

14^e Journée doctorale en transport, AFITL

La libéralisation du rail en Allemagne

Quelles nouvelles dynamiques pour le transport ferroviaire de voyageurs ?

Sylvain Séguret

Centre de recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement
Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Direction de la stratégie et du développement durable
Réseau ferré de France

sylvain.seguret@rff.fr



Introduction

- Définitions et problématique
- Enseignements de l'ouverture du fret et du transport régional à la concurrence
- La spécificité du transport grandes lignes en matière de concurrence

Pourquoi étudier...

- ... la libéralisation ? 3 sujets majeurs :
 - La législation européenne introduit la concurrence
 - Modernisation du service public, de son organisation et des entreprises étatiques
 - Transport ferroviaire qualifié de mode durable
- ... l'Allemagne ?
 - Premier pays d'Europe pour le transport ferroviaire
 - Vraies réformes ferroviaires
 - Fonctionnement économique proche du système français
 - Maturité de la concurrence

3

La libéralisation ferroviaire dans le contexte européen

- Définition stricte : possibilité pour une entreprise ferroviaire de faire rouler ses trains sur une infrastructure qui ne lui appartient pas.
 - Intérêt immédiat : diminuer les interfaces pénalisants (trafic international notamment)
 - A distinguer de la privatisation
- Définition plus large : associer plusieurs acteurs tous responsables d'une fonction
 - Séparation infrastructure / services ferroviaires → GI, EF
 - Régionalisation : Régions/Länder → autorité organisation de transport
 - Régulation : les activités récemment ouvertes à la concurrence ont besoin de régulateur
- Dans un contexte historique commun à tous les systèmes ferroviaires européens
- Libéralisation a des impacts sur le fonctionnement politique, économique et technique du système

4

Pourquoi ouvrir à la concurrence ?

- Changer un système qui ne marche plus :
 - ⇒ Part modale du fret ferroviaire en Allemagne 1950 - 1990 : de 56 à 20 %
 - ⇒ Stagnation du transport de passagers, besoin d'une nouvelle impulsion en particulier dans le transport régional (fermeture de lignes...)
 - Réforme ferroviaire allemande (1993) avec pour objectifs explicites :
 - Augmenter le trafic ferroviaire et favoriser le report modal grâce à une orientation vers le client/l'utilisateur
 - Rendre le transport ferroviaire plus efficace et moins dépendant des subventions
- = principes du DD
≠ motifs de réforme du système ferroviaire français

5

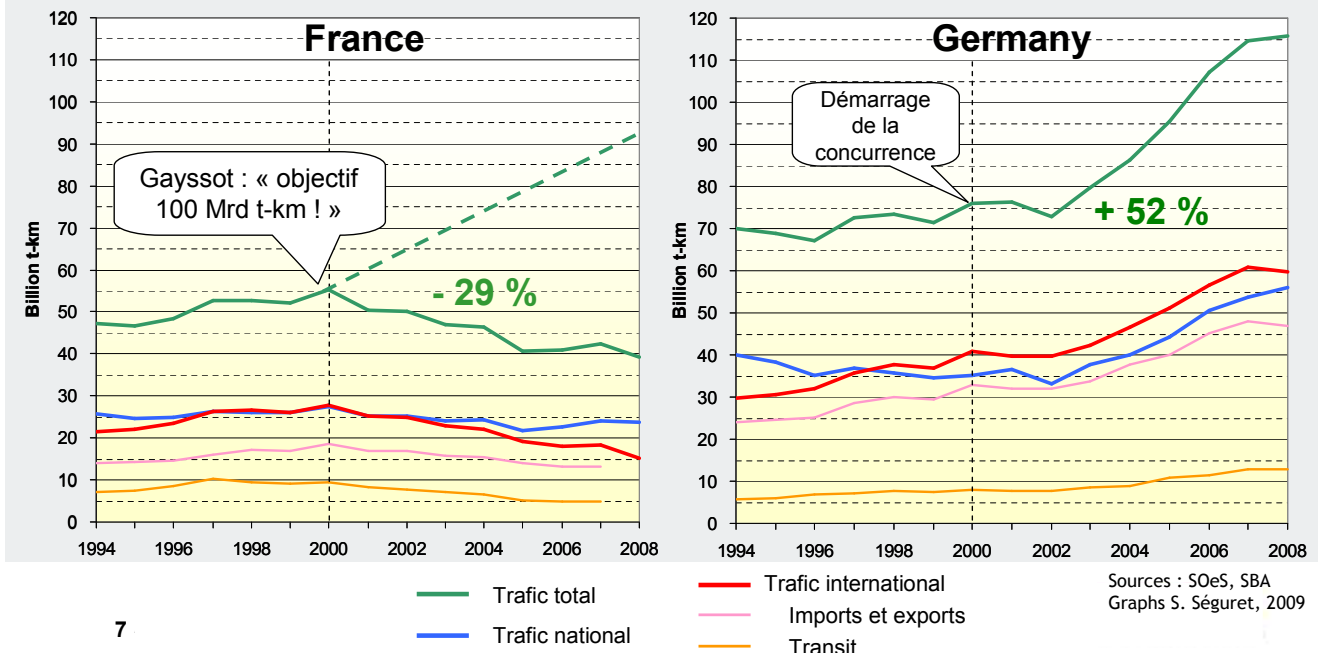
Des marchés qui fonctionnent bien

**Fret et transport régional
en Allemagne**

6

Les enseignements du fret

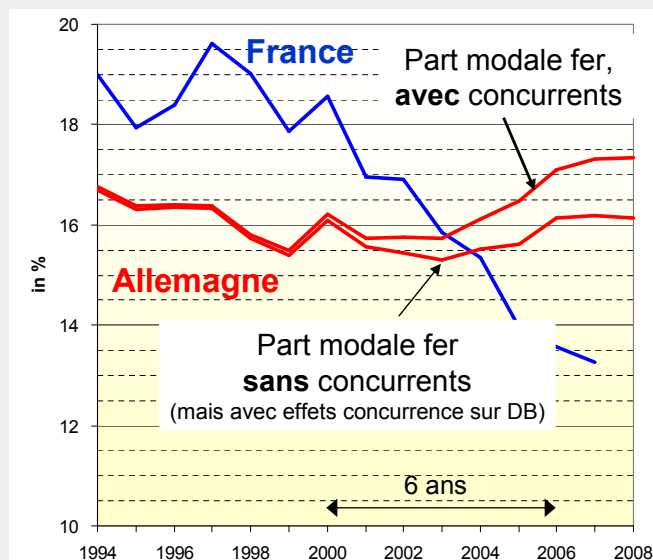
- Concurrence sur le marché
- L'Allemagne a considéré la libéralisation comme un moyen de soutenir le transport ferroviaire ≠ France



Les enseignements du fret

- Jusqu'en 2000, part modale stable
- 2000 - 2003:
 - Allemagne : démarrage de la concurrence
 - DB renonce à certains trafics et en perd d'autres
 - Les concurrents compensent
 - France : maintien du monopole
- 2003 - 2008: DE : part modale du fer + 1,6 pt, dont 1,2 des concurrents
FR : début de l'ouverture du fret (2005)
- La France a "perdu" 6 ans... et 6 pts de part modale ferroviaire !
- Le transit montre que les évolutions du fret ne sont liées à la conjoncture industrielle nationale

Rail : part modale, part de marché



* route, fer, fluvial et conduites.

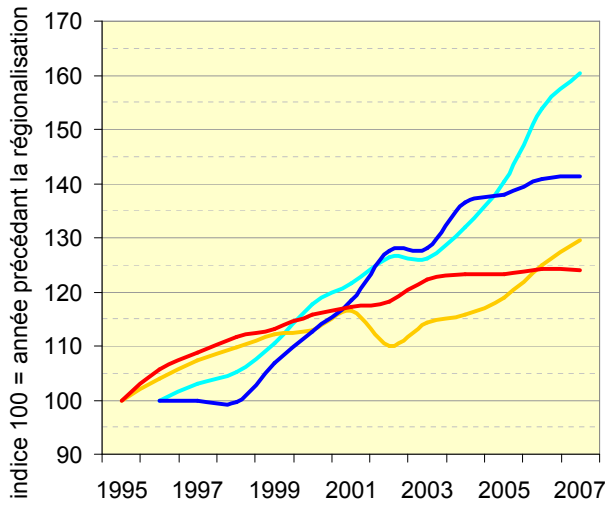
France : trafic routier uniquement sous drapeau français ; Allemagne : trafic routier entier

Sources : SOeS, SBA ; Graph S. Séguret, 2009

→ Des opérateurs orientés vers la demande rendent le rail plus attractif

TER français : performance ou rattrapage ?

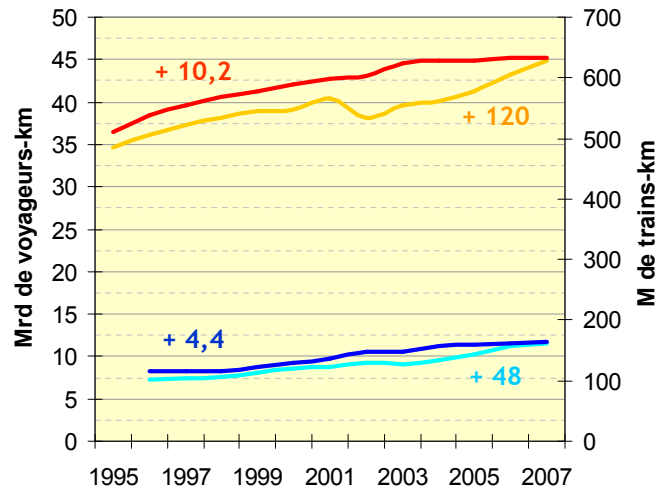
Evolution relative des trafics



Sources : SNCF, DB, RFF
Graphs S. Séguret, 2008

— France voy-km
— France trains-km

Evolution absolue des trafics



— Allemagne voy-km
— Allemagne trains-km

- ➔ Conséquences identiques de la régionalisation sur les trafics
- ➔ Augmentation de trafic deux fois plus importante en Allemagne

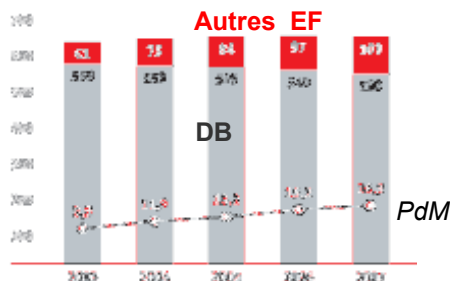
Les opérateurs de transport ferroviaire régional en Allemagne

Deutsche Bahn, 530 M trains-km

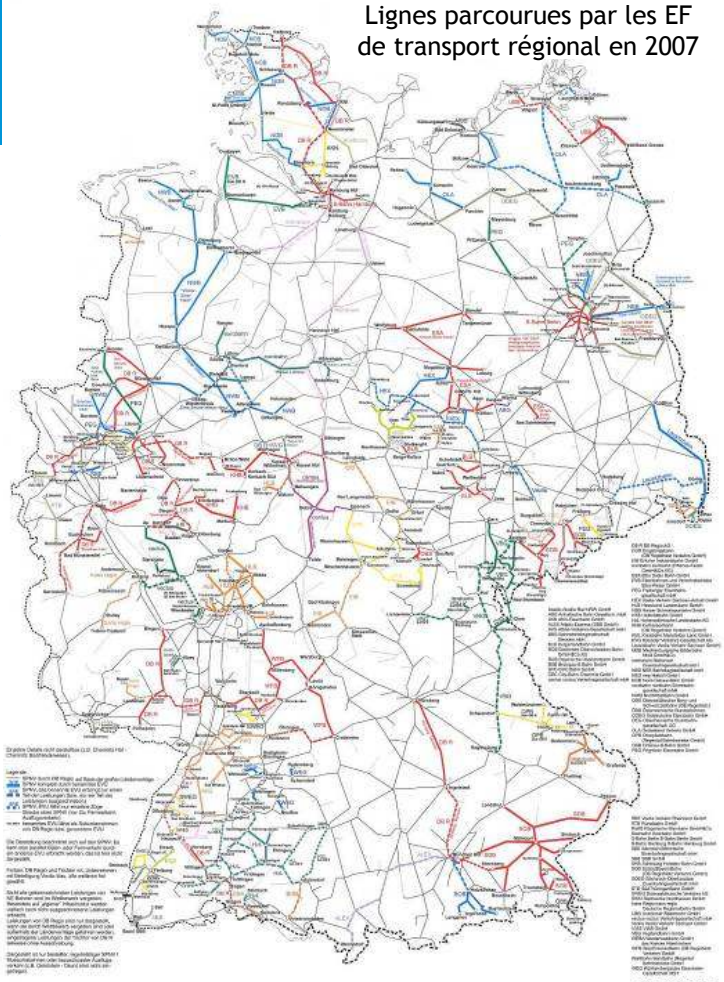
- Contrats principaux avec les Länder
- Remporte 40 % des appels d'offres

Autres compagnies, 100 M trains-km :

- **EF publiques :**
 - sur leur propre infrastructure
 - Concurrence à DB sur son réseau
- **EF publiques étrangères :**
 - CFF, NS, CFL...
- **Grands groupes privés :**
 - Veolia, Arriva, Keolis, Transdev...



Lignes parcourues par les EF de transport régional en 2007



Le Schleswig-Holstein, pionnier de la concurrence



Hambourg :

ville de 1,7 M d'hab.

périphérie de ~ 0,8 M

structure les réseaux de transport du Sud du SH

Structure urbaine du SH :

Kiel (capitale), 230.000 hab.

Lübeck, 210.000 hab.

Flensburg, 85.000 hab.

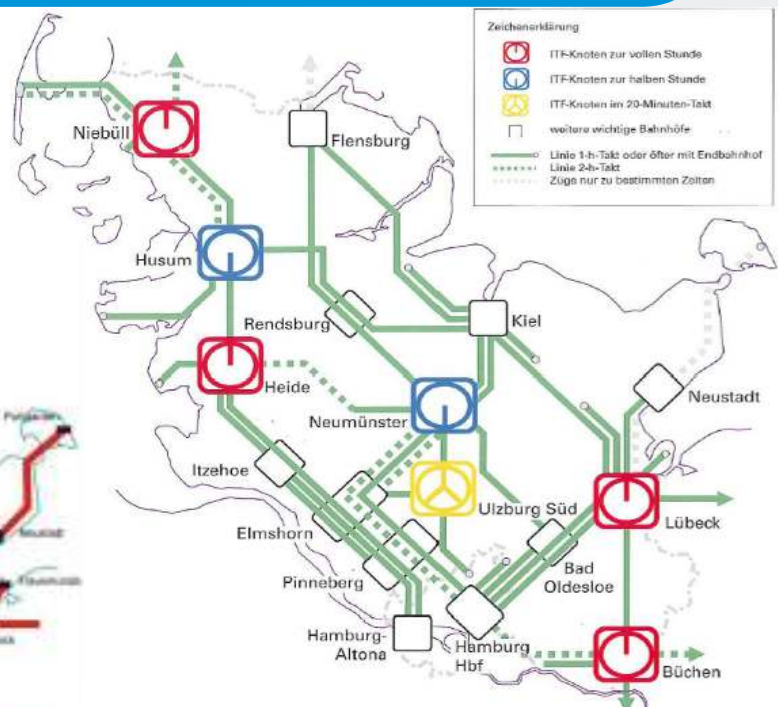
Neumünster, 80.000 hab.

Un réseau de 1.165 km de ligne

- électrifié à 22 %
- 72 % à voie unique
- 167 gares

Un réseau de qualité intégralement cadencé et mis en concurrence

Cadencement et nœuds de correspondance en Schleswig-Holstein



Le partage du réseau entre opérateurs

Les services longue distance en *open access*

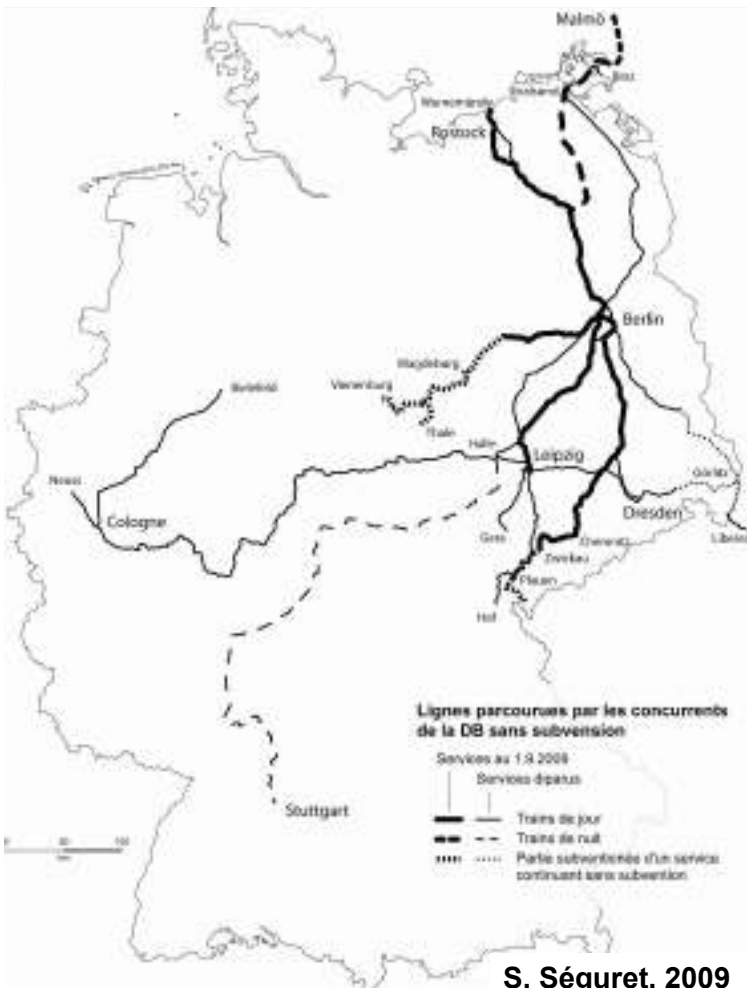
Echec à méditer

13

Contexte

- Régime *open access* : exploitation d'un service ferroviaire sans concession sur la base de l'accès libre à l'infrastructure ⇒ concurrence sur le marché
 - Les EF décident seules d'agir sur ce marché en fonction de leur intérêt
 - Pas de concession ⇒ pas de subvention. Principe régissant le marché des services grandes lignes (GL) en Allemagne et en France
 - UE : Ouverture à la concurrence des services internationaux en 2010
 - Ouverte légale en Allemagne dès 1994, 1^{er} opérateur en 2000
 - 2009 : très faible part de marché des concurrents GL de DB
0,6 % des trains-km et 0,2 % des v-km
- ⇒ Argument DB : la forte intensité capitalistique pour l'achat de rames découragerait les concurrents
- ⇒ Pourquoi l'ouverture des GL ne fonctionne-t-elle pas ?

Le réseau grandes lignes de la DB

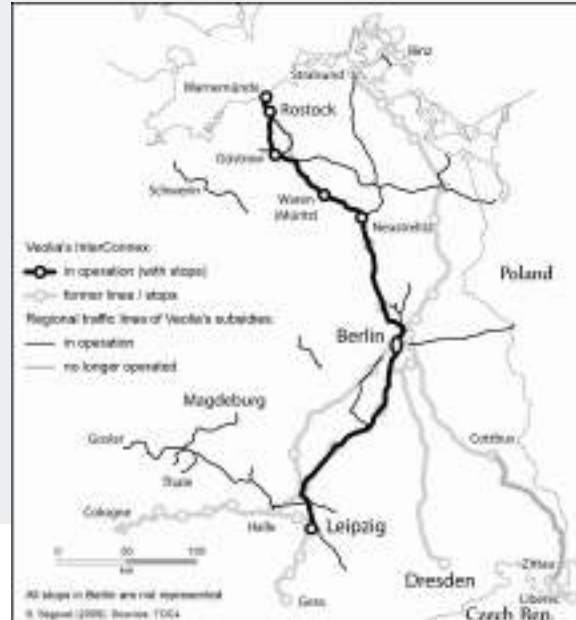


Services tentés sur le marché des GL par les concurrents

GVG	● Offre réduite
Keolis	● 2 mois
Veolia X1	● 3 révisions
Veolia X2	● 2 ans
Veolia X2 bis	● 2 ans
Veolia X3	● 4 mois
Arriva	● Susp. 2 mois
Veolia HBX	● WE unique
Veolia LZX	● 2,5 ans
Reisezug VG	● 2 semaines

Tendances des services GL concurrents de la DB

- En général 1 AR par jour
- Axes peu/pas desservis par les GL de DB, pas de trafic sur LGV
- Prix très bas, exploitation *low cost*
- Clientèle : surtout loisirs vers Berlin
- Service presque uniquement dans l'Est de l'Allemagne
- Pour l'opérateur : relier sa concession régionale à un pôle générateur de trafic



17

La présence régionale et GL de Veolia dans l'Est de l'Allemagne

1) Les difficultés des opérateurs mettent en cause le modèle de l'*open access*

- Le principe de l'exploitation sans subvention impose des difficultés structurelles, bien plus grandes que sur le marché régional :
 - Marché étroit, entre la DB et les RE
 - La maturité de la demande
 - Les incertitudes sur la pérennité du service
 - L'instabilité des conditions de concurrence avec la DB
- ⇒ conditions de concurrence difficiles et peu engageantes
- Stratégie développée :
 - exploitation *low cost*
 - occupation de la place laissée par le retrait de DB sur les lignes déficitaires

18

2) Un minimum d'ouverture GL grâce à celle du transport régional

- **Intégration des moyens de production avec les services régionaux**
 - Pilotage des GL par les filiales locales
 - Souvent pas de moyens spécifiques
 - Intégration des trains GL dans les roulements
 - Disparition des frontières GL/régional : intégration des tarifications GL à l'exploitation de sections régionales
- ⇒ **Sans l'ouverture à la concurrence du transport régional, aucune concurrence GL n'aurait été possible, vu les difficultés des EF à trouver une exploitation stable**
- ⇒ **Situation française ?**

19

