferroviaires. Son modèle combinant à la fois une structure intégrée et l'introduction d'une concurrence dans l'exploitation a toutefois fait l'objet de critiques de la part des autorités de régulation concernant les modalités d'attribution des capacités d'infrastructure.

Malgré la concurrence croissante de nouveaux opérateurs comme Connex, les parts de marché de la Deutsche Bahn AG, opérateur historique, restent supérieures à 90 % en 2003. Mais la nouvelle politique tarifaire de la DB AG en 2002 a pénalisé ses résultats financiers, qui se sont dégradés depuis 1999, même si le ralentissement économique conjoncturel et la transformation de lignes longue distance en lignes régionales ont dû également les affecter.

Le transport régional de voyageurs, après plusieurs années de croissance soutenue, marque le pas en 2002, alors que le transport longue distance accuse un net fléchissement. La part modale du fer dans le transport de marchandises est en recul constant et passe sous les 15 % en 2001.

Depuis sa fusion avec la compagnie ferroviaire est-allemande, la DB AG a connu une très forte évolution de sa productivité, conséquence notamment d'une baisse importante de ses effectifs. Sa stratégie consiste en un recentrage sur les lignes les plus rentables, une relance des investissements et sa transformation en une entreprise de transport et de logistique intégrée.

A la suite de l'adoption des premières directives européennes<sup>1</sup> au début des années 1990, le gouvernement allemand a rapidement décidé de restructurer son secteur ferroviaire. Une telle mesure se révélait nécessaire compte tenu de la situation financière catastrophique des entreprises ferroviaires. Ainsi, la Deutsche Bahn AG (société anonyme des chemins de fer allemands) affichait un déficit de 8,2 milliards d'euros en 1993 et ses dettes s'élevaient à 33,5 milliards d'euros.

### **Une restructuration de l'opérateur historique**

Dans le cadre de la loi de 1993 sur la restructuration des chemins de fer, une réforme majeure a été menée avec la fusion de la Deutsche Bundesbahn et de la Deutsche Reichsbahn, compagnies ferroviaires respectivement de la république fédérale d'Allemagne et l'ex-république démocratique allemande, pour constituer la Deutsche Bahn AG, société par actions détenue à 100 % par l'Etat.

L'Etat allemand a également procédé au désendettement de l'entreprise nationale et pris en charge les surcoûts liés aux statuts des personnels. Le BundesEisenbahnVermögen (BEV) a en charge l'administration des dettes et du personnel relevant du statut de fonctionnaire.

Le Gouvernement fédéral est chargé de l'extension et de la conservation du réseau ferroviaire de la Fédération. Il finance ainsi les investissements d'infrastructure.

<sup>1</sup> Voir du même auteur dans ce numéro « Le transport ferroviaire en Europe – Les étapes de la libéralisation »

## FERROVIAIRE

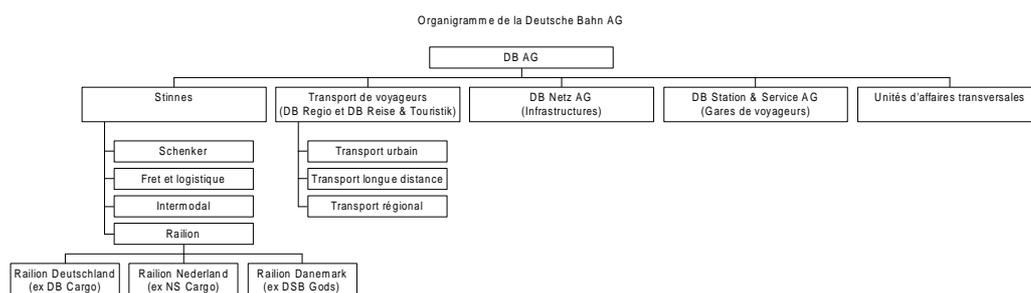
structures : remplacement d'équipements, nouvelles constructions et modernisation de l'existant. La DB AG, propriétaire de l'infrastructure, doit en financer les travaux de remise en état et d'entretien. Avant 1997, le gouvernement fédéral accordait des prêts sans intérêt à la DB AG qui devait normalement rembourser l'amortissement annuel des emprunts destinés aux infrastructures, sauf quand elle n'avait aucun intérêt commercial à l'investissement. Depuis 1997, l'ensemble des fonds qu'elle reçoit, le sont sous forme de subventions qui n'ont pas à être remboursées, à condition que soient réinvesties les sommes qui auraient servi avant 1997 à rembourser l'amortissement.

Par ailleurs, le EisenbahnBundesAmt (Office fédéral du rail) créé en 1994 a en charge la certification des nouvelles infrastructures, des équipements et du matériel roulant, le traitement du contentieux relatif à l'accès au réseau, le suivi des projets de développement de l'infrastructure et le montage financier des opérations d'investissement.

La DB AG comportait initialement quatre divisions (unités d'affaires) : DB Reise & Touristik AG (voyageurs grandes lignes), DB Regio AG (régional voyageurs), DB Netz AG (infrastructures) et DB Cargo AG (fret). Une cinquième division « gares de voyageurs » (DB Station & Service AG) a été créée en 1997.

En 1999, une deuxième étape a été franchie en transformant ces unités en sociétés anonymes (filiales) faisant partie de la holding DB AG et en fusionnant les deux unités de passagers (DB Reise & Touristik AG et DB Regio AG). L'objectif annoncé était d'améliorer la coopération entre les deux unités, mais un risque de manque de clarté comptable et de subventions croisées peuvent apparaître puisque les services régionaux sont subventionnés. Chaque entreprise doit publier un rapport annuel comprenant les documents comptables usuels, et est individuellement responsable de ses performances. La société holding est, quant à elle, responsable de l'orientation stratégique du groupe DB AG.

Une troisième étape avait été envisagée : la dissolution du groupe DB AG en privatisant ses filiales pour les rendre indépendantes mais cette étape n'a pas encore été franchie début 2004. Le placement sur les marchés d'actions de la DB AG en 2005 envisagée par le gouvernement fédéral allemand semble dépendre des résultats qui seront affichés en fin d'année 2004.



**La DB AG,  
une société  
intégrée  
avec une dose  
de fragmentation**

La DB AG peut être qualifiée à la fin 2003 de société verticalement et horizontalement intégrée puisque les différents secteurs d'activité sont conservés au sein d'une même structure. Ainsi le gestionnaire d'infrastructure DB Netz est séparé des activités de transport mais demeure au sein de la même société mère.

Une telle organisation verticalement intégrée présente des avantages : l'entreprise intégrée peut mieux coordonner ses activités par une planification optimale de l'allocation des sillons au trafic de fret et de passagers, ce qui accroît l'efficacité globale. Dans ce type de structure, les coûts de transaction sont normalement inférieurs à ceux qui résulteraient d'un contrat.

## FERROVIAIRE

Toutefois, l'intégration peut présenter des inconvénients. Elle entraîne une certaine rigidité de la structure, qui peut se traduire par un manque de réactivité face aux exigences du marché. De plus, elle fait obstacle à l'introduction de la concurrence sur le marché. Mais une dose de fragmentation a tout de même été introduite puisque les secteurs d'activité sont confiés à des sociétés par actions après avoir fait l'objet dans un premier temps d'une simple séparation comptable. On parle alors de séparation organisationnelle et non pas institutionnelle comme c'est le cas en France avec l'existence de la SNCF et de RFF, où ces deux entités sont autonomes juridiquement. La fragmentation permet l'introduction de la concurrence dans l'exploitation des lignes (i.e. plusieurs opérateurs ferroviaires). La DB Netz (gestionnaire d'infrastructure) doit organiser l'accès au marché (l'entrée sur le marché, l'attribution et la tarification des sillons) de manière équitable et non-discriminatoire envers les opérateurs n'appartenant pas à sa holding, ce qui est susceptible de poser un problème de crédibilité de l'équité de ses choix.

### ***Un opérateur historique conservant une part prépondérante du marché national***

Concernant l'ouverture des marchés, l'Allemagne s'est pleinement conformée dans un premier temps à la directive européenne 91-440 relative au développement des chemins de fer communautaires puis aux directives qui ont suivi notamment le « premier paquet ferroviaire ». Les entreprises ferroviaires établies dans un autre Etat membre disposent d'un droit d'accès au réseau national pour exploiter les services de transports combinés internationaux de marchandises et, depuis le 15 mars 2003, les services de transports internationaux de marchandises sur les lignes appartenant au réseau trans-européen du fret ferroviaire. Le réseau est aussi accessible aux regroupements internationaux d'entreprises ferroviaires pour le transport international.

L'Allemagne est allée au-delà en rendant son réseau accessible à toutes les entreprises ferroviaires enregistrées en Allemagne et aux entreprises ferroviaires enregistrées dans un autre Etat membre ayant conclu un accord de réciprocité. Cet accord de réciprocité signifie en fait que pour qu'une entreprise étrangère accède au réseau ferroviaire allemand, il faut que les exploitants ferroviaires allemands (dont la DB AG) puissent également avoir accès au réseau dont est issue l'entreprise étrangère, ce qui limite en pratique l'ampleur de la concurrence. Les réseaux accessibles sont ceux du fret national et international, ainsi que le transport de passagers régional et interrégional.

Cependant l'opérateur historique conserve une part prépondérante du marché national. En 2003, la part de marché de la DB AG est de l'ordre de 91 % pour le transport régional de voyageurs, plus de 99 % pour le transport de voyageurs sur longue distance et 93 % pour le transport de marchandises. L'Allemagne compte environ 280 entreprises, en général de faible taille, dont environ deux centaines pour le transport de marchandises. La DB AG exploite ainsi environ 36 600 km de lignes contre 6 500 km pour les exploitants indépendants. Pour le transport de marchandises, certains petits opérateurs ferroviaires possèdent leur propre infrastructure, souvent une ancienne ligne industrielle qu'ils exploitent pour un gros client sur une courte distance.

Connex (filiale du groupe Véolia environnement) est, avec environ 1 300 km en exploitation, le premier opérateur privé européen de transport ferroviaire. Parmi les nouveaux opérateurs ferroviaires de fret de taille significative exerçant en Allemagne, on peut également citer deux entreprises allemandes, Rail4chem et HGK.

Bien que le transport de passagers sur longue distance soit théoriquement ouvert, seule la filiale allemande de Connex est en compétition significative sur ce segment de marché par ses trains Interconnex. Cela concerne actuellement trois lignes qui étaient des lignes secondaires abandonnées par la DB AG qui ne

les jugeait pas rentables. Ces lignes ne sont pas subventionnées : les recettes dépendent intégralement du trafic. La concurrence introduite reste donc encore essentiellement à la marge.

Concernant le transport régional de voyageurs, en juin 2003, la filiale Nord-Ostsee Bahn de Connex, a remporté un appel d'offres dans la région du Schleswig-Holstein au nord de l'Allemagne pour exploiter une ligne jugée lucrative, la plus longue jamais confiée à un opérateur privé (243 km). On estime qu'à partir de 2005, la DB ne détiendra plus que 51,3 % du trafic régional dans ce Land (contre 29,1 % pour Connex).

**Les modalités d'allocation des capacités ont rendu l'accès difficile en pratique aux nouveaux entrants**

La DB Netz, gestionnaire d'infrastructure, est responsable des infrastructures, de leur exploitation, de leur gestion et de leur maintenance. En ce qui concerne la répartition des capacités, elle doit veiller à ce que les capacités d'infrastructure soient réparties de manière équitable et non-discriminatoire. Cette filiale est chargée de négocier l'accès au réseau avec les nouveaux entrants, et dispose par conséquent d'un certain nombre de pouvoirs puisqu'elle peut définir librement le niveau et la structure des redevances. Toutefois, elle doit couvrir au moins ses dépenses d'exploitation. Si un accord ne peut être trouvé avec les autres entreprises ferroviaires, l'office fédéral des chemins de fer (EBA) tranche le différend.

Selon les directives communautaires, la répartition des sillons doit être confiée à un organisme qui est indépendant de toute entreprise ferroviaire sur les plans juridique, organisationnel ou décisionnel, ce qui n'est pas le cas en Allemagne. C'est pourquoi le gouvernement prépare un projet de loi visant à créer au sein de l'office fédéral du rail une « agence des sillons », agissant comme un organe de contrôle de DB Netz. Elle veillera au respect de l'accès non discriminatoire au réseau, supervisera la préparation du graphique de circulation<sup>2</sup> et le système de tarification des sillons.

En Allemagne, le péage défini par la DB AG doit couvrir les coûts complets opérationnels du réseau, plus précisément les coûts d'infrastructures en dehors de ceux qui sont pris en charge par les pouvoirs publics sous forme de subventions à l'investissement. La faible concurrence en pratique peut s'expliquer par le coût élevé demandé pour entrer sur ce marché (redevances pour l'accès à l'infrastructure). Ainsi le montant des péages perçus en 2001 en Allemagne était le deuxième d'Europe avec 23,7 € par millier d'unité-km (voyageur-km + tonne-km) après le Royaume-Uni (44,4 €/millier d'u-km). A titre de comparaison, ils étaient de 1,8 €/millier d'u-km en Suède et 13,9 €/millier d'u-km en France.

En 1994, le péage reposait sur un tarif linéaire fonction du nombre de trains-km parcourus par un exploitant. Le prix variait selon le type de trafic, de matériel roulant et de ligne. Il était dégressif en fonction des quantités et des délais de réservation. Seule la DB AG pouvait donc bénéficier en pratique pleinement de ces réductions. En 1997, le péage a été révisé : les prix ont été diminués et les réductions maximales sont passées de 20 % à 5 %.

La réforme menée en 1998 a instauré un péage binôme (système de prix à deux niveaux). Les compagnies ferroviaires avaient le choix entre le péage linéaire et un péage binôme selon leur fréquence d'utilisation du réseau. Le péage à deux niveaux consistait en l'achat d'une carte d'accès annuelle (Netzcard) pour un tronçon de ligne qui donne accès à un prix variable par train-km. La partie fixe était fonction du type de trafic et de la vitesse de la ligne, et la partie variable dépendait du taux d'utilisation de la ligne et de la flexibilité du plan.

<sup>2</sup> Système d'organisation de l'ensemble des sillons alloués sur l'infrastructure du réseau ferré national et des intervalles de temps réservés pour l'exécution des opérations de maintenance et des travaux d'investissement sur chaque section du réseau.

## FERROVIAIRE

En 2001, la commission anti-trust allemande (Bundeskartellamt) a imposé un retour à un tarif simple suite aux réclamations de petites entreprises régionales (décisions du 8 septembre 2000 et 20 mars 2001). En effet, ce tarif permettait d'accorder des réductions aux entreprises de la holding DB AG en instituant un prix élevé de base qui pouvait être baissé en fonction du volume de trafic de l'opérateur. Une étude de la Bundeskartellamt indique que DB Regio supportait des coûts de 25 % (voire 40 % dans certains cas) inférieurs à ceux de ses concurrents privés dans le transport régional de voyageurs. La réforme a donc consisté à augmenter le nombre de catégories de lignes et à supprimer les abattements au volume qui avantageaient la DB AG. Toutefois, les principes de base sont restés les mêmes ainsi que le montant total des péages.

Dans sa décision, la Bundeskartellamt a également rappelé à l'entreprise allemande le principe de transparence des informations qui est une condition nécessaire à un accès non discriminatoire au réseau. En effet, avant 2001, la DB Netz n'était pas obligée de publier le montant des redevances mais devait seulement les fournir à la demande du client. Depuis la nouvelle tarification, DB Netz a changé sa politique d'information et publie désormais les redevances d'accès.

En 2003, une nouvelle modification a été introduite consistant à intégrer un surcoût régional (facteur régional) dans le calcul du prix du sillon.

***Une stratégie basée sur la coopération avec des entreprises étrangères et un renforcement de sa présence à l'étranger***

La DB AG a adopté une stratégie offensive dans le domaine du transport de marchandises qui était confié à sa filiale DB Cargo, et plus particulièrement à l'international. Afin de maîtriser les grands axes européens, DB Cargo a lancé une coopération avec BLS (compagnie ferroviaire suisse) et une autre avec NS (opérateur historique néerlandais).

Ainsi, DB Cargo et NS Cargo ont fusionné en 2000 leurs activités de fret pour créer une nouvelle société : Railion. DSB Cargo (filiale de l'opérateur historique danois) les a rejoint en 2001. L'objectif était de concurrencer d'une part les transporteurs routiers dans le domaine des services internationaux de transport et de la logistique, d'autre part l'alliance entre CFF (chemins de fer fédéraux suisses) et la société italienne FS (Ferrovie dello Stato). Il s'agissait également de réduire la concurrence ferroviaire potentielle entre les opérateurs de ces trois pays (Allemagne, Pays-Bas et Danemark) à l'intérieur de leurs territoires respectifs.

En 2002, la DB AG a fait l'acquisition de Stinnes, le premier groupe allemand de logistique dont une des filiales est Schenker, leader du transport routier européen. L'objectif de la DB est de devenir une entreprise de transport et de logistique intégrée. Ainsi depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2003, la DB a revu son organisation en regroupant l'ensemble des activités de fret et de logistique sous la holding Stinnes. Celle-ci comprend désormais quatre divisions (Schenker, Fret et Logistique, Intermodal et Railion). En outre, la DB avait cédé sa filiale logistique (Schenker) à Stinnes en 1991 pour se concentrer sur le transport de voyageurs.

Cette stratégie de croissance externe permet aux entreprises ferroviaires nationales de surmonter certaines barrières à l'entrée sur le marché. C'est pourquoi elles préfèrent parfois collaborer avec les entreprises d'autres Etats membres que d'entrer en concurrence sur un territoire. La coopération entre la France et l'Allemagne avec des navettes entre les centres de triage de Woippy et Mannheim en utilisant des locomotives interopérables constitue un cas de coopération entre réseaux historiques.

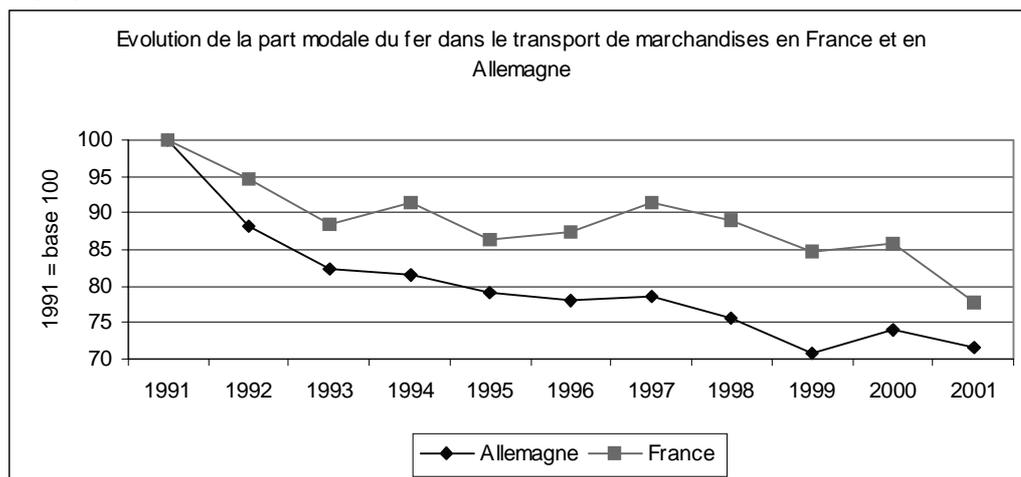
## FERROVIAIRE

**Une tendance à la baisse de la part modale du fer dans le transport de marchandises**

Le transport de fret était de 72,4 milliards de tonnes-kilomètres en 2002 contre 113 Md t-km en 1970 (RDA comprise), soit une baisse de 36 % en un peu plus de trente ans. La part modale du fer dans le transport de marchandises (en t-km) est ainsi passée de 38,2 % à 14,7 % entre 1970 et 2001<sup>3</sup>.

Sur les dix dernières années (1992-2002), le volume de marchandises transportées a globalement stagné au niveau de 72 Md t-km<sup>4</sup>, alors que le fer n'a cessé de perdre des parts de marché (environ 6 points entre 1991 et 2001). En France également, la part modale du fer dans le transport de marchandises est en recul, mais de façon un peu moins marquée qu'en Allemagne (graphique 1).

Graphique 1



Source : Statistical Pocket Book 2002 et 2003 – Commission européenne (DG TREN)

La DB AG dégage un produit moyen de la tonne-km supérieur à celui de la SNCF, avec plus d'un centime d'euro de différence en 2002 : 4,758 c€/t-km pour la DB AG et 3,654 c€/t-km pour la SNCF (tableau 1). Cet écart s'est creusé au fil des années récentes puisqu'en 1999, la différence n'était que de 0,47 centime d'euro. Il est vraisemblablement lié à une déformation des structures de trafics (différences de distances et de produits).

Tableau 1 - Produit moyen de la tonne-km (centimes d'euros)

	DBAG	SNCF	Différence
1999	4,953	4,483	0,470
2000	4,751	3,645	1,106
2001	4,790	3,639	1,151
2002	4,758	3,654	1,104

Sources : Die Bahn, Facts and Figures 2002 – SNCF

**Une régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs avec choix de l'opérateur**

La stagnation du fret se traduit dans les comptes de résultats de la DB AG. Les recettes du transport de marchandises n'ont progressé que de 2,7 % (de 4,1 à 4,2 milliards d'euros) entre 1999 et 2002. En revanche, les recettes du transport de voyageurs ont augmenté de 7 % (en passant 11,2 à 12 milliards d'euros), grâce à une meilleure tenue de ce secteur et plus spécialement des transports régionaux.

<sup>3</sup> La part modale du fer dans le transport de marchandises en 2002 n'est pas encore publiée.

<sup>4</sup> La DB AG affiche un volume de marchandises de 77,9 Md t-km en 2002, supérieur au volume total allemand, ce qui s'explique par la prise en compte dans ses résultats des opérations de ses filiales Railion Nederland et Railion Danmark.

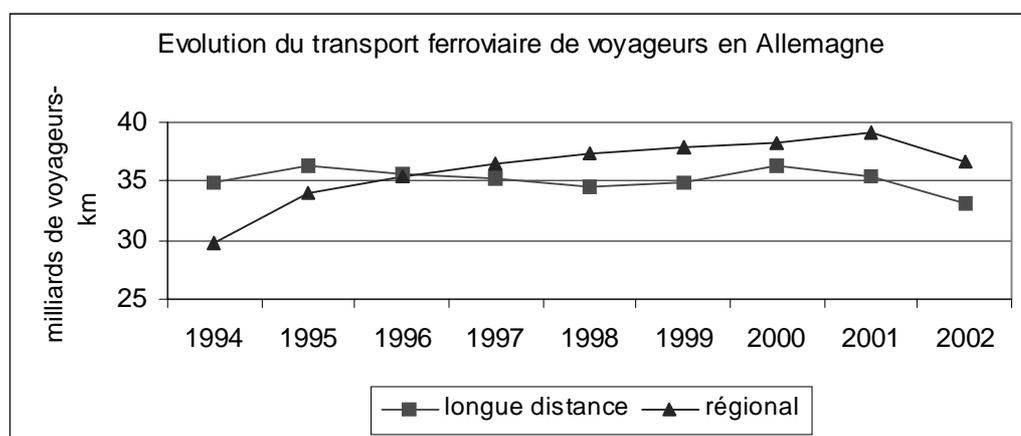
## FERROVIAIRE

Entre 1994 et 2002, le transport régional de passagers de la DB AG a augmenté de 23,5 % en passant de 29,6 à 36,6 milliards de voyageurs-kilomètres, alors que le trafic de passagers sur longue distance a diminué de 4,8 %.

Mais l'évolution récente est nettement orientée à la baisse. L'année 2001 met un terme à la croissance du transport régional de voyageurs, tandis que le transport sur longue distance connaît un reflux important après plusieurs années de stabilité (graphique 2). Entre 2000 et 2002, le nombre de passagers sur grandes lignes a connu une baisse de 11,3 % mais seulement de 2,4 % pour le transport régional.

Ces résultats, qui reflètent le ralentissement économique conjoncturel, sont aussi la conséquence du déclassement de lignes longues distances en services régionaux. Mais surtout, ils mettent en évidence la présence croissante de concurrents sur certains segments de marché délaissés par la DB AG. Une autre concurrence, celle des compagnies aériennes à bas coûts peut également expliquer cette baisse. La mise en place d'une nouvelle politique tarifaire en décembre 2002 ne paraît pas de nature à inverser cette tendance (encadré).

Graphique 2



Source : Die Bahn, Facts and Figures 2002

La régionalisation du transport ferroviaire a été mise en place au 1<sup>er</sup> janvier 1996 en Allemagne. Les régions (Länder) sont responsables en termes de financement et d'organisation des transports ferroviaires de proximité : transports urbains, de banlieue ou régional de moins d'une heure ou de moins de 50 km. Chaque région reçoit de l'Etat fédéral une subvention d'exploitation qu'elle attribue en fonction de ses orientations propres. Elles sont à leur tour libres de déléguer leurs compétences aux autorités infra régionales comme les communes ou associations de communes. Elles peuvent aussi décider de fermer une ligne.

A la différence de la France, les Länder peuvent adjudger l'exploitation de certaines lignes à des opérateurs privés (nationaux ou non) et accorder des concessions de service public. Les appels d'offres lancés concernent une ligne ou un groupe de lignes. En application de la loi portant réforme de la régionalisation, l'Etat fédéral allemand verse depuis 2002 aux régions 6,745 milliards d'euros, somme qui augmente chaque année de 1,5 % jusqu'en 2007.

## Encadré

### Une politique tarifaire sujette à contestation

A première vue, la stratégie menée par la DB AG paraît plutôt défavorable aux voyageurs. D'une part, la qualité du service a souvent diminué. Sur l'année 2003, la ponctualité des trains dans le transport de voyageurs (notamment régional) n'a jamais dépassé 85 %. D'autre part, la compagnie s'est concentrée sur les lignes à grande vitesse fortement fréquentées et s'est désengagée sur de nombreuses lignes interrégionales. Ces lignes ont vu leur fréquence diminuer ou ont été transformées en lignes régionales. Ceci a conduit à multiplier les arrêts, donc à allonger le temps de trajet pour les clients. Ces mesures ont affecté environ 42 millions de trains-km (soit environ 25 % des trains-km interrégionaux).

Par ailleurs, depuis le 15 décembre 2002, la DB AG a lancé une nouvelle politique tarifaire fortement critiquée. L'objectif affiché était d'augmenter les recettes de 100 millions d'euros dès 2004. La « Bahncard 50 % » qui permettait d'obtenir 50 % de réduction sur tous les trains a été supprimée et remplacée par une carte moins chère mais moins avantageuse « Bahncard 25 % ». Désormais le prix de base d'un parcours n'est plus fonction de la distance parcourue mais de sa situation de marché. Par ailleurs, le tarif de base sur les longs parcours entre deux grandes villes (180 km minimum) a été réduit de 27 % maximum. A l'inverse, les courts trajets ont subi une légère majoration tarifaire. Des contingentements de places à bas prix sur les longues distances ont été instaurés mais, pour en bénéficier, il faut réserver ses trajets longtemps à l'avance. La règle est que plus le train est fréquenté, moins le nombre de places à prix réduit est important. Cette tarification s'inspire de celle pratiquée par les compagnies aériennes.

Cette politique tarifaire a permis aux concurrents de la DB AG de marquer leur différence. Connex, qui a commencé à s'implanter comme opérateur régional, s'est lancé dans les lignes interrégionales qui relient plusieurs Länder entre eux. Il s'agit d'Interconnex qui est destiné aux personnes qui voyagent sur de longues distances mais qui ne veulent pas changer de train tout en bénéficiant de tarifs avantageux. Connex a instauré une tarification plus simple avec des prix moins élevés que ceux pratiqués par la DB AG. Les innovations introduites concernent la possibilité d'achat de billets dans les trains sans supplément, diverses réductions et une coopération tarifaire avec les transports en commun de certaines villes (transport intégré).

**Tableau 2 – Evolution de l'activité et des résultats financiers des filiales voyageurs de la DB AG (premiers semestres de 2002 et 2003)**

*en %*

	Voyageurs	Recettes	Résultat après frais financiers	Produit moyen (recettes/ voy-km)
Ensemble du transport passagers, dont :	-1,2	0,3	-160,1	1,5
DB Reise & Touristik (interrégional)	-6,9	-13,0	-632,0	-6,6
DB Regio (régional)	3,9	6,1	68,9	2,1

Source : Die Bahn, Facts and Figures 2002 et 1<sup>er</sup> semestre 2003

Les premiers éléments de bilan font apparaître que le transport régional s'est mieux comporté que le transport longue distance (tableau 2). La nouvelle tarification du trafic longue distance a entraîné une baisse du trafic mais également une baisse plus importante des recettes. Une partie des voyageurs a dû se reporter sur les trains régionaux (moins contraignants en termes de réservation notamment) dont le trafic a augmenté. Le reste de voyageurs perdus par la DB s'est reporté soit sur la route, soit sur l'avion du fait de la concurrence des compagnies à bas tarifs sur certaines lignes. La nouvelle tarification a négligé un segment de marché important : les voyageurs réguliers qui représentent 1,6 % des clients mais 39 % des voyages. Or ces clients qui recherchent souvent la flexibilité, étaient très attachés à la « Bahncard 50% ». De ce fait, cette réforme a été généralement considérée comme ayant échoué.

La nouvelle politique tarifaire de la DB AG a en définitive pénalisé ses résultats financiers, même si le ralentissement économique conjoncturel et la transformation de lignes longue distance en lignes régionales ont dû également les affecter.

La DB a décidé de procéder à des modifications en juin 2003. Ainsi, les frais d'annulation pour les billets réduits réservés longtemps à l'avance sont passés de 45 à 15 €. A partir du 1<sup>er</sup> août 2003, la Bahncard 50 % a été réintroduite mais son prix a augmenté. La Bahncard 25 % a été maintenue avec un prix inférieur. Les tarifs réduits pour les réservations à l'avance ont été simplifiés. La DB a, par ailleurs, innové en créant une carte forfaitaire de 270 € par mois qui permet un nombre illimité de voyages.



## FERROVIAIRE

**La situation financière de la Deutsche Bahn continue à se dégrader...**

Depuis deux années consécutives, la Deutsche Bahn enregistre un résultat global négatif qui était déficitaire de 204 millions d'euros en 2001 et s'est creusé de 250 millions en 2002 (soit 454 millions d'euros de déficit total). Les résultats déficitaires concernent les infrastructures, avec un déficit de 529 millions d'euros, et les gares (tableau 3).

Tableau 3 – Résultat par activité après frais financiers des filiales de la DB AG

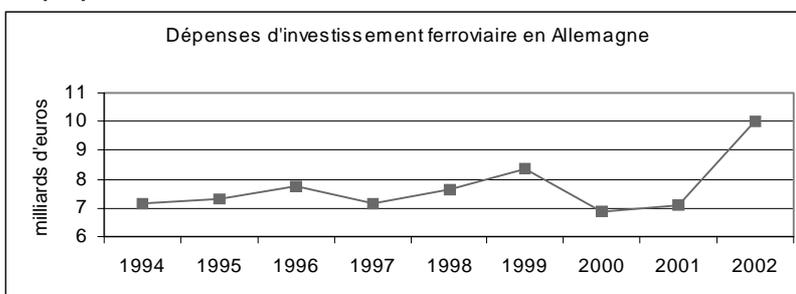
	<i>en millions d'euros</i>			
	1999	2000	2001	2002
Passagers	234	173	240	225
<i>Dont Grandes lignes</i>	49	100	124	57
<i>Dont Régional</i>	185	73	116	168
Fret (dont Stinnes à partir de 2002)	-11	49	17	69
Infrastructures	11	57	-206	-529
Gares	0	4	6	-218
Service			124	141
Immobilier	-385	108		
Autres entités de fonctionnement (effets de consolidation)	64	-192	-385	-142
<b>TOTAL</b>	<b>-87</b>	<b>199</b>	<b>-204</b>	<b>-454</b>

Source : Die Bahn, Facts and Figures 2000 et 2002

Les dépenses d'investissement ont atteint un niveau important en 2002 puisqu'elles s'élevaient à 9,9 milliards d'euros contre 7,1 en 2001 (graphique 3). Cette évolution fait suite à la décision prise en 2001 d'accélérer la modernisation de la Deutsche Bahn. Parmi ces 9,9 milliards d'euros, 5,4 ont été financés par la DB AG elle-même et le reste a fait l'objet d'aides publiques. Les dépenses consacrées aux infrastructures s'élèvent à 6,7 milliards (dont 2,4 Md€ provenant de la DB AG) soit une augmentation de 52 % par rapport à 2001.

En outre, le gouvernement fédéral allemand a annoncé un nouveau plan d'investissement pour le rail dont le montant total inscrit pour la période de 2001 à 2015 au budget fédéral s'élève à 63,9 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 14 Md€ que les régions répartiront comme elles le souhaitent.

Graphique 3



Source : Die Bahn, Facts and Figures 2002

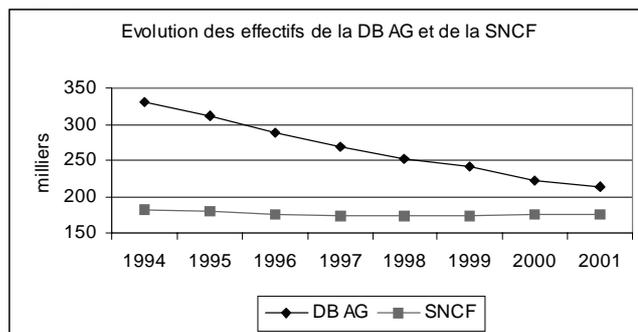
**... en dépit de gains de productivité**

La DB AG et la SNCF ont adopté deux politiques différentes en matière d'effectifs ces dernières années. Alors que l'entreprise allemande a diminué de 24 % son nombre d'employés entre 1994 et 2002, la SNCF a connu, elle, une baisse de 3 % sur la même période et une stagnation de ses effectifs depuis 1996 (graphique 4). Il faut toutefois préciser que les effectifs de la DB AG ont connu une baisse de 35 % entre 1994 et 2001 et qu'ils ont augmenté de 16 % en 2002 du fait de l'absorption de Stinnes. L'entreprise allemande poursuit sa stratégie de baisse des effectifs puisqu'elle a annoncé 3 000 suppressions d'emplois d'ici à 2008 dans sa division grandes lignes.

Sur la période 1994-2000, la SNCF a une meilleure productivité partielle du travail que la DB AG (graphique 5), si l'on considère le ratio calculé en rapportant une production mesurée en unités-km (tonnes-km + voyageurs-km) à un nombre d'employés.

# FERROVIAIRE

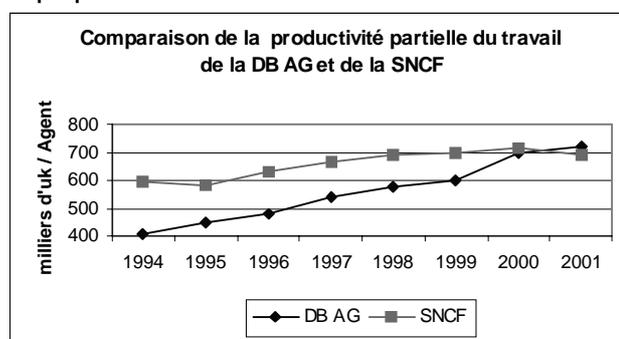
Graphique 4



Source : Die Bahn, Facts and Figures – SNCF

Les niveaux de productivité des deux entreprises se rejoignent pratiquement en 2001 (722 milliers d'u-km/agent pour la DB et 690 pour la SNCF), après une forte progression de la productivité de la DB AG entre 1994 et 2001 (+ 77 % contre + 16 % pour la SNCF). Ce rattrapage résulte en grande partie des importantes restructurations menées par la DB pour l'intégration du réseau est-allemand, qui ont conduit à une forte réduction de ses effectifs.

Graphique n°5

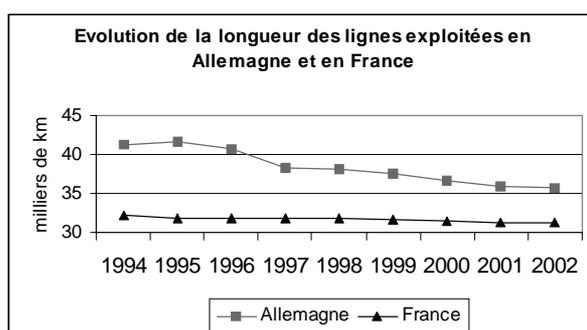


Source : Die Bahn, Facts and Figures - SNCF

L'entreprise DB, principale entreprise ferroviaire du marché, a décidé de se concentrer sur les secteurs du transport ferroviaire les plus rentables. Il s'agit en général de lignes à grande vitesse et des lignes régionales de passagers ayant un trafic élevé. Les lignes les plus déficitaires, en général les lignes interrégionales, ont quant à elles été fermées.

En outre, sa stratégie repose sur la transformation des services grandes lignes en services régionaux subventionnés et sur la réduction des fréquences des lignes à faible trafic. Des lignes nationales interrégionales sont fermées avec comme justification que ces trains sont employés surtout pour les déplacements domicile-travail (lignes interurbaines) et doivent par conséquent être financés par les régions (Länder). En pratique, la longueur totale des lignes du réseau est passée de 41 300 km à 35 804 km soit une baisse de 13 % entre 1994 et 2002 (graphique 6). Une autre conséquence de cette politique est la diminution du nombre de gares.

Graphique 6



Source : Die Bahn, Facts and Figures – SNCF