



Congrès de la FNAUT

Joachim Fried

Directeur des Affaires politiques,
économiques et de la régulation

Nancy, 6 novembre 2010

Sortir de la crise économique

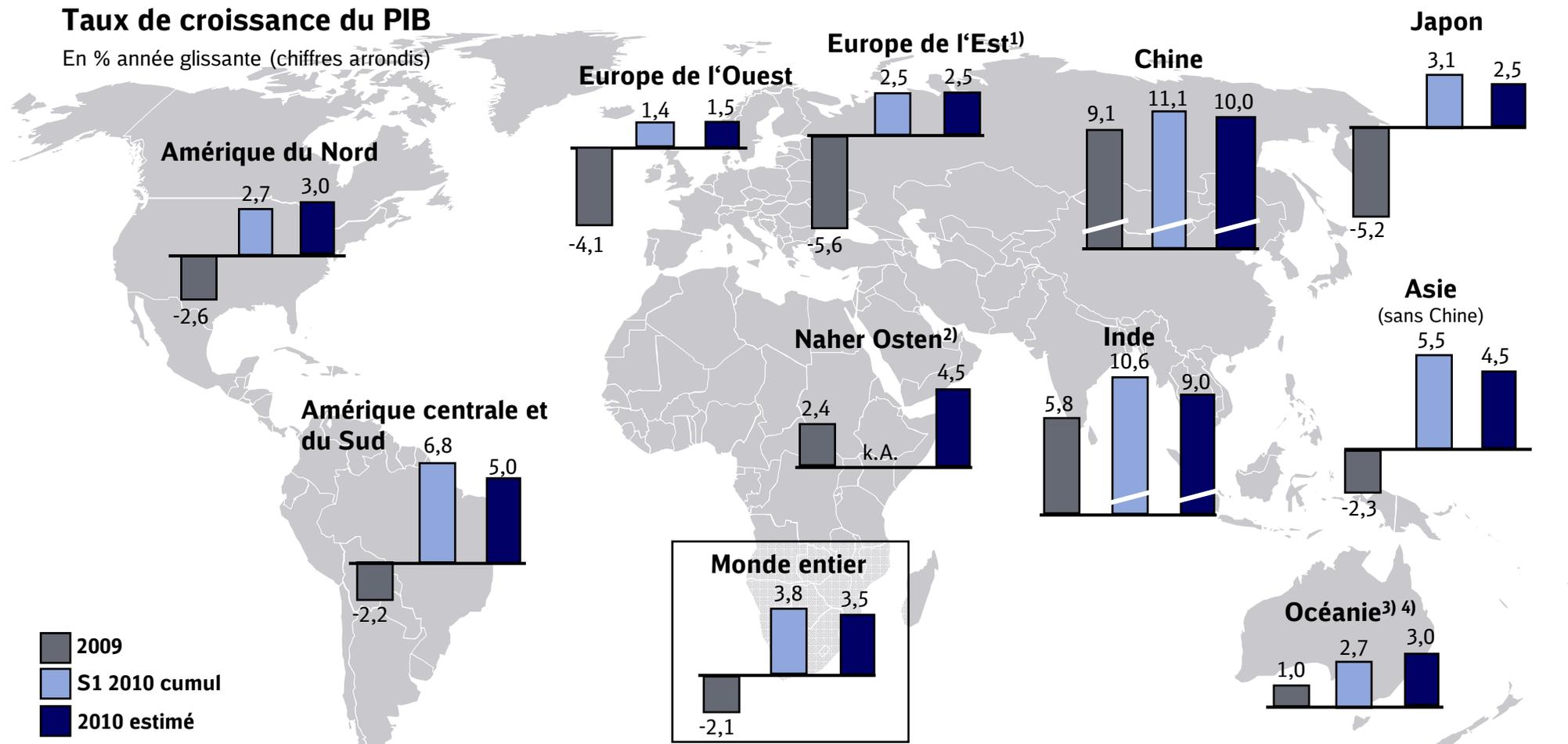
Financer le système ferroviaire

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)

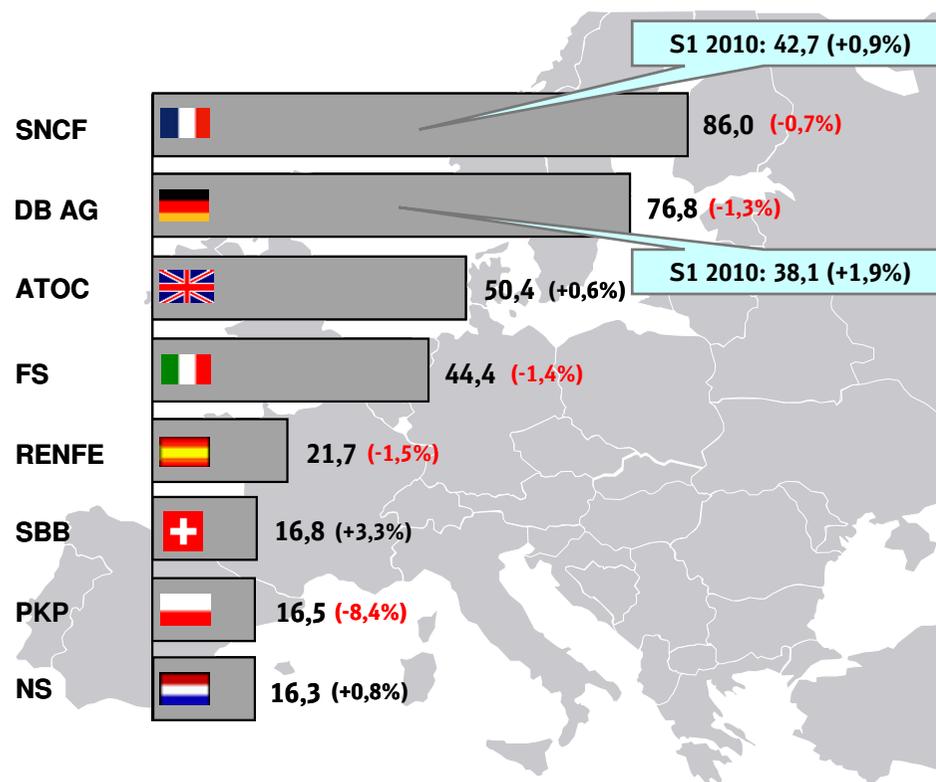


¹⁾ Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Rép. tchèque, Slovaquie, Hongrie, Slovénie, Russie; ²⁾ Péninsule arabe, Israël, Territoires palestiniens, Iran, Iraq, Égypte, Jordanie, Liban, Syrie; ³⁾ Q1 2010 cumulé ⁴⁾ Australie, Nouvelle-Zélande; Source: FERI, InnoZ (Daten-, Prognosestand September 2010)

Les effets de la crise se sont largement répercutés dans l'activité ferroviaire, en particulier dans le fret.

Évolution de l'activité transport ferroviaire de voyageurs en 2009

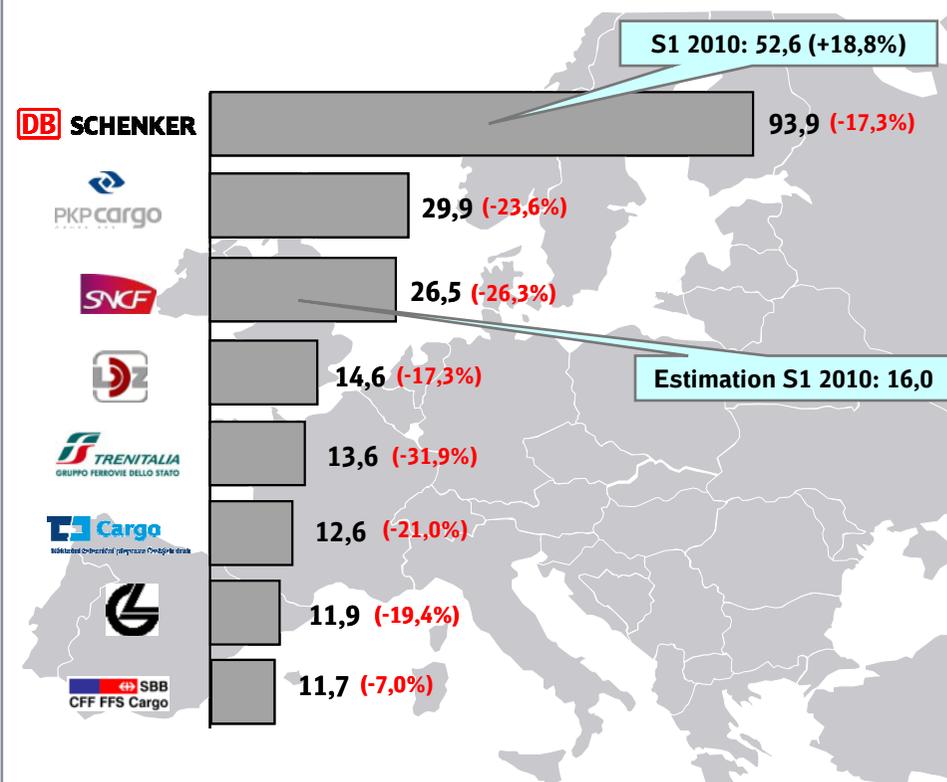
(mrds. personnes-km, variation en % année glissante)



Source: UIC

Évolution de l'activité fret ferroviaire en 2009

(mrds. tonnes-km, variation en % année glissante)



Source: UIC

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. Pepy „Le conflit social a été dévastateur pour le fret“

Sortir de la crise économique

Financer le système ferroviaire

Organiser la concurrence

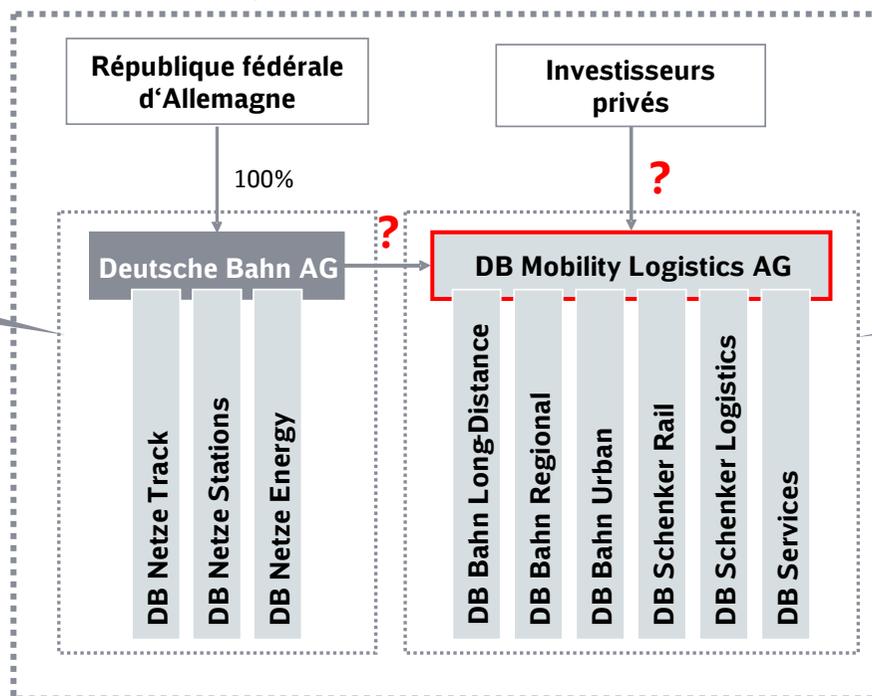
La question de la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation ne doit pas occulter l'existence d'intérêts divergents entre les acteurs

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

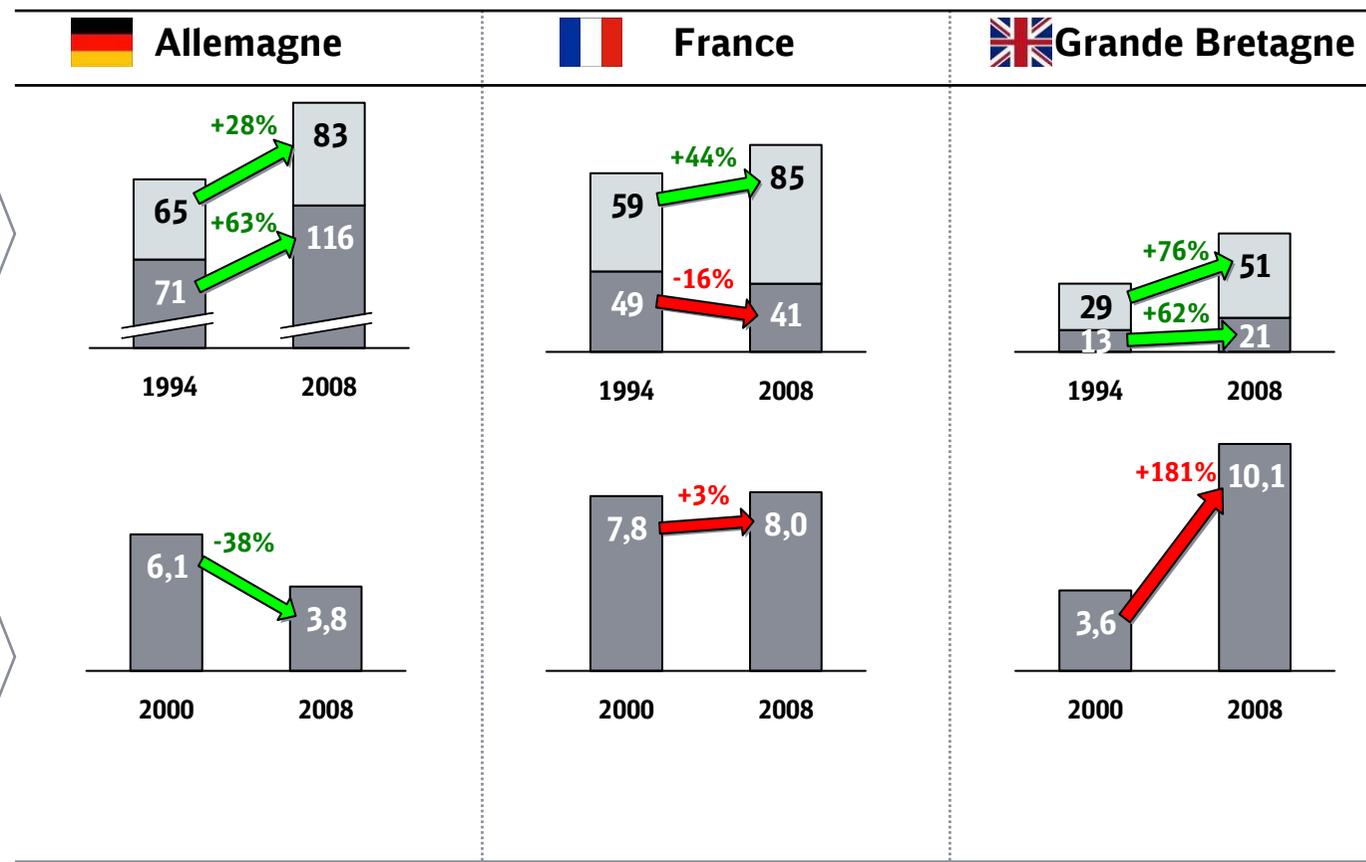
- Viabilité économique de l'infrastructure
- Couverture des coûts complets assortie d'une rentabilité du capital employé
- Optimisation de l'exploitation des capacités
- Financement à LT de l'infrastructure assuré



Objectifs du Transporteur

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

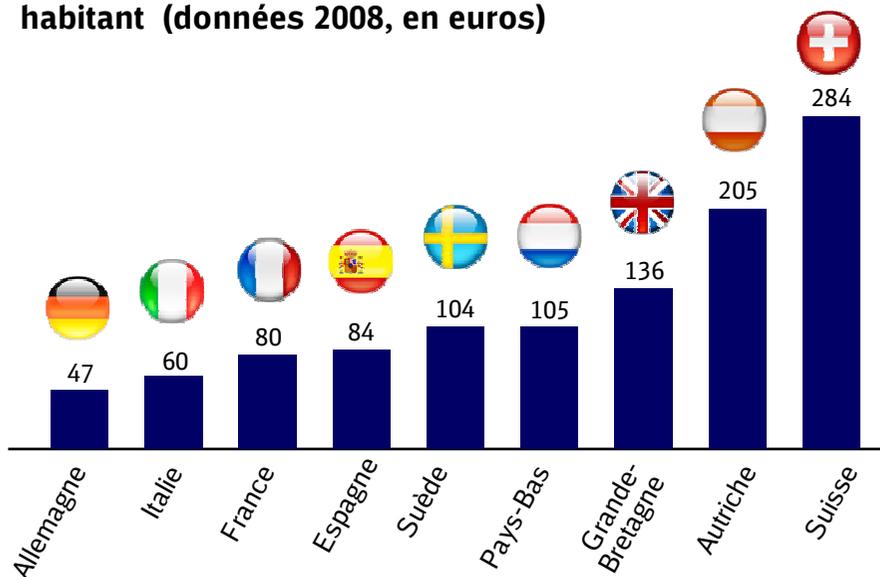
En Allemagne, le modèle intégré a permis de soulager le budget de l'État, contrairement aux pays ayant choisi un autre modèle



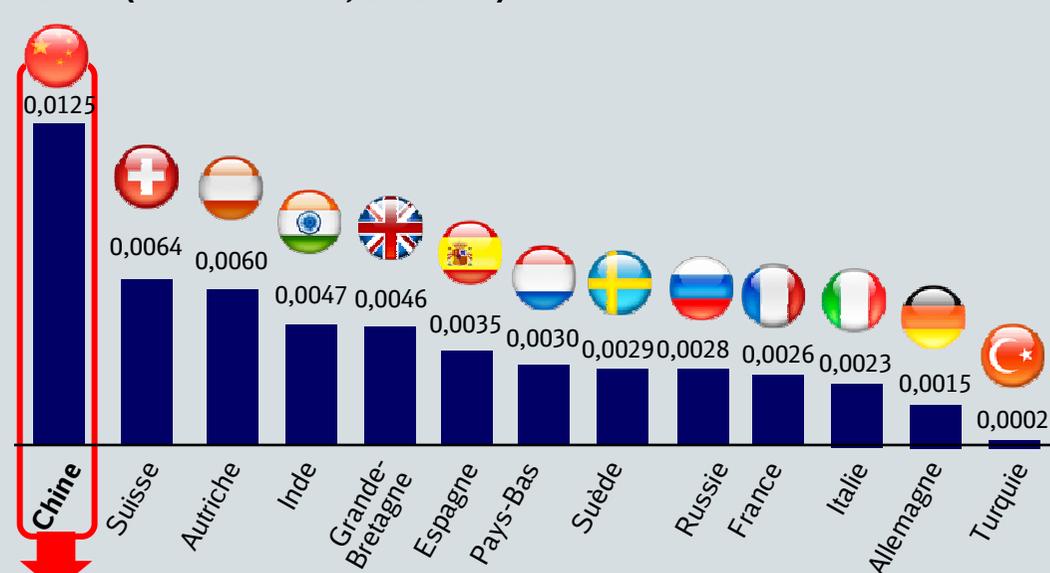
• Les contributions publiques intègrent les dotations aux AOT, EF et GI.
 Source: Statistiques équipement gouvernement français, Department for Transport, Office of Rail Regulation, Eurostat, DB AG

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:

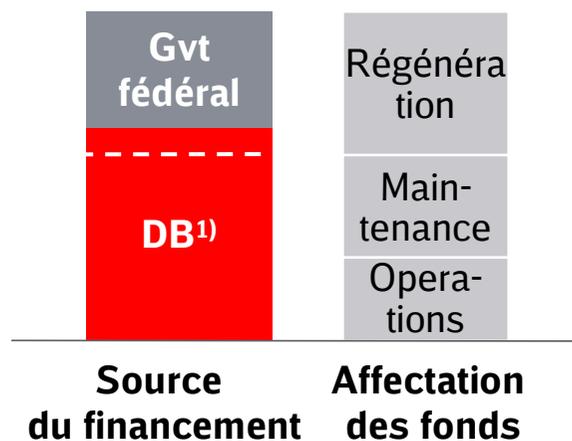
- Volontarisme manifesté au cours du plan quinquennal (2006-2010): investissements dans le ferroviaire, objectif: accroître la part de marché du transport ferroviaire
- 2009: investissements ferroviaires > investissements routiers (Jan.-Sept.): 79 Mrd. € contre 78 Mrd. €
- Croissance des investissements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

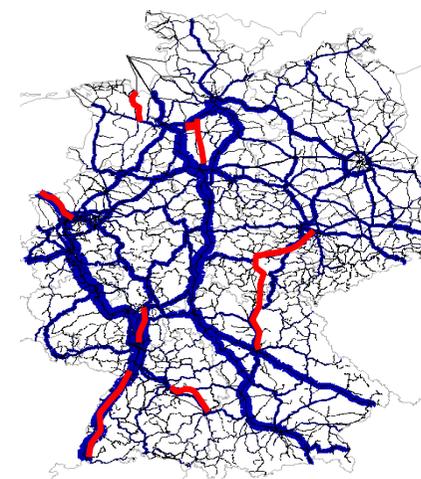
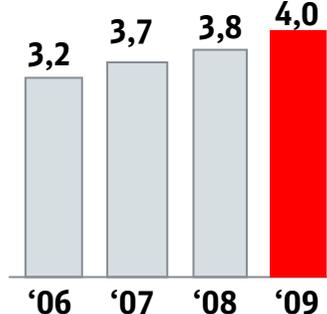
Financement de l'infrastructure existante (voies et gares)



- Le Gouvernement fédéral couvre les frais de régénération
- DB finance le coût de la maintenance, des operations et participe au financement de la régénération
- La contribution de la DB est couverte par le produit des droits d'accès à l'infrastructure

Financement de l'infrastructure nouvelle ?

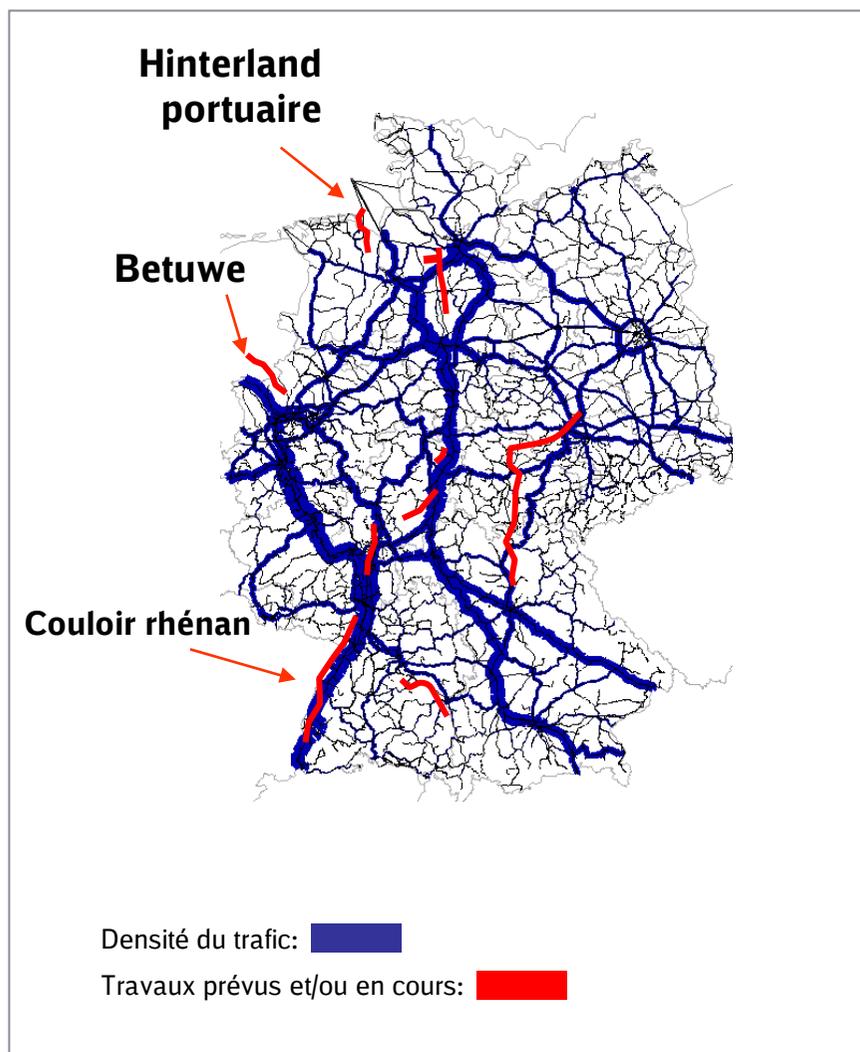
Fonds publics affectés à l'infrastructure (GEUR)



- Les investissements nouveaux sont en principe financés sur le budget fédéral
- La Deutsche Bahn AG contribue de manière croissante au financement
- Quid des effets de la crise sur le financement 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

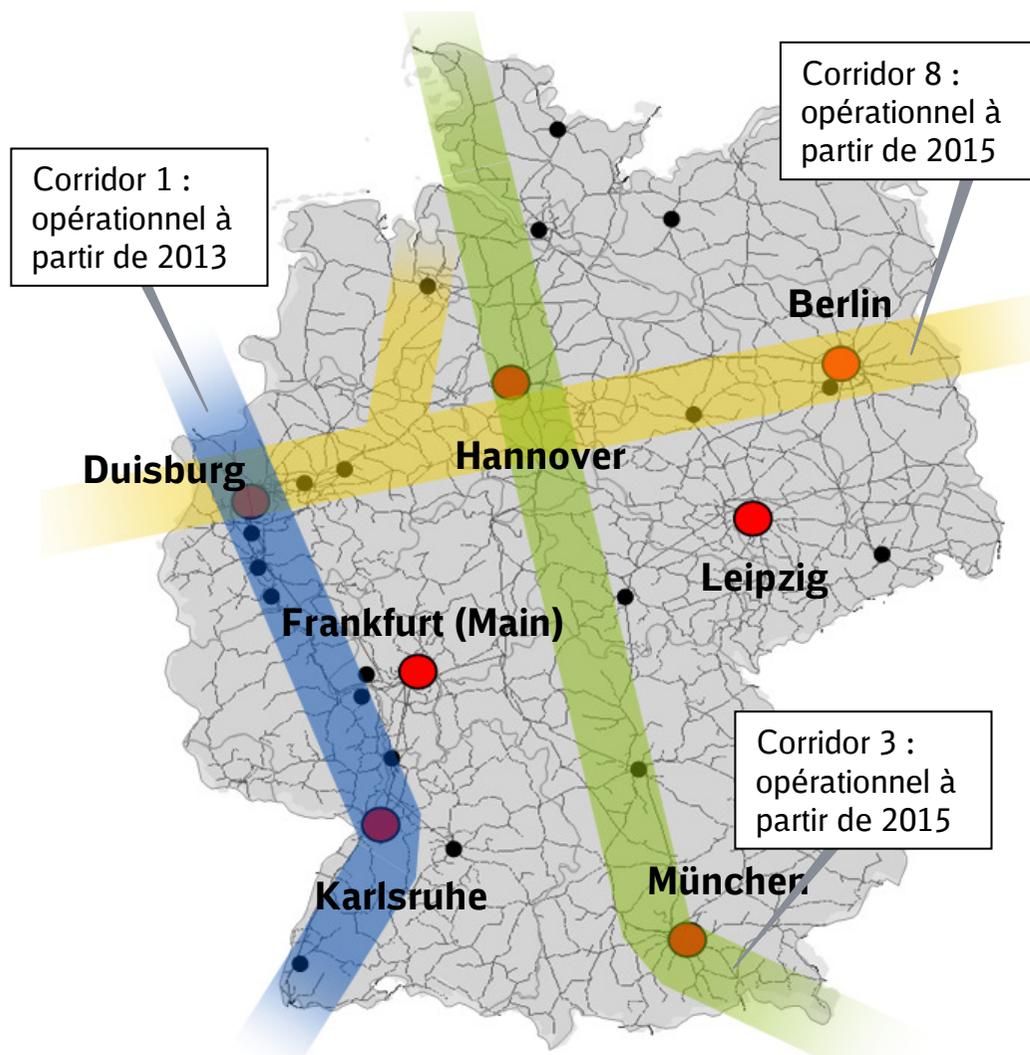
- **Priorité donnée à l'élimination des goulots d'étranglement** à proximité des hubs à fort potentiel de croissance
- Relier le réseau allemand aux corridors internationaux de transport
- **Développer l'hinterland portuaire** et ses connexions au réseau ferré national

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

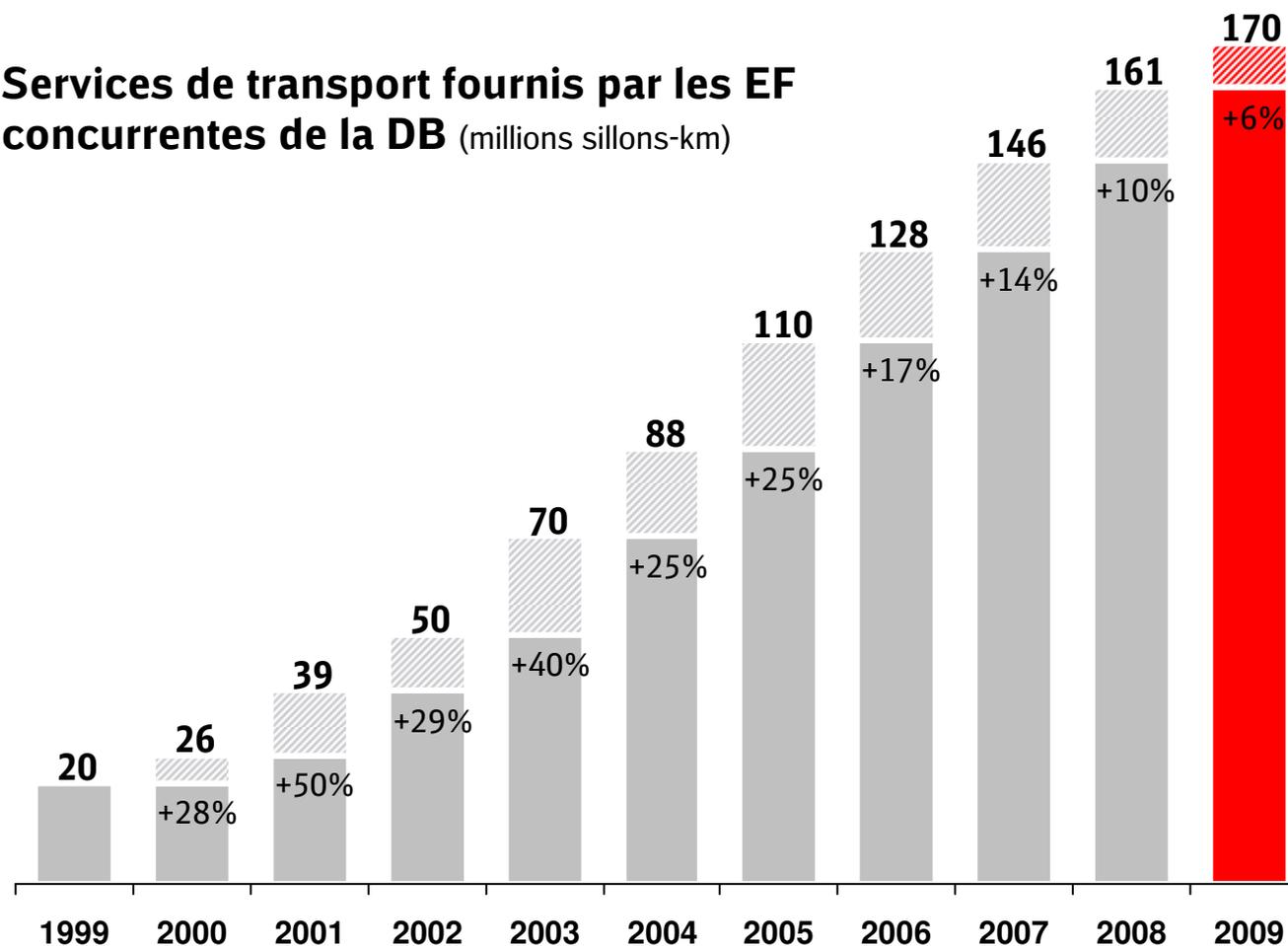
Sortir de la crise économique

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)



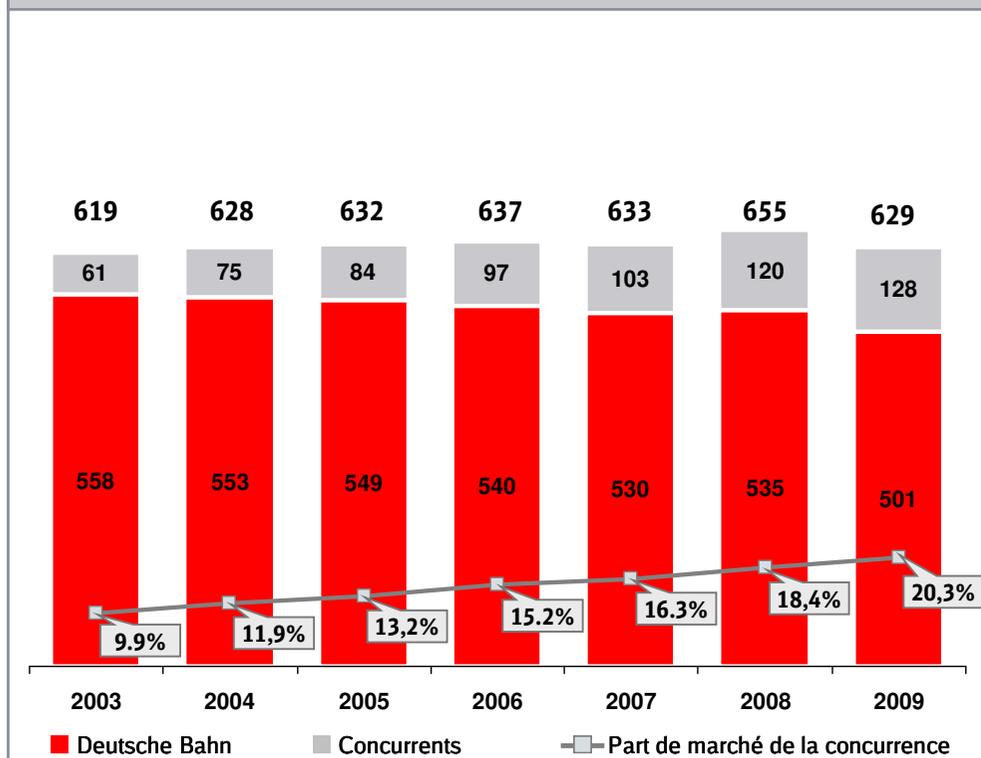
- Croissance de 10 % /an en moyenne de l'activité des concurrents de la DB (+6 % en 2009 par rapport à 2008)
- La concurrence représente environ 17 % du volume d'activité de DB Netz AG (contre 16 % en 2008 et 14 % en 2007)

▨ Variation en %, année glissante

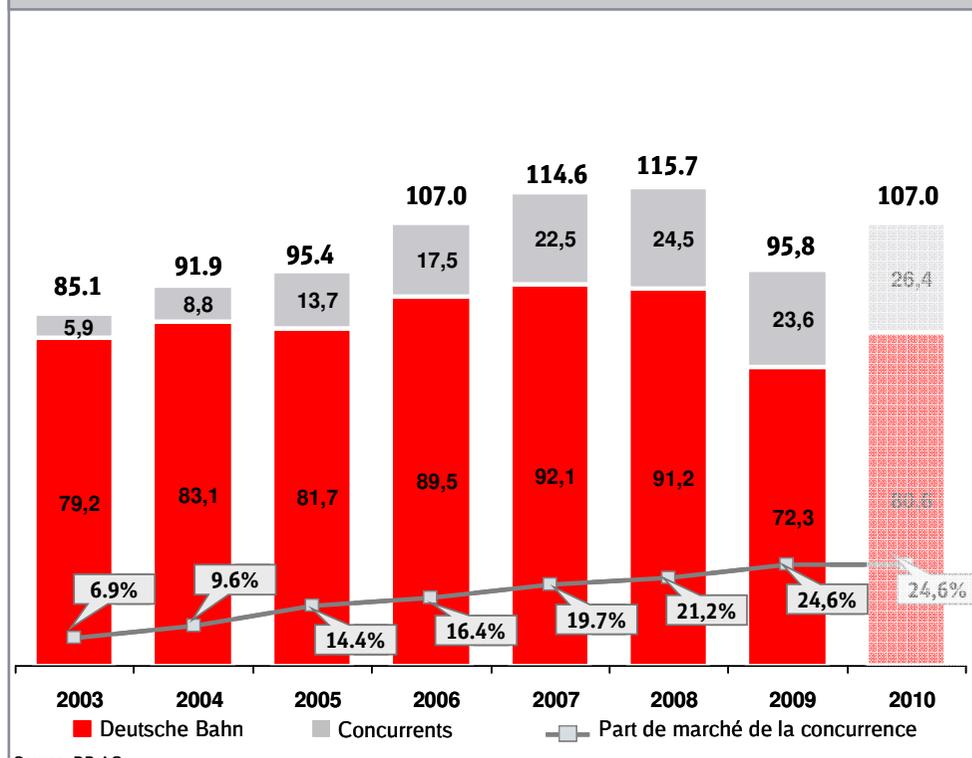
Source: DB AG

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)

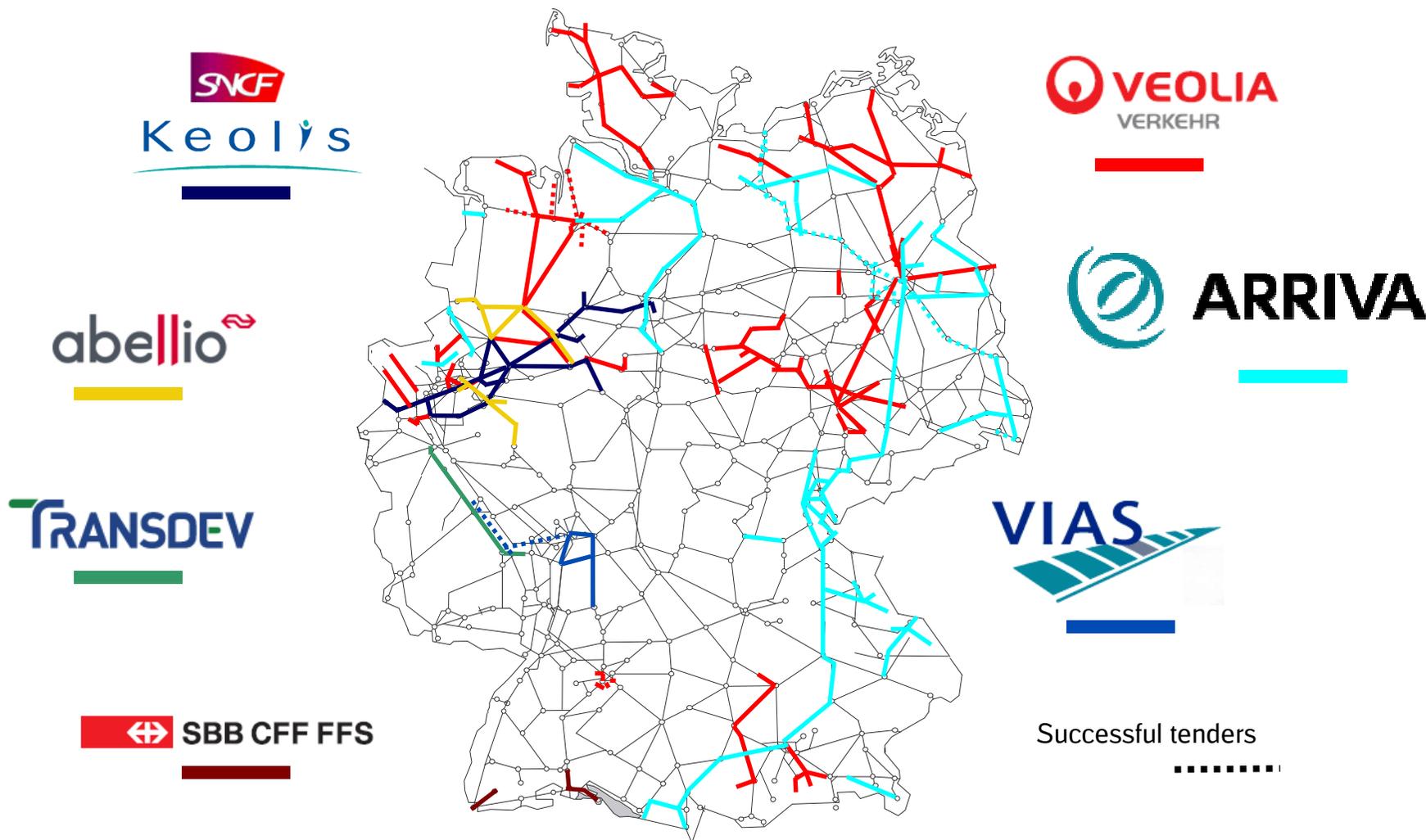


Transport ferroviaire de marchandises: les concurrents de la Deutsche Bahn possèdent près de 25 % des parts de marché (milliards tonnes-km)

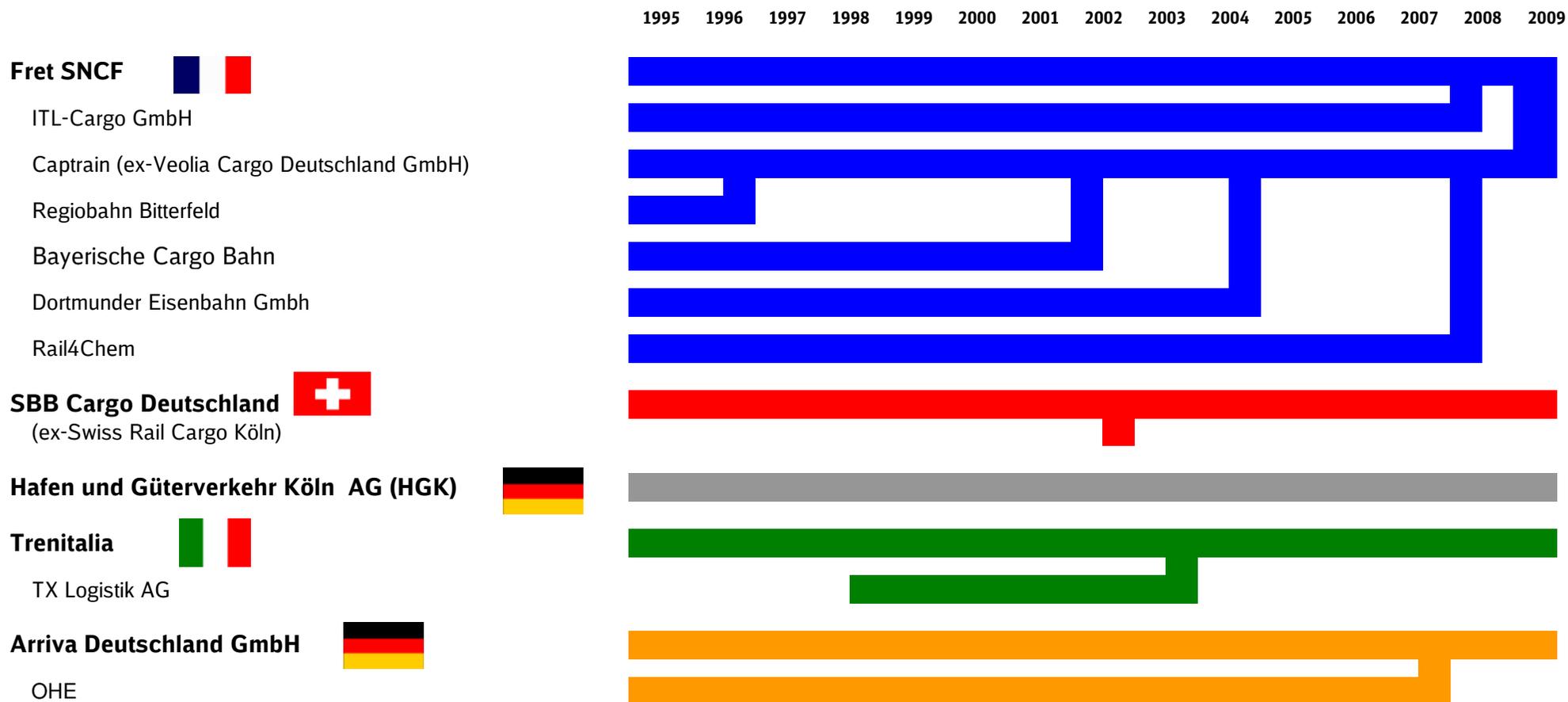


Chiffres 2010 : estimation

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 %)

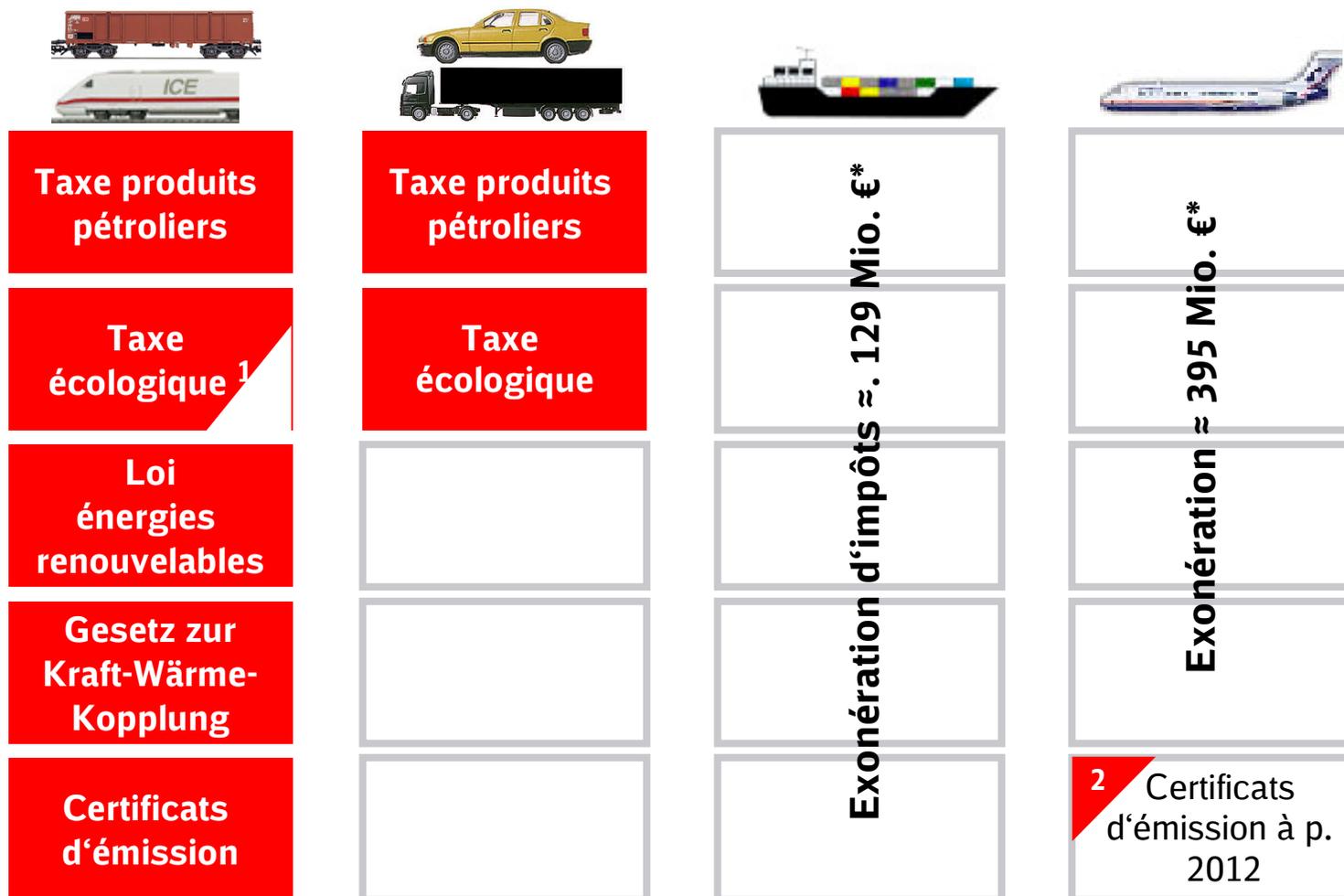
Rôle des pouvoirs publics

- 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



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

² 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"> ■ Mise en place d'une autorité de régulation dotée de fortes compétences 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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
<ul style="list-style-type: none"> ■ Gestionnaire d'infrastructure doté des garanties d'indépendance en matière d'attribution des sillons 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Répartition des compétences RFF/SNCF GID complexe pour tous ■ L'impartialité du GID doit être effective
<ul style="list-style-type: none"> ■ Clarté des règles de tarification de l'infrastructure 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Des hausses massives de tarification des sillons à grande vitesse ont été annoncées
<ul style="list-style-type: none"> ■ Clarté du cadre fiscal 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Incertitudes vis-à-vis de l'IFER ■ Taxe sur les billets TGV pour le financement des trains d'équilibre du territoire annoncée
<ul style="list-style-type: none"> ■ Accès aux infrastructures (facilités essentielles) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Les modalités d'accès aux centres de maintenance restent à clarifier

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"> ■ Nécessité de pouvoir effectuer des dessertes intérieures dans le cadre de dessertes transfrontalières 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Le cabotage est indispensable pour l'équilibre économique des transports transfrontaliers (Cf. Directive 2007/58 CE) ■ Le décret 2010-932 prévoit de nombreuses restrictions au cabotage, voire son interdiction (surajoutant en-celà au texte de la directive)
<ul style="list-style-type: none"> ■ Clarification du cadre économique dans lequel s'effectuent les dessertes ferroviaires 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 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.
<ul style="list-style-type: none"> ■ Accès non discriminatoire aux gares 	<ul style="list-style-type: none"> ■ La tarification des gares doit se faire sur des critères impartiaux ■ Le personnel des gares doit donner tous les gages d'impartialité