



## Congrès de la FNAUT

---

Joachim Fried

---

Directeur des Affaires politiques,  
économiques et de la régulation

---

Nancy, 6 novembre 2010

---

**Sortir de la crise économique**

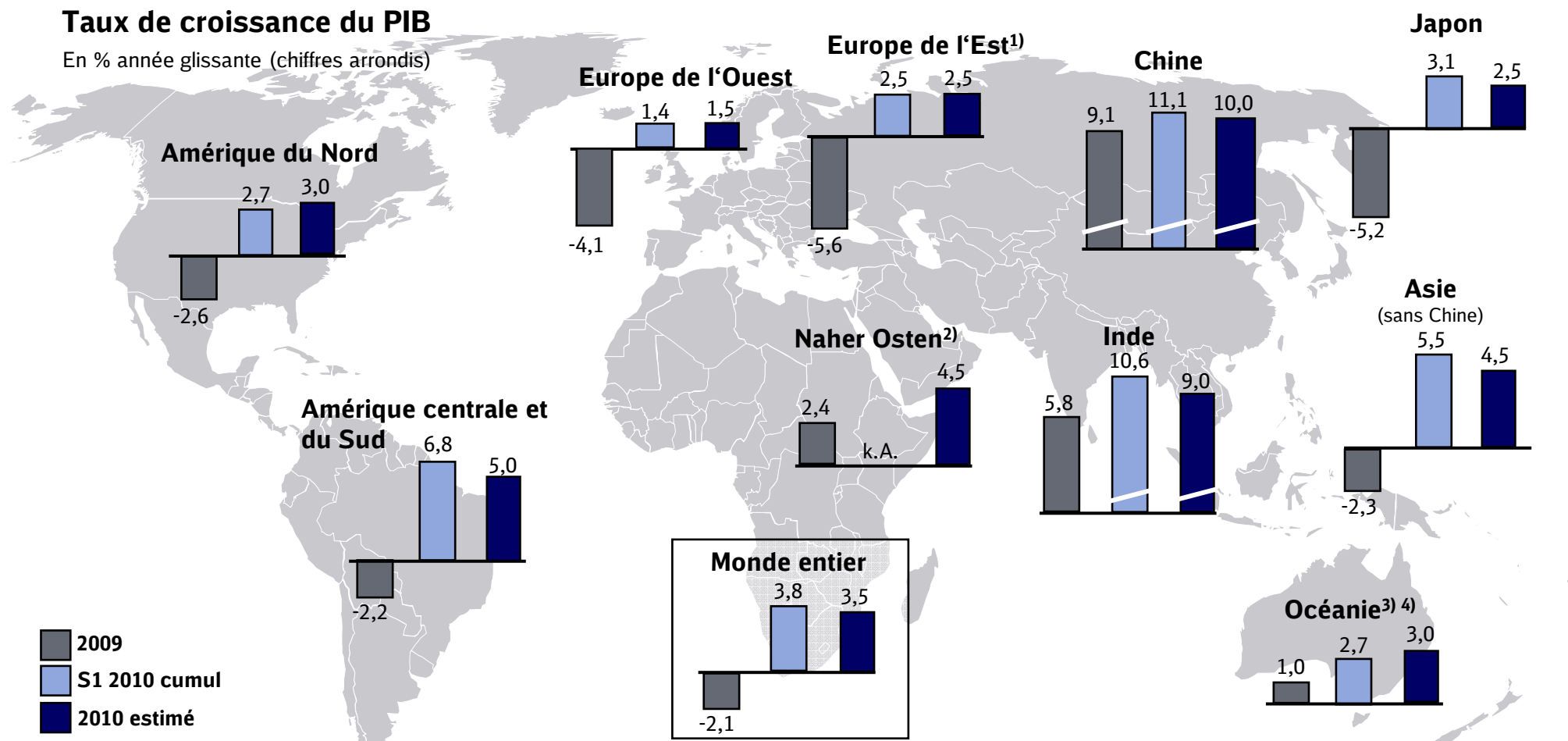
**Financer le système ferroviaire**

**Organiser la concurrence**

# L'année 2009 a marqué une récession généralisée dans les pays occidentaux

## Taux de croissance du PIB

En % année glissante (chiffres arrondis)



<sup>1)</sup> Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Rép. tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Russie; <sup>2)</sup> Péninsule arabe, Israël, Territoires palestiniens, Iran, Iraq, Égypte, Jordanie, Liban, Syrie; <sup>3)</sup> Q1 2010 cumulé <sup>4)</sup> Australie, Nouvelle-Zélande; Source: FERI, InnoZ (Daten-, Prognosestand September 2010)



# Les grèves en France ont largement obéré la reprise des trafics et ont gravement nuit à l'activité fret de DB Schenker Rail

## Grèves SNCF 2010

| JANUAR |    |    |    |    |    |    |
|--------|----|----|----|----|----|----|
| Week   | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 52     |    |    |    | 1  | 2  | 3  |
| 1      | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| 2      | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 3      | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 4      | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|        |    |    |    |    |    | 31 |

| FEBRUAR |    |    |    |    |    |    |
|---------|----|----|----|----|----|----|
| Week    | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 5       | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 6       | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 7       | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 8       | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
|         |    |    |    |    |    | 28 |

| MÄRZ |    |    |    |    |    |    |
|------|----|----|----|----|----|----|
| Week | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 9    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 10   | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 11   | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 12   | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 13   | 29 | 30 | 31 |    |    |    |

| APRIL |    |    |    |    |    |    |
|-------|----|----|----|----|----|----|
| Week  | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 13    |    |    |    | 1  | 2  | 3  |
| 14    | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |
| 15    | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 16    | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 17    | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |    |

| MAI  |    |    |    |    |    |    |
|------|----|----|----|----|----|----|
| Week | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 17   |    |    |    |    | 1  | 2  |
| 18   | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 19   | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 20   | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 21   | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 22   | 31 |    |    |    |    |    |

| JUNI |    |    |    |    |    |    |
|------|----|----|----|----|----|----|
| Week | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 22   |    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
| 23   | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 24   | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 25   | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 26   | 28 | 29 | 30 |    |    |    |



| JULI |    |    |    |    |    |    |
|------|----|----|----|----|----|----|
| Week | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 26   |    |    |    | 1  | 2  | 3  |
| 27   | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 |
| 28   | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 29   | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 30   | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

| AUGUST |    |    |    |    |    |    |
|--------|----|----|----|----|----|----|
| Week   | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 30     |    |    |    |    |    | 1  |
| 31     | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  |
| 32     | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 33     | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 34     | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 35     | 30 | 31 |    |    |    |    |

| SEPTEMBER |    |    |    |    |    |    |
|-----------|----|----|----|----|----|----|
| Week      | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 35        |    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
| 36        | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 |
| 37        | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 38        | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 39        | 27 | 28 | 29 | 30 |    |    |

| OKTOBER |    |    |    |    |    |    |
|---------|----|----|----|----|----|----|
| Week    | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 39      |    |    |    | 1  | 2  | 3  |
| 40      | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| 41      | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 42      | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 43      | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|         |    |    |    |    |    | 31 |

| NOVEMBER |    |    |    |    |    |    |
|----------|----|----|----|----|----|----|
| Week     | M  | T  | W  | T  | F  | Su |
| 44       | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 45       | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 46       | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 47       | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 48       | 29 | 30 |    |    |    |    |

 Jours de grève SNCF (2010)  
 Jours impactés

## Effets en Espagne

- Les transports automobiles de Transfesa ont été fortement perturbés
- Effet cumulé des grèves chez Renfe
- Perte de chiffre d'affaires provoquée par l'annulation de transports

## Effets en France

- Toute l'activité d'ECR France a été très perturbée par les grèves de la branche Infrastructure
- Perte de chiffre d'affaires provoquée par l'annulation de transports

## Effets en Allemagne

- Effets limités sur l'activité - transports annulés à l'avance ou mis en attente
- Faibles répercussions sur la ponctualité en Allemagne
- Perte de chiffres d'affaires provoquée par l'annulation de transports et le report sur d'autres modes

- Perte de chiffre d'affaires 34-40 Mio. €
- Impact direct sur le résultat net
- SNCF estime à 10 M€/jour les pertes liées aux récentes grèves\*



\* Source: Le Figaro, 5.11.2010, Interview de G. Peppy „Le conflit social a été dévastateur pour le fret“

**Sortir de la crise économique**

**Financer le système ferroviaire**

**Organiser la concurrence**

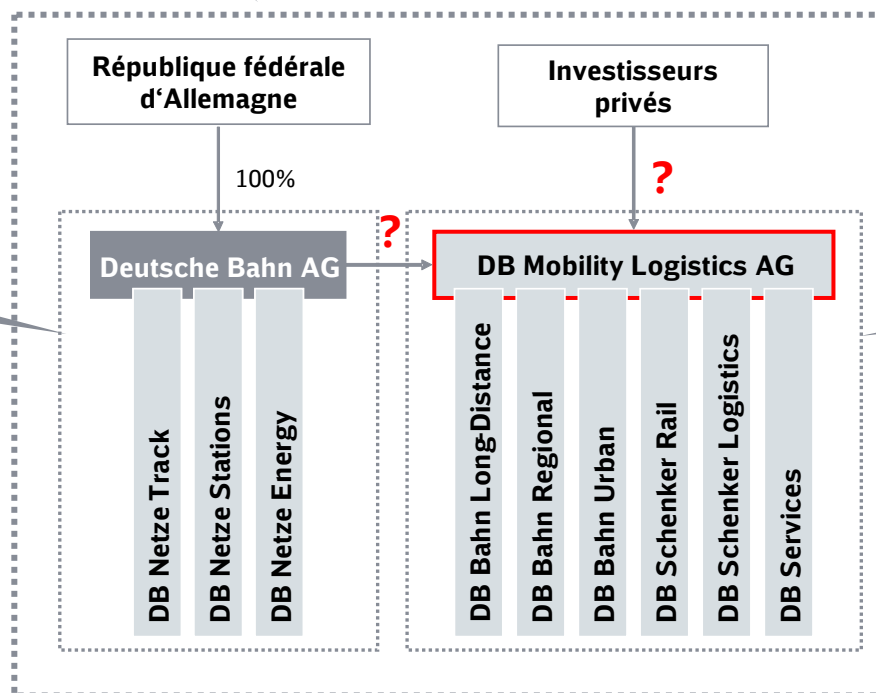
# La question de la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation ne doit pas occulter l'existence d'intérêts divergents entre les acteurs

## Objectifs de l'entreprise intégrée (ex: DB AG)

- Atteindre l'optimum en qualité et fiabilité
- Accroître de manière coordonnée la productivité et la rentabilité de l'ensemble du système ferroviaire (infrastructure et transport)
- Orienter l'investissement pour atteindre cet optimum

## Objectifs du GI

- Viabilité économique de l'infrastructure
- Couverture des coûts complets assortie d'une rentabilité du capital employé
- Optimisation de l'exploitation des capacités
- Financement à LT de l'infrastructure assuré



## Objectifs du Transporteur

- Infrastructure de bonne qualité
- Fiabilité de l'infrastructure
- Redevances d'accès réduites
- Optimisation de l'utilisation de ses outils de production

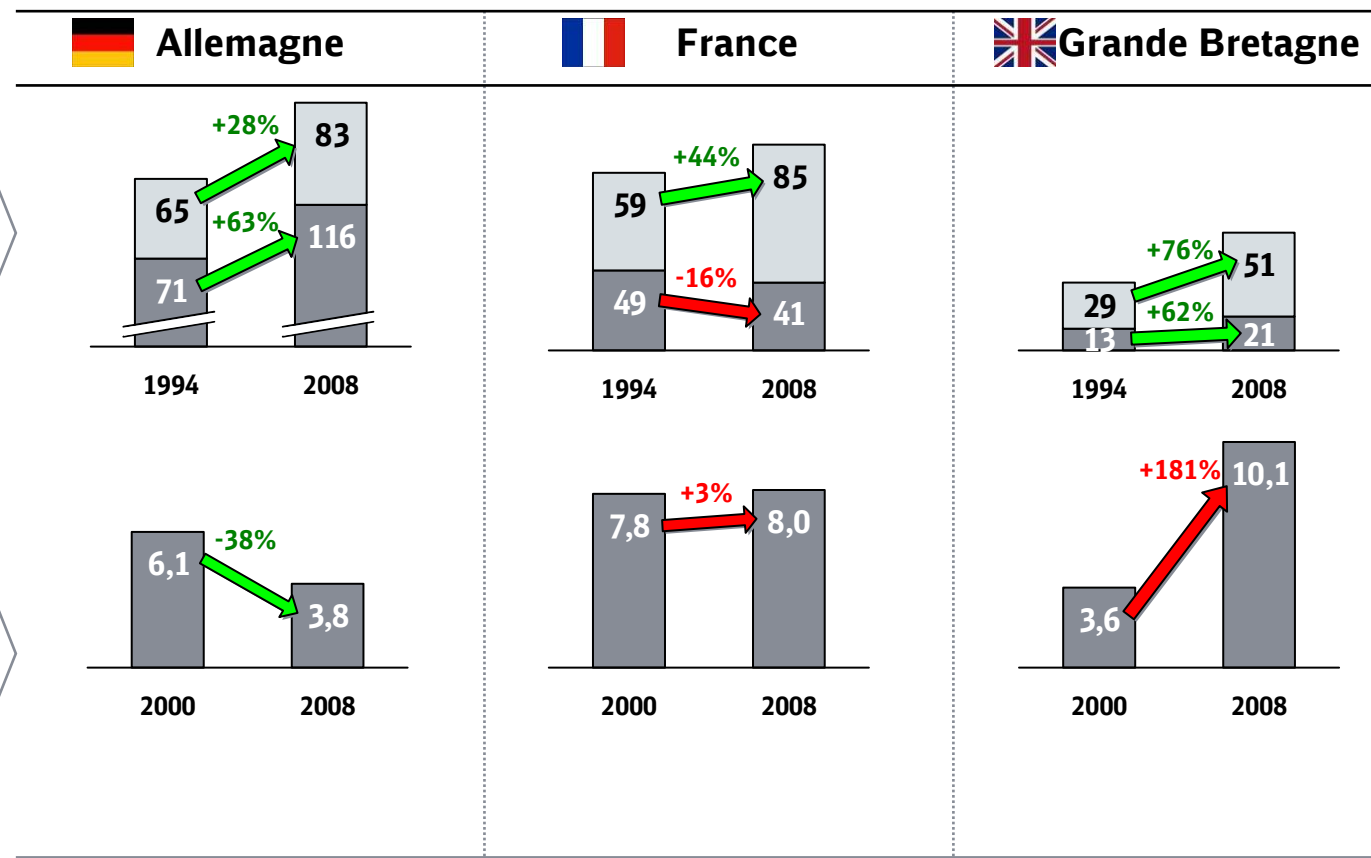
# En Allemagne, le modèle intégré a permis de soulager le budget de l'État, contrairement aux pays ayant choisi un autre modèle

**Services de transports**

- Transport ferroviaire voyageurs (Mrds. P.km)
- Transport ferroviaire marchandises (Mrds. tkm)

**Charge budgétaire consacrée au transport ferroviaire**

en Cts-Euro par Personne / Tonne-Kilometre (base Prix 2001\*)

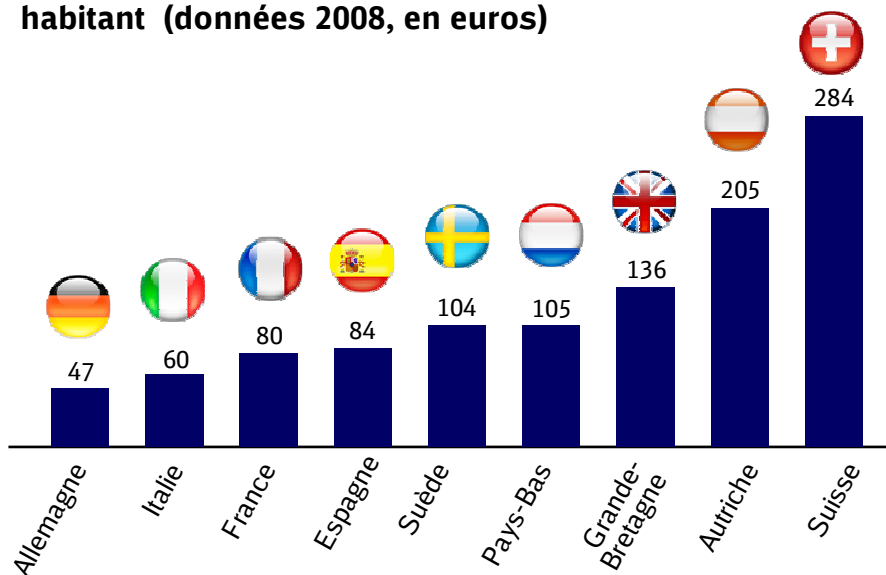


• Les contributions publiques intègrent les dotations aux AOT, EF et GI.  
 Source: Statistiques équipement gouvernement français, Department for Transport, Office of Rail Regulation, Eurostat, DB AG

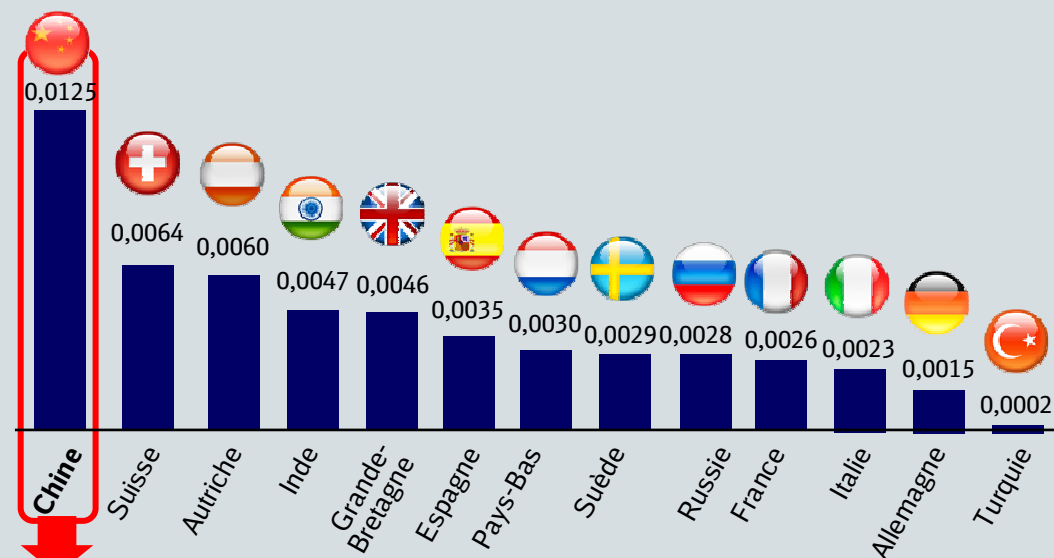


# Certes le volume d'investissement dans le système ferroviaire en Allemagne est relativement faible

Investissement dans l'infrastructure ferroviaire / habitant (données 2008, en euros)



Investissements publics dans l'infrastructure ferroviaire par euro de PIB (données 2008, en euros)



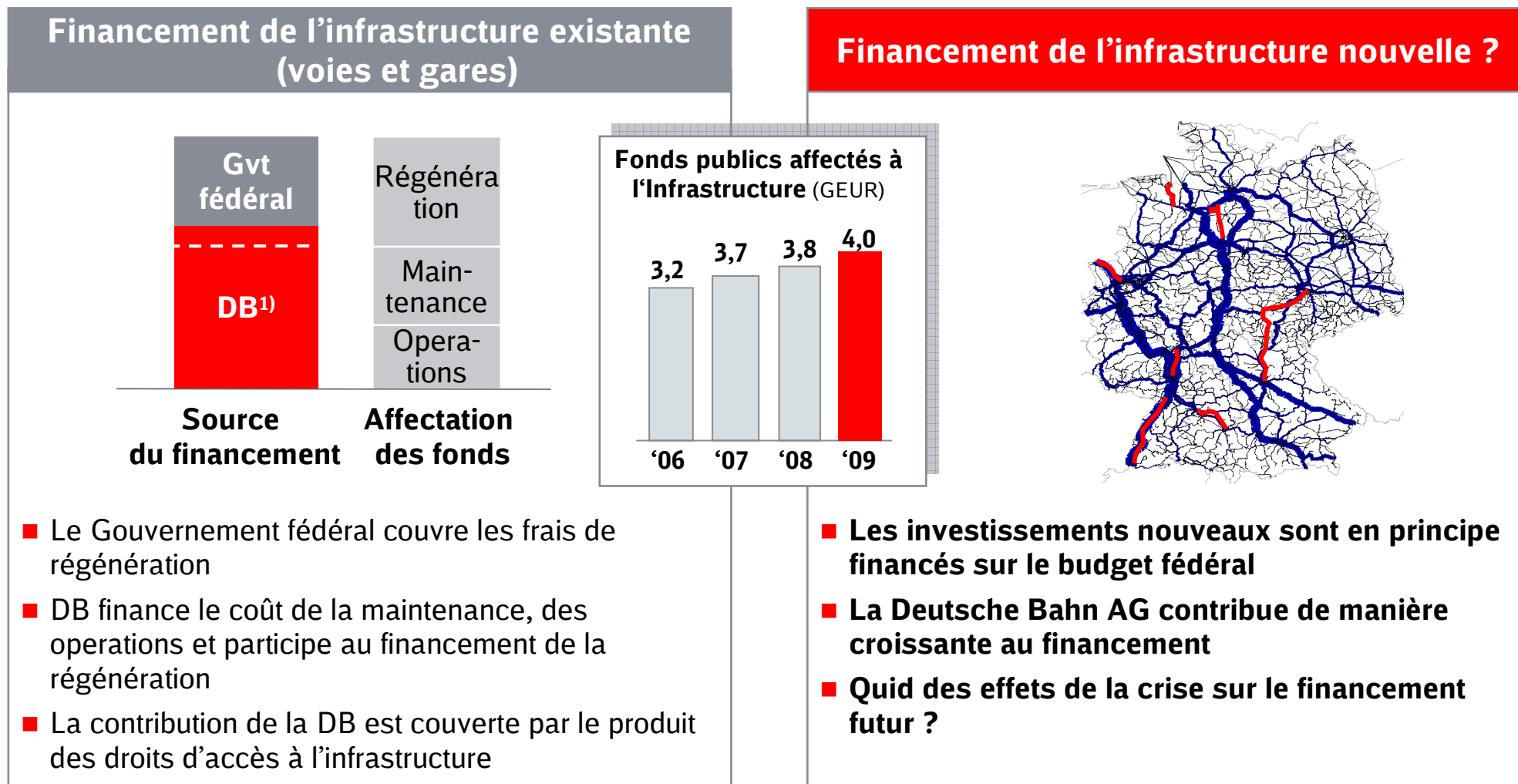
## Chine:

- Volontarisme manifesté au cours du plan quinquennal (2006-2010): investissements dans le ferroviaire, objectif: accroître la part de marché du transport ferroviaire
- 2009: investissements ferroviaires > investissements routiers (Jan.-Sept.): 79 Mrd. € contre 78 Mrd. €
- Croissance des investissements en 2009: Fer +87,5%, Route +50,7%

Source: 1: BMVBS (Allemagne), VöV (Suisse), BMVIT (Autriche); SCI Verkehr GmbH "Weltweite Finanz- und Investitionsbudgets der Eisenbahnen 2009"

(Source: Institut für Bahntechnik, Prof. Dr.-Ing. P. Mnich)

# La crise pourrait avoir des répercussions sur le volume d'investissements futur



1) Filiales de la DB responsables de l'infrastructure

# En Allemagne, le choix s'est porté sur la valorisation de l'infrastructure existante plutôt que sur la construction de lignes nouvelles

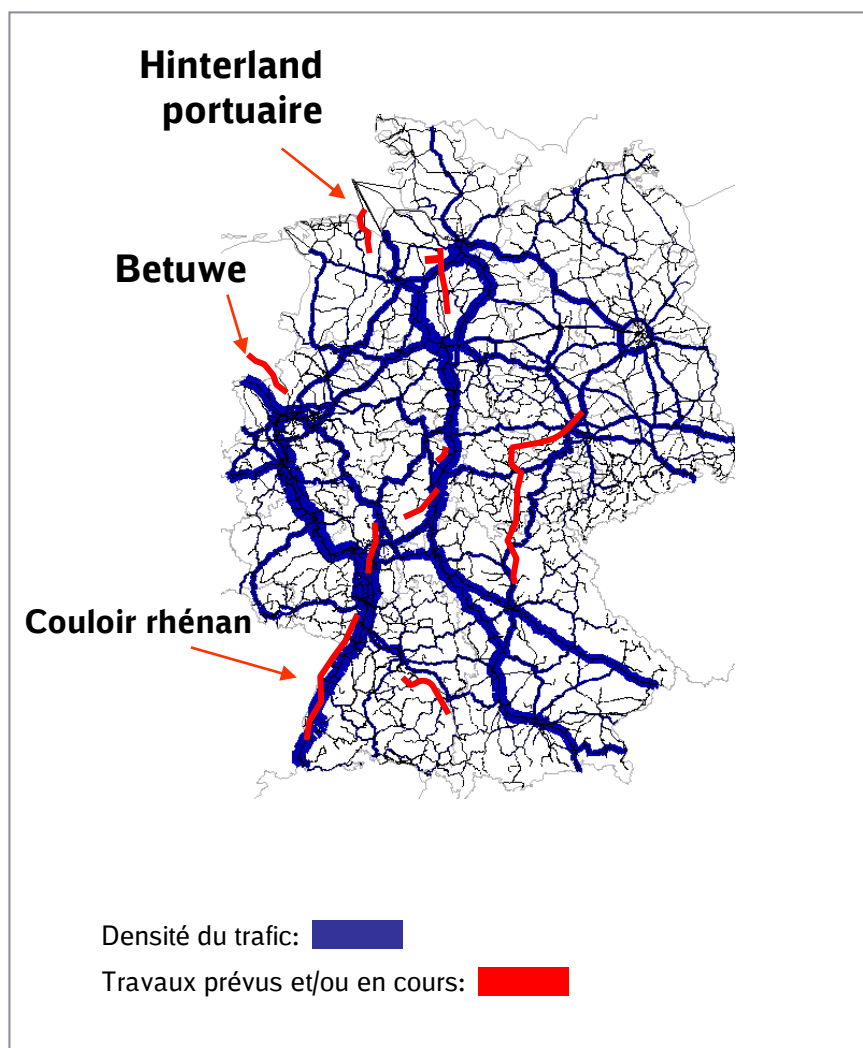
## Stratégie de développement de l'infrastructure

- **Priorité donnée à l'élimination des goulots d'étranglement** à proximité des hubs à fort potentiel de croissance
- Relier le réseau allemand aux corridors internationaux de transport
- **Développer l'hinterland portuaire** et ses connexions au réseau ferré national

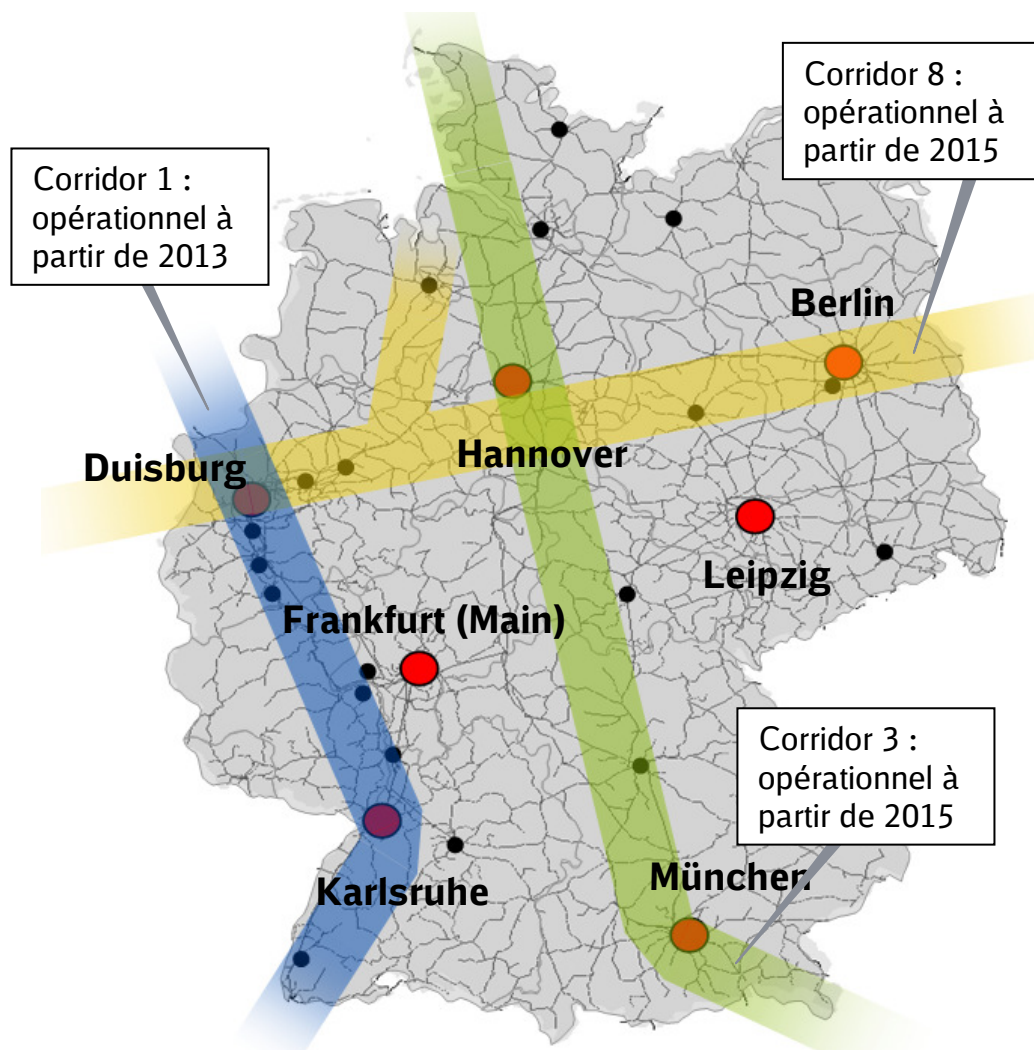
## Résultats de l'étude prospective „Réseau ferré 2025/2030\*\*“

1. Étendre l'installation de systèmes de signalisation et de sécurité
2. Electrifier les tronçons de contournement, revitaliser certaines lignes secondaires
3. **Engager de nouveaux projets** d'infrastructure là où les deux premières séries de mesures ne suffisent pas à absorber la hausse du trafic (+ 725 km de voies nouvelles nécessaires)

\* Étude du Umweltbundesamt: „Schienennetz 2025/2030 - Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr in Deutschland“ <http://www.uba.de/uba-info-medien/4005.html>



# La décision communautaire de mettre en place des corridors fret prioritaires introduit une difficulté supplémentaire



## Principales dispositions du règlement européen

- Création de GI “guichets uniques” pour chacun des corridors (“One-stop shop”)
- Des contingents de capacités sont réservés pour le transport transfrontalier de marchandises
- En cas d’incident, le GI s’efforce en priorité de minimiser le retard des transports de marchandises

## Défis pour le gestionnaire d’infrastructure

- La conception de l’horaire de service désormais partagée avec le gestionnaire du corridor crée un surcroît de bureaucratie
- La réservation de contingents de capacités se fait au détriment d’une gestion flexible du réseau et d’une exploitation optimale du réseau
- Risque d’altération de la qualité et de la ponctualité des services de transport de voyageurs dans les zones densément peuplées

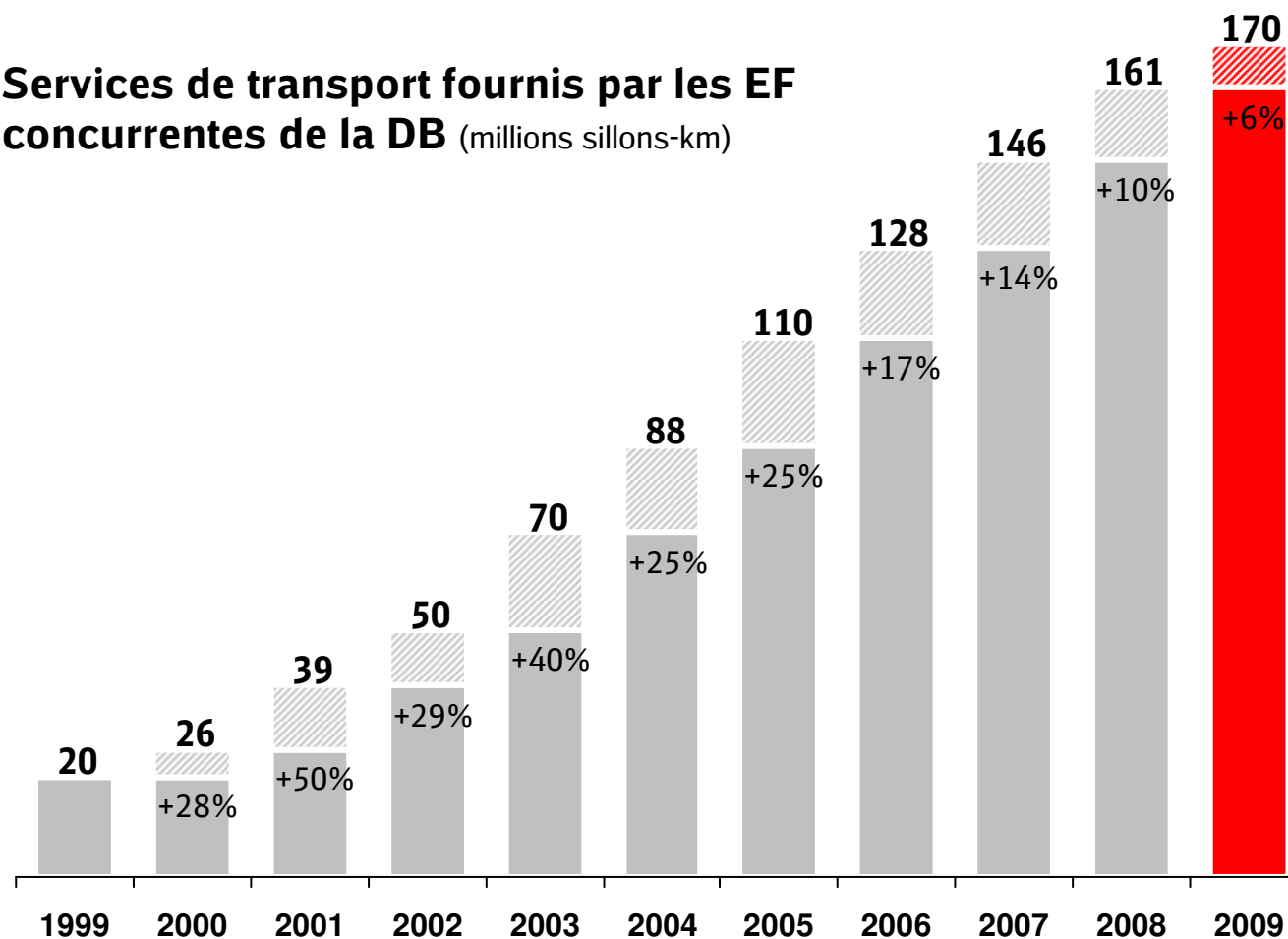
**Sortir de la crise économique**

**Financer le système ferroviaire**

**Organiser la concurrence**

# Une concurrence sans cesse croissante des quelque 320 entreprises ferroviaires actives en Allemagne

## Services de transport fournis par les EF concurrentes de la DB (millions sillons-km)



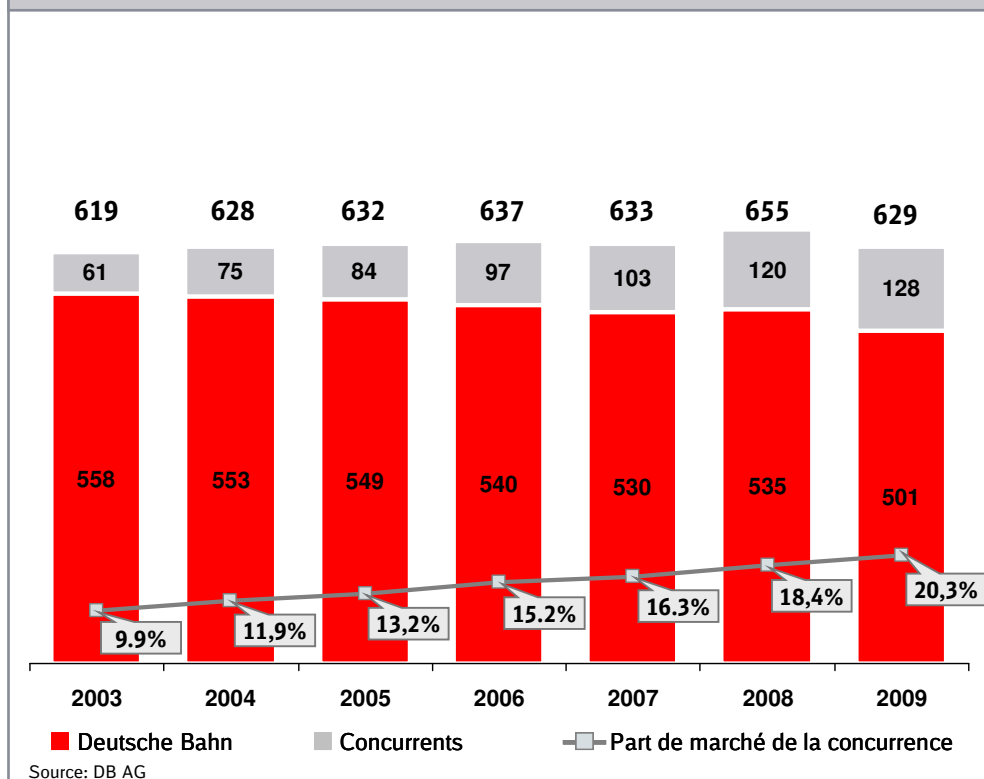
- Croissance de 10 % /an en moyenne de l'activité des concurrents de la DB (+6 % en 2009 par rapport à 2008)
- La concurrence représente environ 17 % du volume d'activité de DB Netz AG (contre 16 % en 2008 et 14 % en 2007)

▨ Variation en %, année glissante

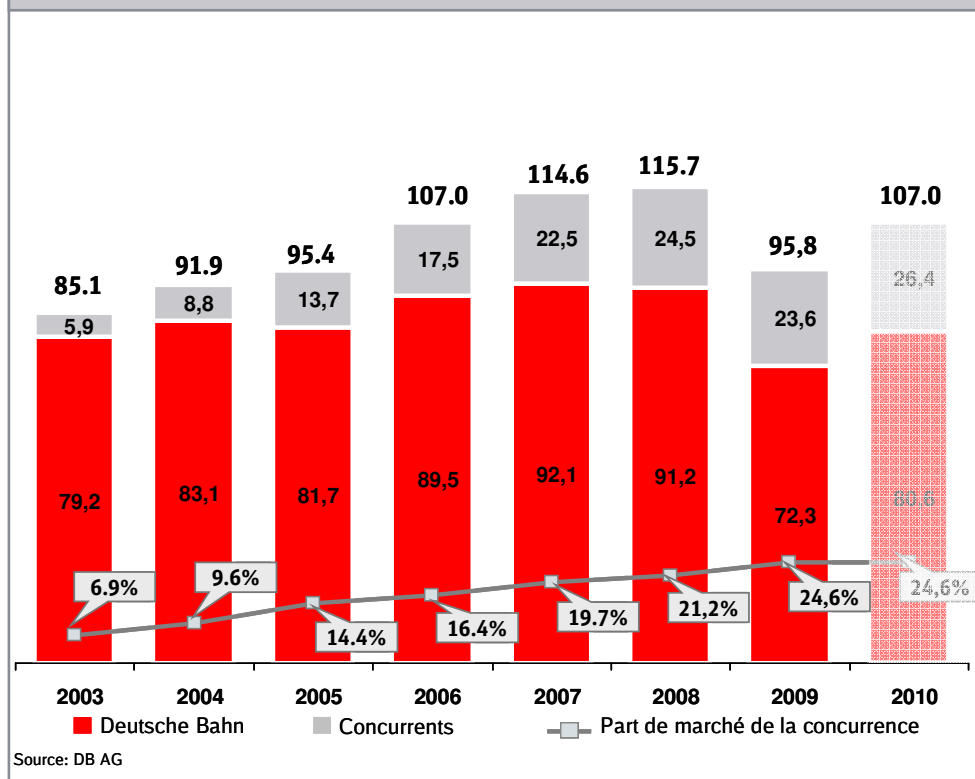
Source: DB AG

# Le transport ferroviaire régional de voyageurs en Allemagne se caractérise par l'essor régulier de la concurrence.

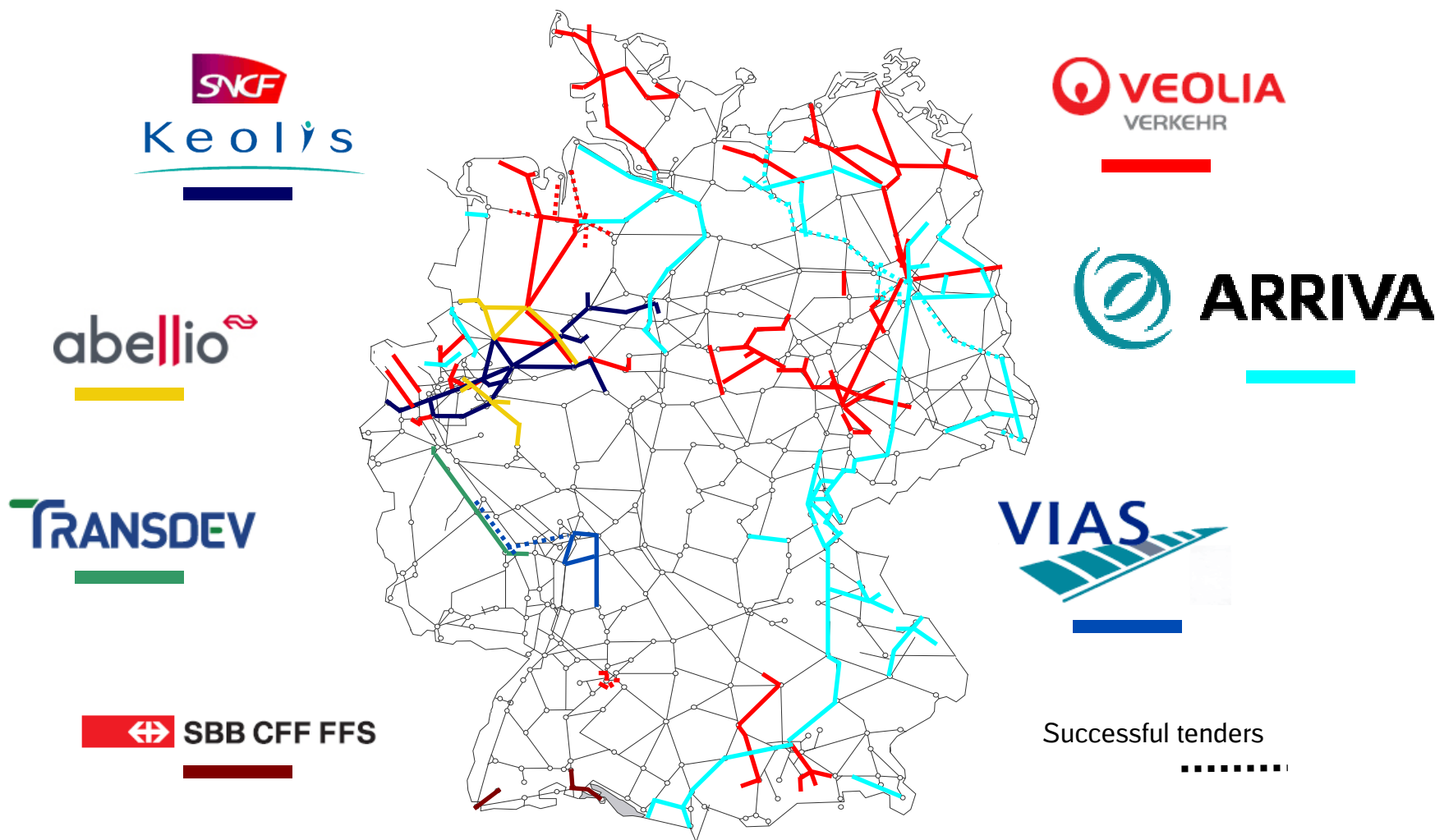
**Transport voyageurs de proximité: les concurrents de la Deutsche Bahn possèdent plus de 20 % des parts de marché (millions trains-km)**



**Transport ferroviaire de marchandises: les concurrents de la Deutsche Bahn possèdent près de 25 % des parts de marché (milliards tonnes-km)**

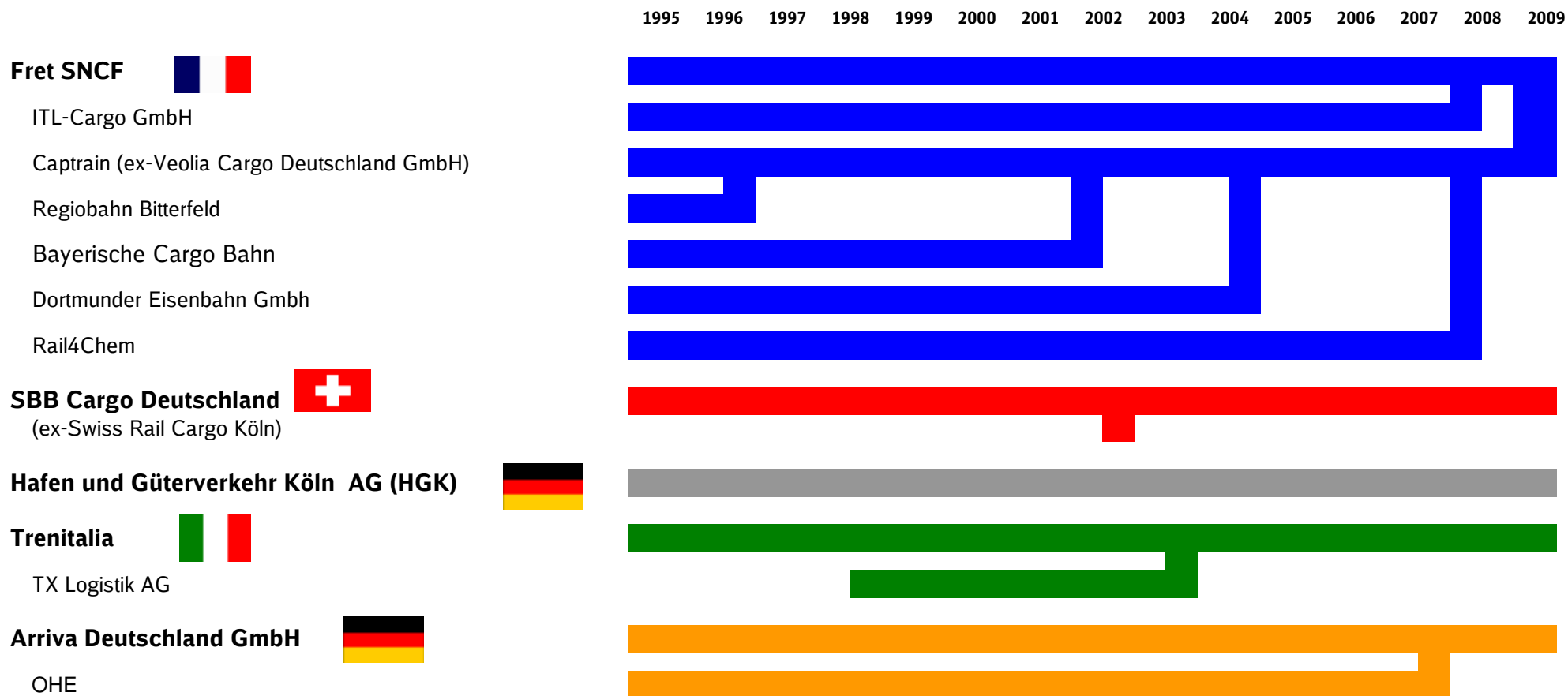


# Les entreprises ferroviaires étrangères sont fortement présentes en Allemagne (horaire de service 2010, transport voyageurs de proximité)





# Le processus de consolidation est très net dans le secteur du fret ferroviaire en Allemagne.



# Concurrence “pour” ou “sur” le marché: quel rôle incombe à l’État ?

## Critères essentiels

### Concurrence „sur“ le marché

- Services rentables et marges suffisantes (prise en compte de la concurrence intermodale) en sus de la couverture des coûts complets
- Visibilité à moyen / long-terme du cadre financier
- Différenciation de l’offre produit ou gain de productivité possibles

### Concurrence „pour“ le marché

- Objectifs de service public et d’aménagement du territoire prépondérants
- Les conditions d’une concurrence „sur“ le marché ne sont pas réunies
- Le jeu de la concurrence lors de la procédure d’attribution sert les AOT (le BAG-SPNV constate ainsi en Allemagne une réduction des coûts entre 20 % et 30 %)

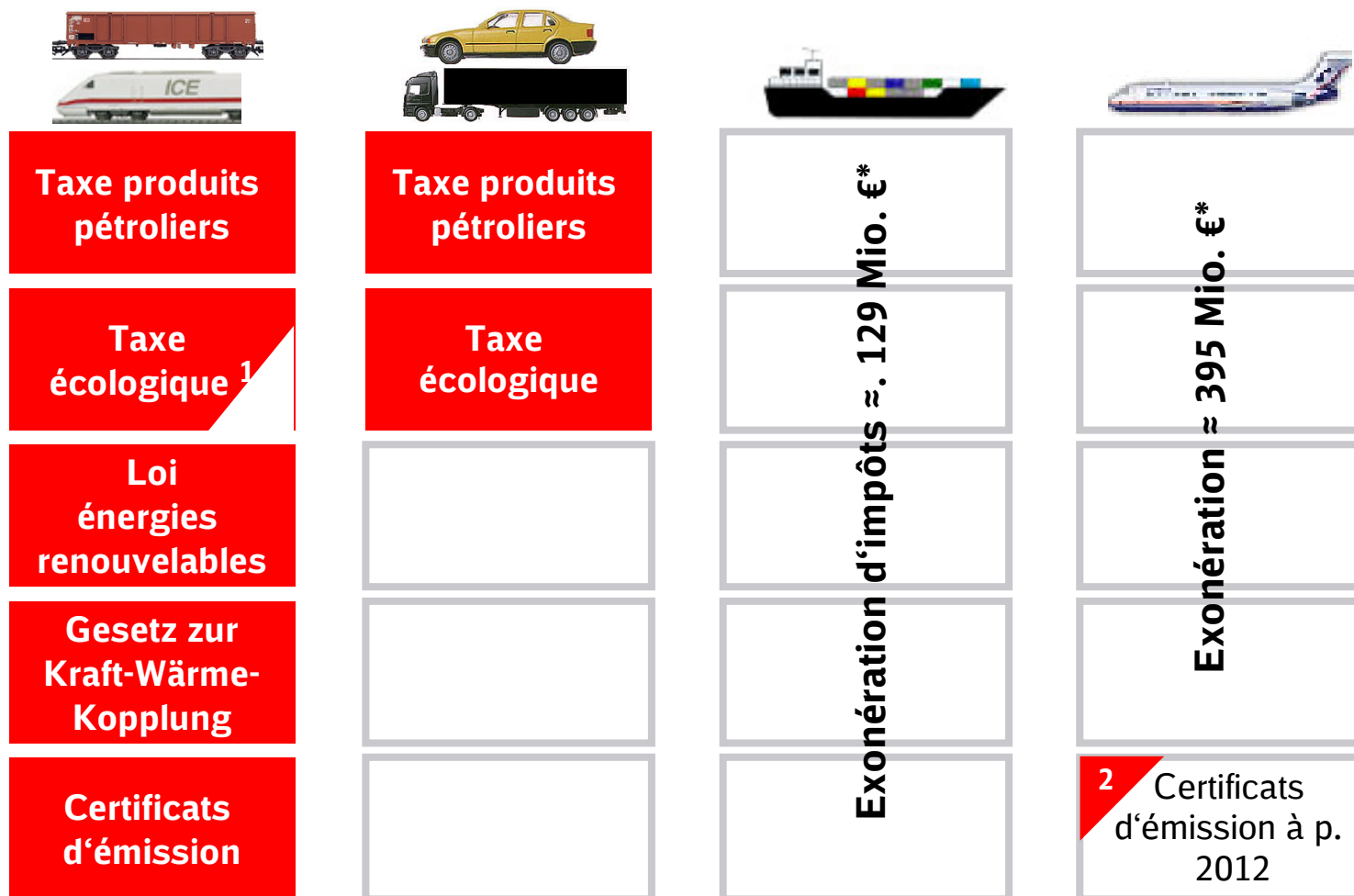
### Rôle des pouvoirs publics

- L’Union européenne établit et fait respecter les règles nécessaires à l’élaboration d’un marché ferroviaire unique européen
- L’État organise l’ensemble (plan de financement des transports à long-terme) et notamment le cadre dans lequel la concurrence s’établit (autorité de régulation)
- L’autorité de régulation fait appliquer les règles communautaires en matière de concurrence

# Rééquilibrer les règles de concurrence intermodale grâce aux écotaxes

## Situation en Allemagne

- Asymétrie fiscale entre les modes de transport au détriment du transport ferroviaire
- L'internalisation des coûts externes selon des règles identiques pour tous les modes rééquilibrerait les modalités de concurrence
- Dossier à l'étude au sein de la Commission européenne



<sup>1</sup> Taux d'imposition réduit sur l'électricité et le diesel pour les transports en commun

<sup>2</sup> à p. 2012: Attribution gratuite de 82 % des certificats sur la base des chiffres 2004-2006

\* Cf. 21e rapport sur les subventions du Gvt fédéral, 2007

# Une ouverture réussie du marché ferroviaire de voyageurs requiert un cadre d'activité assurant une concurrence équitable

| Pré-requis   | Commentaire  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mise en place d'une autorité de régulation dotée de fortes compétences</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Créée en 12.2009, l'ARAF ne sera effective qu'à compter de 12.2010, soit quatre ans après la date prévue par la directive 2001/14</li> </ul>      |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gestionnaire d'infrastructure doté des garanties d'indépendance en matière d'attribution des sillons</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Répartition des compétences RFF/SNCF GID complexe pour tous</li> <li>■ L'impartialité du GID doit être effective</li> </ul>                       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Clarté des règles de tarification de l'infrastructure</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Des hausses massives de tarification des sillons à grande vitesse ont été annoncées</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Clarté du cadre fiscal</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Incertitudes vis-à-vis de l'IFER</li> <li>■ Taxe sur les billets TGV pour le financement des trains d'équilibre du territoire annoncée</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Accès aux infrastructures (facilités essentielles)</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Les modalités d'accès aux centres de maintenance restent à clarifier</li> </ul>   |

# Grandes lignes internationales : des contraintes économiques particulières pèsent sur les opérateurs

Etude de cas : comparatif des niveaux de point mort pour deux dessertes grandes lignes, l'une nationale, l'autre internationale

| Paramètres  | Desserte nationale        | Desserte internationale   |
|---|---------------------------|---------------------------|
| Coûts Infrastructure (Energie, sillons, gares)  | 12 EUR/train*km           | 15 EUR/train*km           |
| Coûts de matériel et de personnel   | 8 EUR/train*km            | 15 EUR/train*km           |
| Coût total pour une desserte théorique de 300 km  | 6 000 EUR                 | 9 000 EUR                 |
| Hypothèse: point mort obtenu à partir d'un taux d'occupation de 50% (soit 200 places pour une rame de 400 places) |                           |                           |
| Prix du titre de transport pour atteindre le point mort   | 30 EUR/titre de transport | 45 EUR/titre de transport |

Source: DB AG

# La régulation doit prendre en compte ces contraintes pour garantir la viabilité des services de transport

| Pré-requis  | Commentaire  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Nécessité de pouvoir effectuer des dessertes intérieures dans le cadre de dessertes transfrontalières</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le cabotage est indispensable pour l'équilibre économique des transports transfrontaliers (Cf. Directive 2007/58 CE)</li> <li>■ Le décret 2010-932 prévoit de nombreuses restrictions au cabotage, voire son interdiction (surajoutant en-celà au texte de la directive)</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Clarification du cadre économique dans lequel s'effectuent les dessertes ferroviaires</li> </ul>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ L'introduction de nouvelles mesures fiscales, la hausse du prix des sillons en sus de la limitation du cabotage pourraient disqualifier le transport ferroviaire transfrontalier dans la concurrence inter-modale.</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Accès non discriminatoire aux gares</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ La tarification des gares doit se faire sur des critères impartiaux</li> <li>■ Le personnel des gares doit donner tous les gages d'impartialité</li> </ul>  |