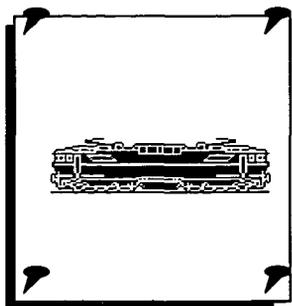


SITUATION DES PRINCIPAUX OPÉRATEURS FERROVIAIRES DE L'OCDE 1979-1993

André RÉMY



Les statistiques harmonisées de l'Union Internationale des Chemins de Fer¹ (UIC) permettent, avec un certain décalage, de suivre l'évolution des réseaux adhérents.

Une comparaison entre les chiffres portant sur les années correspondant aux deux derniers pics conjoncturels, 1979 et 1990, et à la dernière année disponible fait apparaître deux profils d'évolution.

Les réseaux dont les règles de gestion ont été infléchies dans le sens d'une gestion privée, à la fin des années 1970 ou au début des années 1980, ont enregistré un redressement spectaculaire de leurs comptes. Celui-ci a été essentiellement le résultat des mesures de restructuration drastiques que leur nouveau statut leur a permis de mettre en oeuvre. Dans la présente note, on traitera des cas des réseaux américains, japonais et suédois.

Les réseaux publics étudiés (Sncf, chemins de fer italiens, néerlandais, allemands et britanniques), dont la gestion a dû prendre en compte d'autres objectifs tels que l'aménagement du territoire, l'emploi et le développement durable, ont connu des évolutions moins marquées.

**Une forte
amélioration
des performances
entre 1979 et 1993
à gestion de type
privé**

Les entreprises gérant les chemins de fer américain de classe I², les chemins de fer japonais et les chemins de fer suédois sont nés de la volonté de leurs gouvernements respectifs de créer des entités économiquement indépendantes, compétitives et suffisamment rentables pour être privatisées. Les contraintes de tous ordres dont elles étaient l'objet ont donc été allégées, et lorsqu'elles étaient maintenues, ont fait l'objet de compensations explicites et chiffrées de la part des pouvoirs publics. Les entreprises ont donc pu mettre en place des stratégies axées sur la rentabilité et dégager assez vite des résultats largement positifs de ce point de vue.

L'ALLÈGEMENT DES CONTRAINTES

Sans être supprimées, les contraintes de tous ordres dont les entreprises faisaient l'objet ont été supprimées ou aménagées :

- Aux Etats-Unis, le Staggers Act (1980), en allégeant les procédures de fermeture de ligne, a facilité l'abandon du trafic voyageurs par les grands opérateurs ferroviaires (entreprises de classe I) qui se sont concentrés sur le fret. La fixation des tarifs est libre³. La concurrence intermodale ou les relations sociales dans le chemin de fer ressortent du droit commun.
- Au Japon, la réforme de 1987 a substitué à l'ancien établissement public (JNR) 7 sociétés, initialement détenues par l'Etat, mais destinées à être privatisées. Elle a laissé intact le contrôle du Ministère des transports sur l'ouverture et la fermeture de lignes ainsi que sur les tarifs, mais a institué un système de compensations spéciales pour les entreprises dont le potentiel de trafic était insuffisant pour assurer une exploitation rentable (exonération de l'obligation de reprendre une partie de la dette des JNR, possibilité de recevoir des concours du Railways Stabilization Fund). La décision de maintenir l'exploitation ferroviaire ou de lui substituer des services de cars a été laissé aux pouvoirs publics régionaux, dans les cas où, du point de vue du pouvoir central la fermeture des lignes était justifiée.

¹ Statistique Internationale des Chemins de Fer, UIC.

² Le réseau ferroviaire américain est exploité par 531 compagnies (12 nationales, 32 régionales et 487 locales). Les 10 compagnie dites de "classe I", et les deux compagnies canadiennes concentrent 73% des lignes, 89% des cheminots et 90% du chiffre d'affaires (source : La Vie du Rail, n°2842, novembre 1995).

³ Le Staggers Act prévoit simplement que les prix doivent prendre en compte au moins le coût variable et permettre au transporteur de dégager des revenus suffisants pour couvrir l'ensemble de ses charges.

FERROVIAIRE

• En Suède, la réforme de 1988, a séparé la gestion de l'infrastructure, confiée à un établissement public (BV), de celle du transport, prise en charge par une entreprise (SJ), « qui exploite les services du chemin de fer suivant les principes commerciaux »⁴. Celle-ci ne possède un monopole d'exploitation que sur les liaisons nationales et peut être mise en concurrence avec d'autres opérateurs par les autorités locales pour les liaisons régionales. Elle s'acquitte de redevances d'infrastructure, qui semblent assez faibles⁵, calculées par référence à la route pour les droits fixes et aux coûts marginaux socio-économiques pour les droits variables. Sur chacun des réseaux nationaux et locaux, elle décide librement de l'utilisation de ses droits de trafic, mais est soumise à un certain encadrement tarifaire pour le trafic voyageurs, les services déficitaires faisant l'objet de compensations spécifiques des pouvoirs publics nationaux ou locaux. SJ dispose d'une certaine autonomie de gestion, en particulier dans le domaine des relations sociales, mais celle-ci ne semble pas totale⁶.

DES STRATÉGIES CENTRÉES SUR LA MAXIMISATION DU PROFIT

Cotées en bourse ou vivant dans la perspective d'une mise sur le marché de leurs actions, les entreprises examinées ont concentré leurs activités sur les marchés les plus rentables.

Etats-Unis

Aux Etats-Unis, les compagnies de classe I ont abandonné le trafic voyageurs et se sont concentrées sur le transport de fret à longue distance sur les itinéraires les plus chargés, avec une utilisation du matériel de plus en plus intensive et des effectifs en diminution constante. Entre 1980 et 1993, le réseau exploité se réduit de 34% (de 265.842 km, à 175.915 km.⁷), la distance moyenne de parcours d'une tonne-kilomètre (Tkm) progresse de 24% (de 1.029 km. à 1.278 km.), le nombre de Tkm par wagon fait plus que doubler (1,24 million en 1980, 2,76 millions en 1993 et les effectifs du personnel sont réduits de 60% (de 458.300 à 190.000).

Grâce à la baisse des tarifs (-4% par an en dollars constants entre 1979 et 1993), les trafics ont enregistré une progression continue (+1.1% par an) malgré la contraction du réseau et la part modale du rail a progressé (38,5% en 1980, 40,5% en 1993). La part du résultat net dans le chiffre d'affaires est passée de 4,1% en 1980 à 8,7% en 1993, la rentabilité nette des immobilisations corporelles⁸ s'établissant à 10,3% en 1993⁹.

Japon

Au Japon, l'amélioration des résultats des six sociétés de transports de voyageurs provient de la forte réduction des personnels (de 420.800 en 1979 à 193.800 en 1993) et de la croissance des trafics due à la fois, à l'augmentation de la mobilité sur les principaux axes et aux stratégies commerciales mises en oeuvre.

⁴ Extrait d'une intervention du Directeur Général des SJ, M. Stig LARSSON, reproduite dans le numéro de Mai 1992 de Rail International.

⁵ En 1991, selon M. Stig LARSSON, les droits fixes se sont élevés à 380 millions de Couronnes et les droits variables, à 360 millions de Couronnes, soit environ, 1,3 cts. et 1,5 cts, respectivement, par unité de trafic.

⁶ « En ce qui concerne les salaires et les traitements, les SJ sont relativement libres pour payer le prix du marché, en particulier au niveau de la direction... Bien que nous essayions de diminuer le personnel par des mutations internes et par une nouvelle formation, nous ne pouvons garantir à chacun et à chacune une sécurité de l'emploi. ». (Extrait de l'intervention de M. Stig LARSSON).

⁷ La densité du réseau varie fortement d'un point à l'autre du territoire Nord Américain. Très dense à l'est et au centre du pays, il n'est constitué à l'ouest des rocheuses que par quelques lignes transcontinentales héritées de la conquête de l'Ouest.

⁸ Mesurée par le ratio Excédent Net d'Exploitation / Immobilisations nettes.

⁹ Principales sources utilisées, outre les données statistiques publiées par l'UIC, La Vie du Rail, Novembre 1995, et statistiques de la Banque Mondiale.

FERROVIAIRE

Dans le cas du transport de marchandises, JR Freight a repris la stratégie développée à partir de 1979 par les JNR : concentration sur le transport de conteneurs à longue distance et sur les trafics de matériaux pondéreux ou dangereux, avec des schémas d'exploitation, en principe sans triage.

La rentabilité nette des immobilisations corporelles, négative en 1979 (-6%), atteint 8,2% dans le climat conjoncturel exceptionnel de 1990, puis retombe à 6,5% en 1993, soit approximativement le coût moyen de la dette financière (6,6%).

Suède

Comme les chemins de fer américains et japonais, SJ s'est concentré sur les segments de trafics à fort potentiel :

- Pour les voyageurs, transport interurbain sur grande distance à grande vitesse ou de nuit et desserte des banlieues et régions à peuplement dense.
- Pour le fret, transport combiné, trains entiers et semi-entiers avec un faible recours au triage¹⁰.

Une forte amélioration des performances a sanctionné ces choix, la rentabilité nette des immobilisations corporelles, négative en 1993, atteint 5,1% en 1993. Celle-ci est cependant encore substantiellement inférieure au coût moyen de sa dette (11% en 1993).

Des évolutions peu prononcées dans le cas des réseaux à statut public

Les 5 réseaux européens publics examinés n'ont pas connu de changement institutionnels majeurs pendant la période. Entreprises publiques, elles ont dû intégrer des contraintes multiples telles que le maintien de dessertes ou d'activités commercialement non rentables, une liberté tarifaire limitée ou des statuts spécifiques pour les personnels, qui ne font, au mieux, que l'objet de compensations partielles.

Entre 1979 et 1990, les données publiées par la CEMT, montrent que ces entreprises s'étaient engagées dans des programmes d'investissement importants¹¹ comportant probablement des objectifs à long terme. Sauf dans le cas de la Sncf, ceux-ci n'avaient pas eu d'effets perceptibles sur les excédents bruts et nets d'exploitation à la fin de la période.

Investissements et évolution des EBE et ENE hors contribution publique/ km de réseau

	Investissement annuel (82-90) moyen/ dotation aux amortissements ⁹⁰	Invest.an. moy.(82-90) (Mio. F. / km de réseau)	EBE hors contributions publiques / km. de réseau (1000 FF.90)		1990 / 1979 (%)	ENE hors contributions publiques / km. de réseau (1000 FF.90)		1990 / 1979 (%)
			1979	1990		1979	1990	
			British Rail.	2,2		2,9	-444	
Sncf	1,9	3,2	-548	-384	-30,0	-749	-567	-24,3
D.B.	2,3	7,6	-1071	-1744	62,8	-1329	-2940	121,2
F.S.(Italie)	4,6	12,1	-1464	-2774	89,5	-1632	-3061	87,6
N.S.(Pays B.)	3,1	8,6	-719	-944	31,3	-1109	-948	-14,5

Source : CEMT, UIC.

Nb : L'ENE (Excédent Net d'Exploitation) se déduit de l'EBE en en retranchant les dotations aux amortissements.

¹⁰ Le nombre de centres de triages est passé de 23 à 6 entre 1979 et 1990.

¹¹ Exprimés en Francs 1990, les investissements annuels moyens sur la période 1982-1990 sont souvent plus du double des dotations aux amortissements qui correspondent théoriquement aux dépenses de remplacement. Les publications de la CEMT ne permettent d'effectuer ce calcul que pour la période 1982-1990.

FERROVIAIRE

Entre 1990 et 1993, l'absence de données harmonisées sur l'investissement et les différences entre les profils conjoncturels limitent les possibilités de comparaison. On peut cependant noter que :

- La performance de la Sncf en terme de rentabilité se détériore sensiblement alors que celles des réseaux britanniques, italiens et néerlandais s'améliorent.
- La situation de la Bundesbahn continue à se dégrader, son besoin de financement d'exploitation (EBE / km de réseau) dépassant sensiblement en 1993 celui des chemins de fer italiens.

Evolution des performances hors contribution publique (FF.90)

	EBE-A hors contr. pub. / km (1000 F90)		1993 / 1990 (%)	ENE-A hors contr. pub. / km (1000 F90)		1993 / 1990 (%)
	1990	1993		1990	1993	
British Rail.	-446	-326,2	-26,8	-587,8	-376,9	-35,9
Sncf	-384	-596,8	55,5	-567,3	-849,3	49,7
D.B.	-1744	-2302,3	32,0	-2018,3	-2503,7	7,4
F.S.	-2774	-1711,8	-38,3	-3060,7	-2270,8	-25,8
N.S.	-944	-869,4	-7,9	-1563,8	-1484,9	-5,0