

Pourquoi les AOT allemandes peuvent financer deux fois plus d'offre TER pour un budget donné ?

Analyse et enseignements pour la France

Cercle des Transports 15/12/2015

Jean-Marie Beauvais, Trans-Missions

Andreas Wettig, Trans-Missions

1 – Chiffres du train régional en France et en Allemagne

Volume de l'offre offert

- France : 246 millions train-km / 3,7 par habitant
- Allemagne : 674 millions train-km / 8,3 par habitant

Fréquentation

- France : 31 milliards voyageurs-km / 471 par habitant / 126 par train-km
- Allemagne : 52 milliards voyageurs-km / 646 par habitant / 77 par train-km

Coût complet

- Région X : 23,00 €/tkm / Allemagne : 15,16 €/tkm

Recettes du trafic

- Région X : recettes 7,29 € par tkm / 9,0 ct par vkm / couverture 31,7 %
- Allemagne : recettes 6,07 € par tkm / 7,8 ct par vkm / couverture 40,1 %

France : 2014 , yc Transilien et RER RATP ; Allemagne 2015

2 – La trajectoire financière pour les AOT

TER France	2002	2010	Évolution en € courants	Évolution en € constants
Subventions (M€) <i>yc tarifaires, hors MR</i>	2 007	3 392	69%	51%
Trains-km commerciaux (millions)	138	159	15%	
Subvention en € par train-km	10,20	15,24	49%	31%
Quote-part en concurrence	./.	./.		

141% des dotations de l'Etat

TER Allemagne	2002	2010	Évolution en € courants	Évolution en € constants
Subventions (M€) <i>yc tarifaires, MR</i>	5.396	5.502	2%	-10%
Trains-km commerciaux (millions)	604	636	5%	
Subvention en € par train-km	8,93	8,65	-3%	-14%
Quote-part en concurrence	9%	20%		

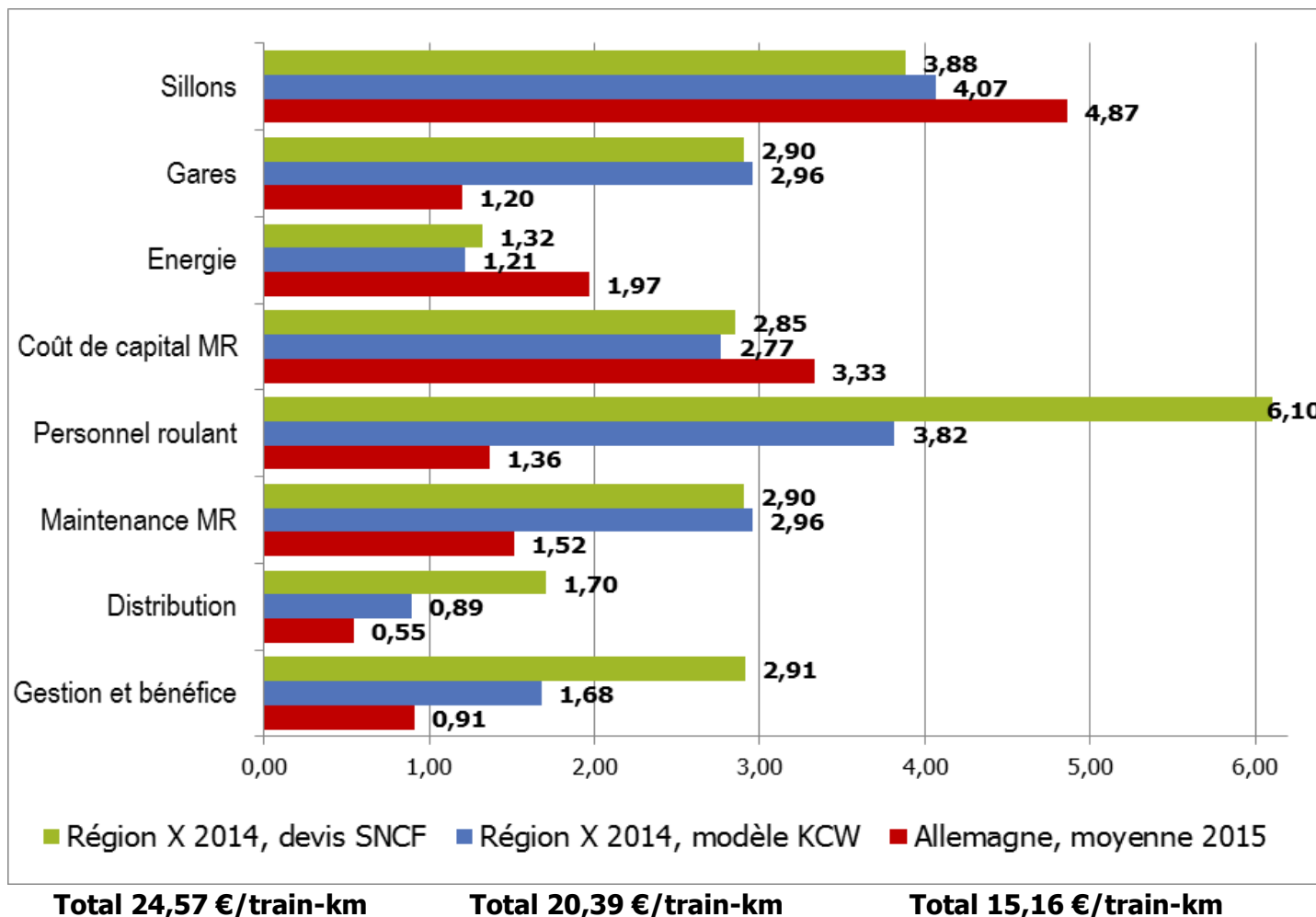
83% des dotations de l'Etat

Sources: France Etude Prédit Beauvais Consultants/KCW, Allemagne Wettbewerber Report Eisenbahn 2015/2016, KCW

3

Cercle des Transports – 15/12/2015

2 – Où se trouvent les écarts de coût ?



Sources : Région X : Analyse KCW ; Allemagne : Audit pour la réévaluation des dotations TER de l'Etat, commandé par les Länder (KCW)

3 – Le problème de la productivité

Estimation chiffrée des facteurs d'influence

- **RH roulants** **0,60 €** par train-km
- **Monopôle** **4,00 €** par train-km
- **Faible trafic, offre éparpillée** **4,50 €** par train-km
- **Interventionnisme politique**

3 – Le problème de l'utilité publique – disponibilité de l'offre

Densité du trafic	TER Région X	SPNV Rhénanie-Palatinat
	cadencement horaire atteint nulle part	Minimum = cadencement horaire
beaucoup d'arrêts sont peu desservis (≤ 10 /jour)	cadencement horaire à chaque arrêt	

Amplitude horaire	TER France		SPNV Allemagne	
	Montpellier	17 heures (5:40 – 22:50)	Mainz	24 heures /24
Millau	15 heures (6:00 – 20:53)	Gerolstein	19 heures (4:41 – 0:01)	

Offre du weekend	TER France	SPNV Allemagne
	Weekend = 57% de l'offre en semaine	Weekend = 80% de l'offre en semaine

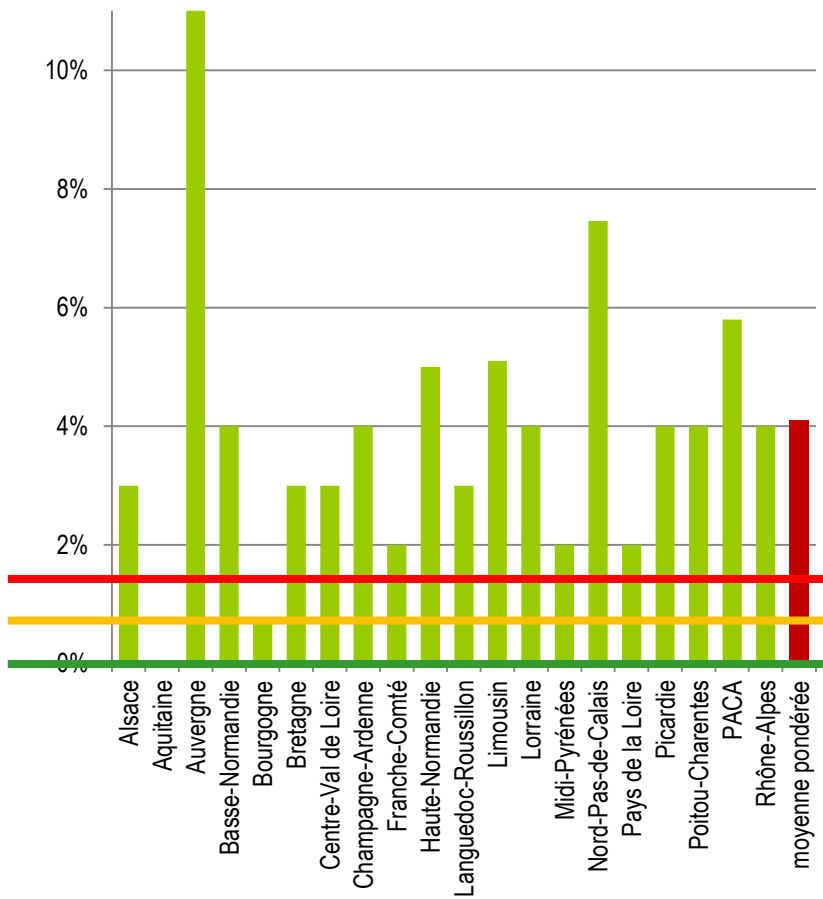


L'offre TER en France est essentiellement orientée aux pendulaires... ayant des heures de travail régulières

Sources : horaire 2014 ; offre weekend bases de données KCW

3 – Le problème de l'utilité publique – qualité de l'offre

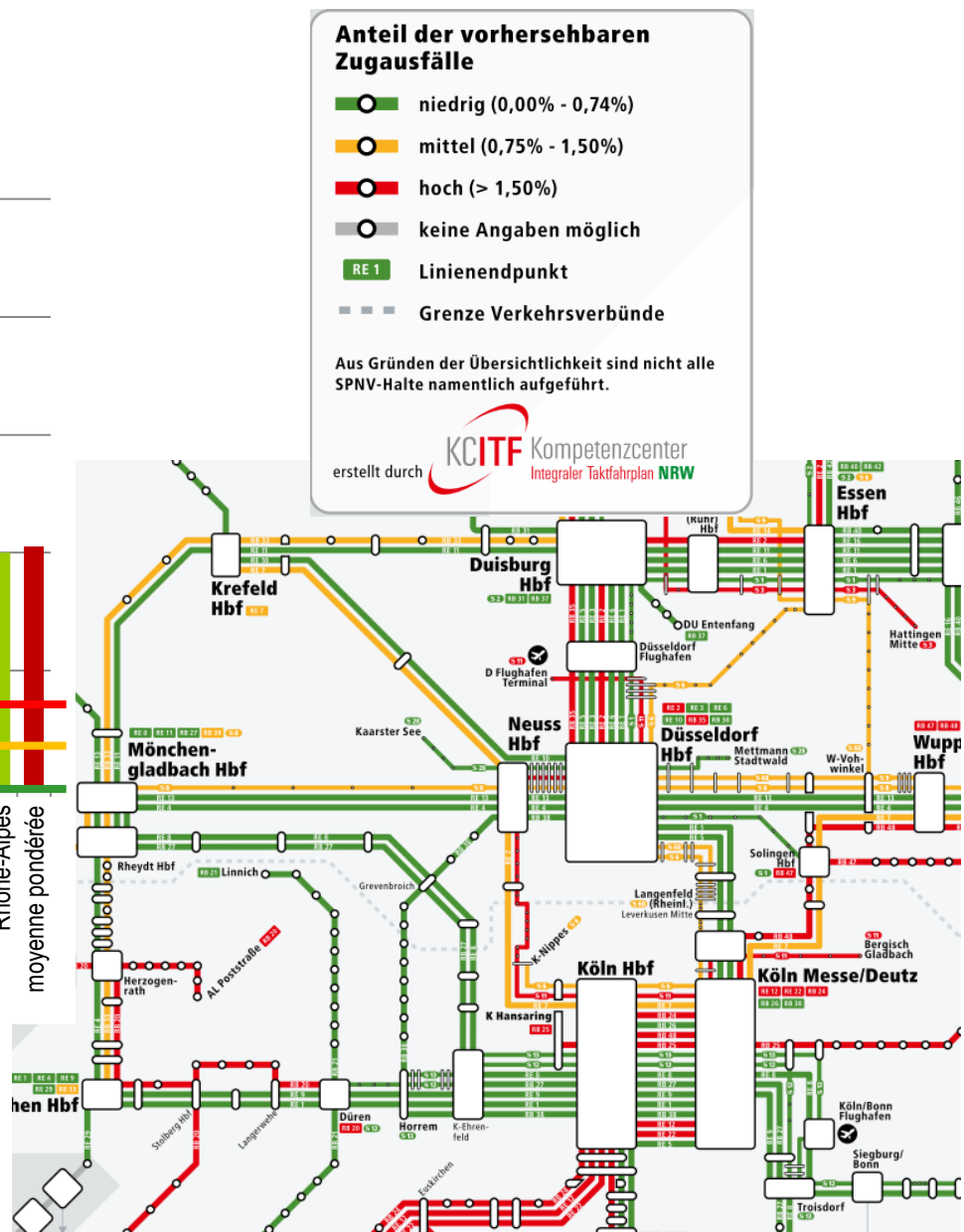
Trains supprimés (2013)



Sources: Ville, Rail & Transports /
Qualitätsbericht SPNV NRW 2013

7

Cercle des Transports – 15/12/2015



4 – Le problème du financement de l'infrastructure

Le statu quo conduit à la fermeture massive de lignes



Source : Fnaut 2014

8

Cercle des Transports – 15/12/2015

4 – Le problème du financement de l'infrastructure

Infra

	Région X	Allemagne
Coût Infra pour le TER <i>par train-km</i>	3,88 €	4,87 €
Recettes SNCF Réseau <i>par km de réseau</i>	24.666 €	114.997 €
yc Redevance d'Accès	70.550 €	



Des coûts similaires pour le TER cachent une réalité très différente quant au financement de l'infrastructure

Gares

	Région X	Allemagne
Coût Gares pour le TER <i>par arrêt en gare</i>	29,73 €	5,56 €
Recettes Gares&Connexions <i>par gare</i>	138.936 €	143.854 €



Des coûts similaires du gestionnaire cachent une réalité très différente quant au coût pour le TER

Sources : Région X: KCW ; Allemagne: Audit pour la réévaluation des dotations TER de l'Etat, commandé par les Länder (KCW)

Où trouver la marge de manoeuvre pour sauver le réseau ?

<i>Conditions cadres</i>	<i>Recettes du trafic</i>	<i>Productivité</i>
TVA à 5,5% Redevances infrastructure Externalités	Tarification Fréquentation	Organisation du travail des roulants Densification du trafic Monopôle Gestion de l'infrastructure et des gares

Monopôle – où est le problème ?

- Les pouvoirs publics sont dans une position de négociation inférieure. Conséquences:
 - Pas d'incitation à la productivité dans la plupart des conventions TER – caractère plutôt d'un « accord de prise en charge des coûts »
 - Incitations à la qualité financièrement très insuffisantes
 - Non-transparence des comptes pour les AOT, ce qui incite la SNCF d'attribuer des coûts diffus au TER (exemple: vente des billets)
 - Peu de pression économique sur la SNCF de s'améliorer, lui permettant de céder aux pressions des syndicats cheminots

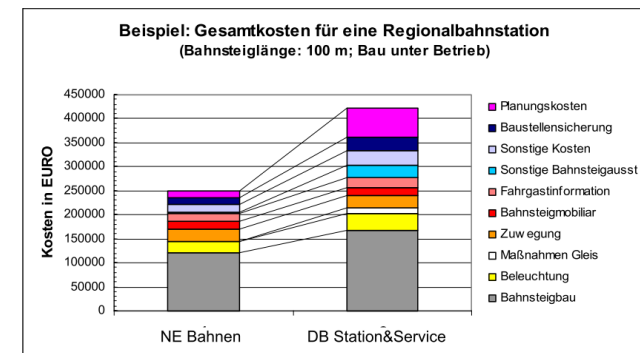
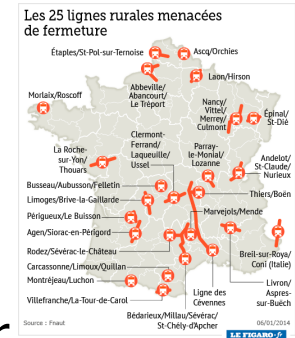


**Résultat: un TER cher pour les pouvoirs publics
et de qualité médiocre pour les usagers**

Deux propositions complémentaires pour relever les défis actuels

A – Transfert des lignes abandonnées à des opérateurs ferroviaires régionaux

- Transférer les lignes que SNCF Réseau ne peut plus entretenir à des opérateurs ferroviaires régionaux à créer
- Périmètre d'exploitation : infrastructure, gares et trafic ferroviaire
- Des exemples allemands montrent qu'il y a un potentiel d'amélioration important par
 - Responsabilité locale
 - Modernisation adaptée de l'infrastructure : standards, priorité à la productivité
 - Productivité par des agents polyvalents
 - Adhésion de la population locale
 - Une « concurrence des idées » pousse tous les opérateurs à s'améliorer



C'est le modèle suisse, pratiqué aussi dans beaucoup de régions allemandes

Source : KCW ; Diagramme : Agentur Bahnstadt 2004 (42 projets DB et 27 NE)

A – Transfert des lignes abandonnées à des opérateurs ferroviaires régionaux

Succès auprès les voyageurs – exemples

- Taunusbahn 1993 (HLB)
 - 1.500 voy./j. \Rightarrow 11.000 (+633%)
- Schönbuchbahn 1996 (Transdev)
 - 2.000 voy./j. \Rightarrow 8.000 (+300%)
- Regiobahn 1998 (Regiobahn)
 - 512 voy./j. \Rightarrow 23.100 (+4.412%)
- Heidekrautbahn 2005 (NEB/Keolis)
 - 1.884 voy./j. \Rightarrow 4.417 (+134%)



Exemples ruraux

- Usedomer Bäderbahn 1995 (DB) – 700 voy./j. \Rightarrow 8.770 (+1.150%)
- Tschopautalbahn 2004 (DB) – 660 voy./j. \Rightarrow 1.310 (+99%)

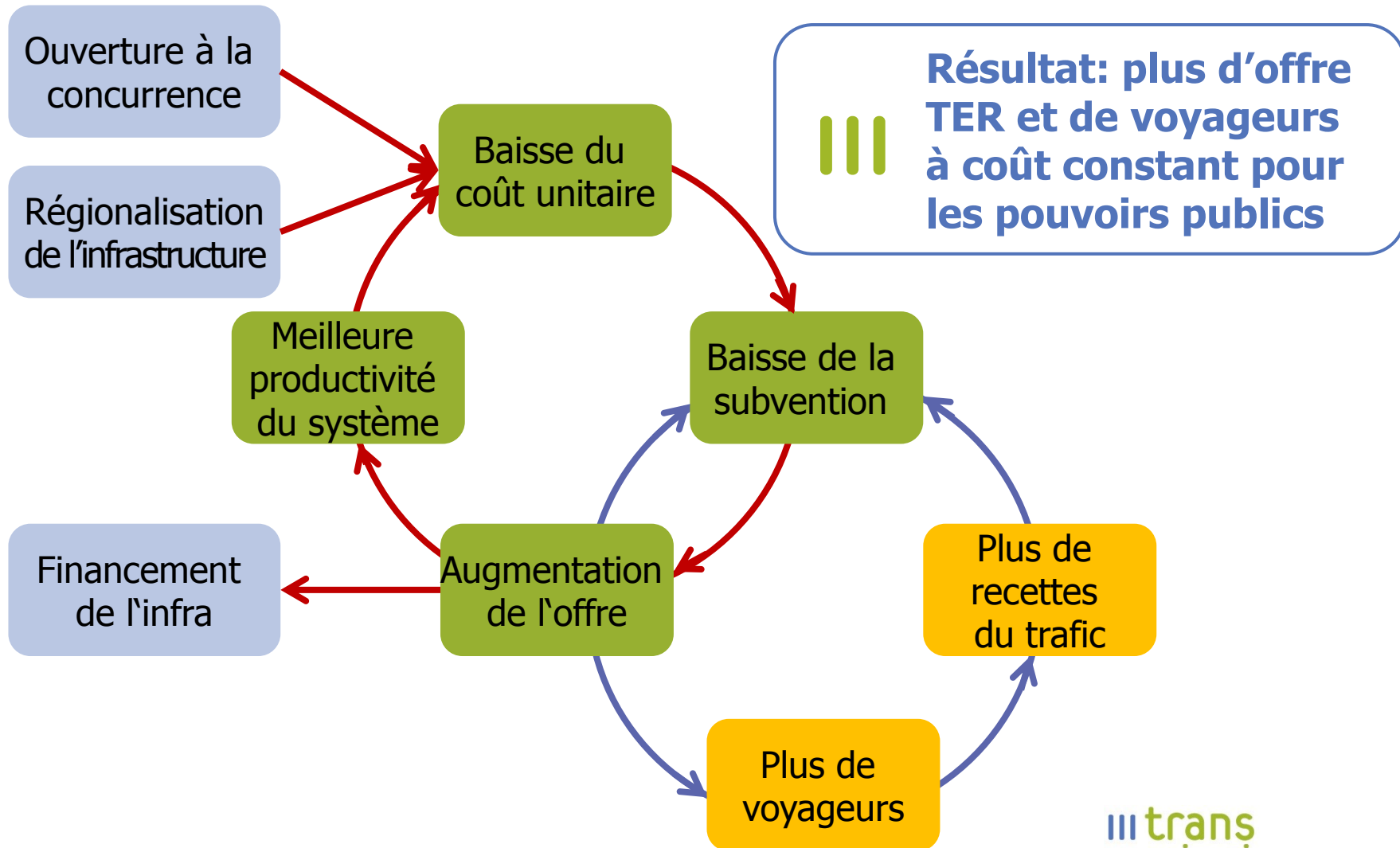


Source : Agentur Bahnstadt 2004 (42 projets DB et 27 NE) ; Allianz Pro Schiene 2014

B – Ouverture à la concurrence : Changer les règles du jeu

1. Les pouvoirs publics sont dans une position de négociation forte – dans un appel d'offres ils définissent les règles du jeu
2. Les opérateurs qui participent à un appel d'offres peuvent calculer uniquement sur la base de l'effort nécessaire pour produire les services demandés – les prix obtenus sont nettement inférieurs (en Allemagne -24% / moyenne 2002-13)
3. Les AOT peuvent imposer des incitations à la qualité efficaces
4. Les AOT sont responsabilisés, sachant qu'elles payent le juste prix pour les services demandés

B – Ouverture à la concurrence et régionalisation : Engendrer un cercle vertueux pour le train régional



B – Ouverture à la concurrence :

Questions pratiques

- Comment le pouvoir public arrive à un résultat financièrement viable dans un appel d'offres ?
- Comment intéresser les opérateurs à candidater ?
- Quel temps est à prévoir pour la transition ?
- Importance d'un GI indépendant et d'une régulation effective

Questions techniques:

- Taille et découpage approprié des lots
- Financement du matériel roulant
- Ateliers de maintenance
- Attribution du risque commercial – procédure d'attribution DSP ou marché public
- Tarification (homogène)
- Reprise ou non du personnel

Il est urgent d'agir – n'attendons pas 2026 pour remettre le TER sur les rails

- En 2026, la plupart des « lignes abandonnées » seront fermées, si la politique ferroviaire n'évolue pas
- La transition au marché est un processus long - elle aura duré 30 ans en Allemagne
- Les régions françaises sont actuellement au-dessus de ce qu'ils peuvent financer durablement

Contact

Jean-Marie Beauvais
Associé-gérant

Andreas Wettig
Consultant

Trans-Missions

tél: 02 45 34 01 90

fax: 09 81 38 13 66

19 rue Edouard-Vaillant
37000 Tours

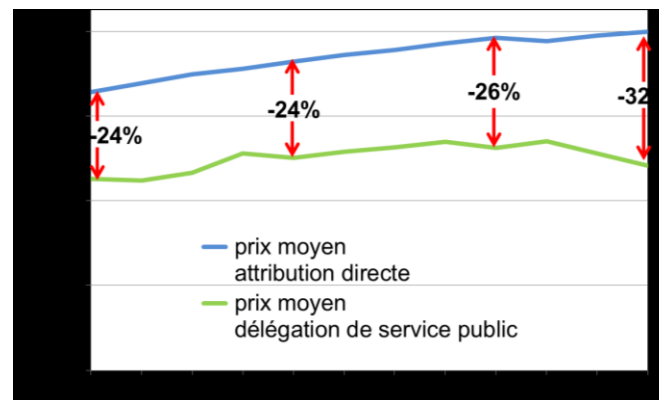
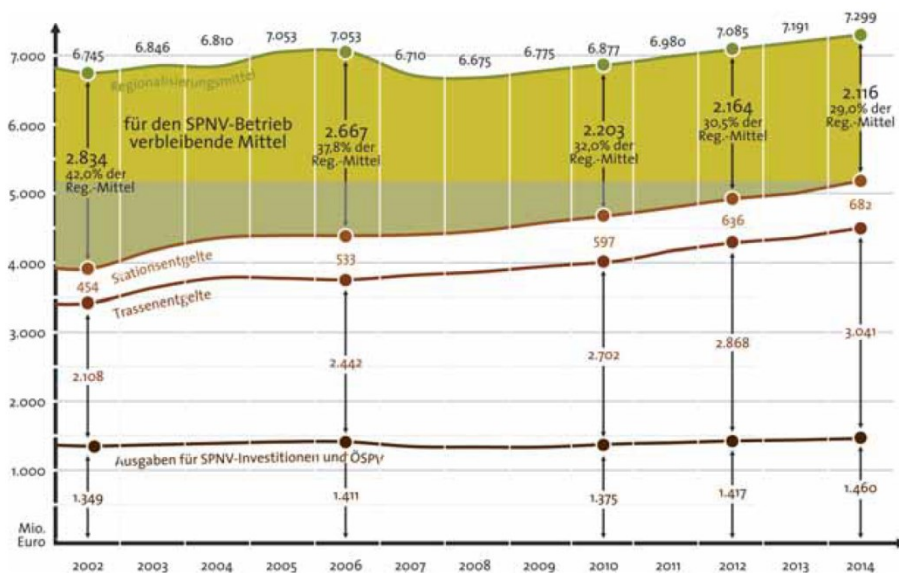
mail: beauvais@trans-missions.eu

web: www.trans-missions.eu

Backup

Evolution du coût du TER allemand et réduction des moyens disponibles pour l'offre

Economies réalisés lors des appels d'offres



Sources : Wettbewerberreport 2015/2016 – Rapport Prédit TER

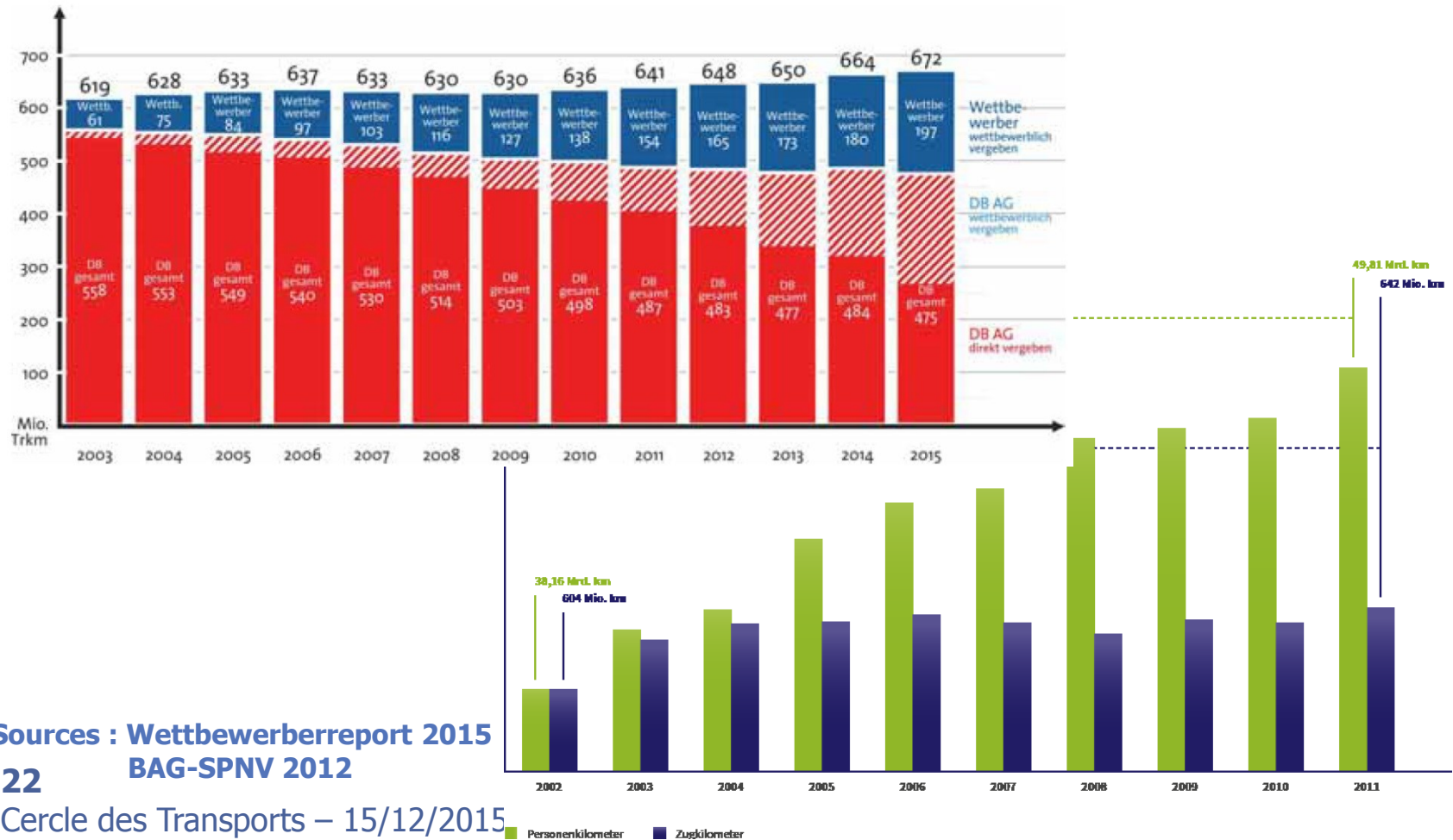
21

Cercle des Transports – 15/12/2015

Evolution du volume de l'offre, part mis en concurrence, part des concurrents du TER allemand

Relation évolution train-km / fréquentation

Abbildung 3: Betriebsleistung von DB und Wettbewerbern



Sources : Wettbewerberreport 2015
22 BAG-SPNV 2012

Cercle des Transports – 15/12/2015

■ Personenkilometer ■ Zugkilometer