



TER : l'expérience allemande et les enseignements pour la France

« L'avenir des TER : Quelle place pour la concurrence ? »

Colloque organisé par le LAET le 20 janvier 2017

Andreas Wettig, Trans-Missions

Jean-Marie Beauvais, Trans-Missions



LABORATOIRE
AMÉNAGEMENT
ÉCONOMIE
TRANSPORTS

TRANSPORT
URBAN PLANNING
ECONOMICS
LABORATORY

III trans
missions
kcw beauvais

La réforme ferroviaire allemande

1994 : La réforme de l'entreprise

- Fusion de Deutsche Bundesbahn et Deutsche Reichsbahn
- Refondation sous statut de droit privé, Etat actionnaire à 100%
- Création du Bundeseisenbahnvermögen, qui reprend les cheminots sous statut (de fonctionnaire) et les reloue à la DB

1996 : La régionalisation

- Les Länder deviennent Autorités organisatrices de transport ferroviaire régional de voyageurs
- Ils obtiennent de l'Etat une dotation pour subventionner le TER (4,4 Md.€ en 1996/97 ; 6,8 Md.€ en 2016)
- Ils obtiennent le droit de choisir leur opérateur (ce qui devient une obligation en 2011)

La réforme ferroviaire allemande : résultats

- **Augmentation de l'offre** : +37% (France +32%), généralisation de l'offre cadencée, réouverture/construction de lignes, création d'arrêts, création de réseaux tram-train (D: 1995-2015, F: 2002-2014)
- **Augmentation de la fréquentation** : +67% (France +46%)
- **Renouvellement du parc** de matériel roulant
- **Amélioration de la qualité** de service
- **Augmentation des train-km produits par Euro de contribution** publique +16%, niveau moyen de subvention 9,09 €/train-km, 2002-2015 (France : réduction -24%, niveau ~21 €/train-km, y.c. matériel roulant)
- Les Länder investissent beaucoup dans la préparation des appels d'offres, ils tranchent sur ce qu'ils veulent ou pas commander dans leur enveloppe budgétaire
- Un **tissu d'opérateurs se développe** avec une part de marché de 29%
- Une **réforme lente** : 20 ans après la réforme, 39,8% de l'offre est encore attribué directement à la DB
- Une part des **moyens TER consommée par les charges d'infrastructure** et des gares en forte augmentation (47% en 2002 ⇔ 64% en 2014)
- **Bénéfice de DB Regio** jusqu'à 15%, très supérieur au marché

La réforme ferroviaire allemande : succès et échecs

Ce qui a bien marché

- L'option d'avoir recours à des appels d'offres a consolidé le pouvoir public
- La passage à un système concurrentiel a mené à une baisse sensible des subventions
- Les attributions en concurrence ont amélioré la qualité de service
- Les Autorités organisatrices ont réinvesti les gains dans l'offre

Ce qui a moins bien marché

- Le cadre légal du Régulateur était insuffisant pour empêcher des abus par l'opérateur intégré
- L'approche timide des Länder dans le passage aux appels d'offres a retardé les bénéfices pour les voyageurs et aussi la réforme interne à la DB
- La DB a utilisé l'argent gagné essentiellement dans le TER, donc au final des subventions publiques – jusqu'à 1 Md.€/an – pour acheter des entreprises de logistique à travers le monde, au lieu de le réinvestir dans le ferroviaire en Allemagne

La crise du TER en France

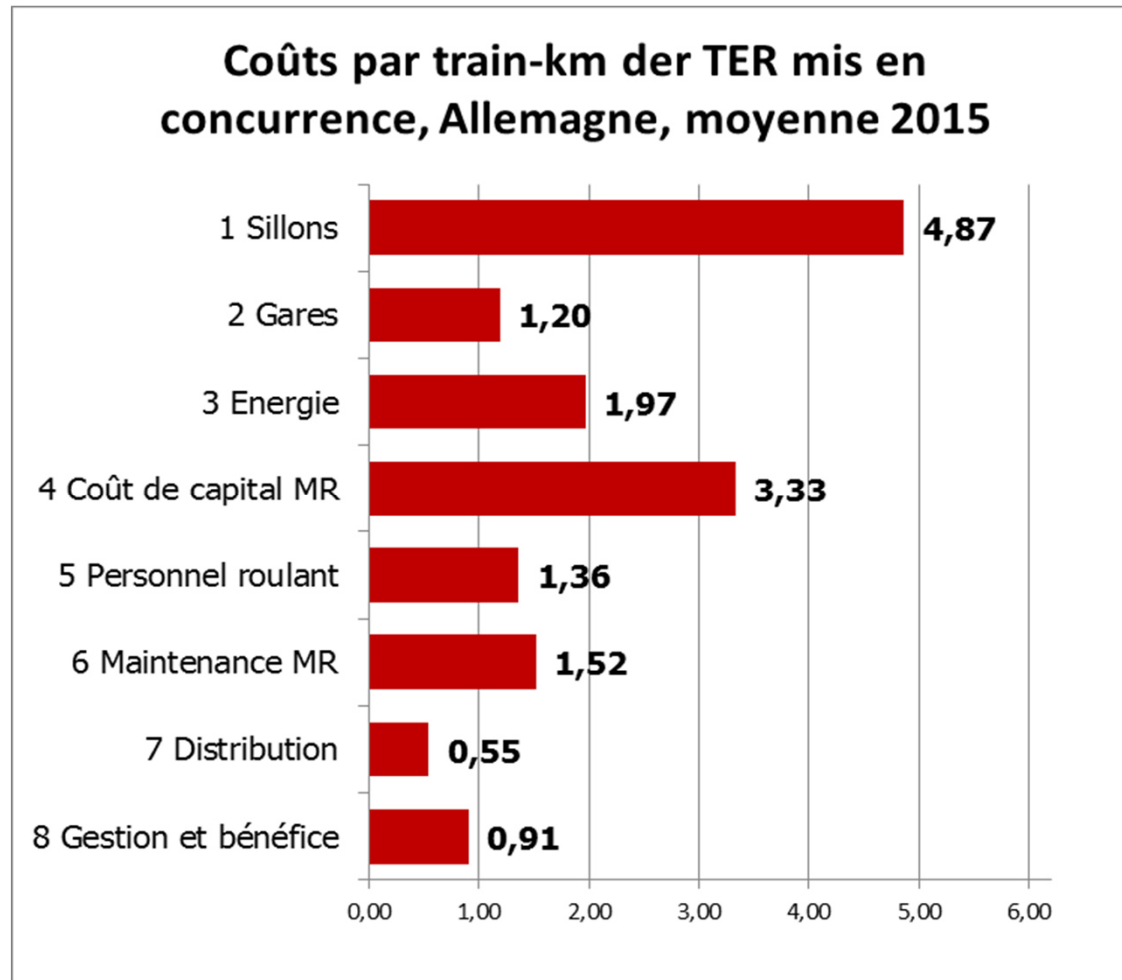
- Régionalisation sans maîtrise des coûts et avec une maîtrise insuffisante de la prestation commandée par les AO
 - Aujourd'hui, les Régions financent le TER à la limite de leurs moyens, et avec environ 140% des dotations de l'Etat (Allemagne: 83%)
 - Amplitude réduite – même sur les lignes principales, l'offre finit à 20 heures, offre du weekend 57% de l'offre en semaine (Allemagne 80%)
 - Problèmes majeurs de qualité, notamment trains supprimés
- Arrêt du financement par SNCF Réseau du renouvellement des lignes UIC 7 à 9

Conséquences

- Depuis 2012, le volume d'offre et la fréquentation sont à nouveau en baisse
- Est-ce qu'on entre dans une période de fermetures de petites lignes ?



Structure de coût dans le TER ouvert à la concurrence



Notes

- 1 - Sillons plus chers qu'en France
- 2 - Deux fois moins de gares en France, trois fois moins d'offre
- 3 – Taxes sur le courant, coût de la transition énergétique, part plus élevée de trains sur lignes diesel
- 4 et 6 – Le matériel fait beaucoup plus de km (en moyenne 175.000km/an) qu'en France
- 5 – Un conducteur dans le TER attribué en concurrence réalise en moyenne 1005 heures de conduite commerciale par an (France entre 325 et 400)
- 7 – Distribution coûte 8 à 10% des recettes du trafic, TER France 20%.
- 8 – Les opérateurs y compris la DB chiffrant dans leurs offres que les coûts de gestion indispensables

Où trouver la marge de manœuvre financière pour développer l'offre et sauver le réseau secondaire ?

<i>Conditions cadres</i>	<i>Recettes du trafic</i>	<i>Productivité</i>
<p>TVA à 5,5%</p> <p>Redevances infrastructure</p> <p>Externalités</p> <p>argent public introuvable</p>	<p>Tarifification</p> <p>Fréquentation</p> <p>à faire, mais effet limité</p>	<p>Transfert sur route</p> <p>Organisation du travail des roulants</p> <p>Densification de l'offre</p> <p>Monopole</p> <p>Mode de gestion de l'infrastructure et des gares</p>

Les options pour l'action des Autorités organisatrices

1. Transfert sur route ?

- Forte proportion de charges fixes dans le ferroviaire, mesure donc relativement efficace seulement si on ferme des lignes
- Fuite de voyageurs lors du passage du train vers le car

2. Réduction de la facture SNCF ?

- La SNCF propose une facture réduite de 10% pour les AO, y compris du transfert vers le car
- Mesure dépend de la bonne volonté de la SNCF et de sa capacité d'imposer des changements en interne
- Ressemble aux annonces de la DB, au moment où des AO allemandes annonçaient de mettre en concurrence des lignes intéressantes...

3. Ouvrir à la concurrence ?

Ouvrir à la concurrence : changer les règles du jeu

1. Les pouvoirs publics arrivent dans une position de négociation forte – dans un appel d'offres ils définissent les règles du jeu.
2. Pour avoir une chance de gagner un appel d'offres , les opérateurs qui répondent vont établir leur offre uniquement sur la base de l'effort nécessaire pour produire les services demandés – les prix obtenus sont nettement inférieurs (-24% en Allemagne). L'opérateur historique va aussi devoir s'adapter et l'expérience montre qu'il le fera.
3. Les AOT peuvent imposer des incitations à la qualité économiquement efficaces.
4. Les AOT sont responsabilisées, sachant qu'elles payent le juste prix pour les services qu'elles demandent.

Source pour 2.: Etude Prédit, Beauvais Consultants/ KCW 2012

9

Colloque LAET : TER et concurrence – 20/01/2017

Ouvrir à la concurrence : exigences pour les AO et enjeux

Trois dimensions de l'action des AO afin d'obtenir de bons résultats lors de l'introduction de la concurrence :

1. Dans un système concurrentiel, l'Autorité organisatrice forme – et doit développer – le marché d'opérateurs ferroviaires
2. Elle doit prévoir une répartition appropriée des risques
3. Elle doit connaître et tenir compte des conditions techniques et économiques du système ferroviaire et se doter de la compétence nécessaire



**Les enjeux lors de la conception des appels d'offres
se déclinent à partir de ces exigences**

Ouvrir à la concurrence : conditions cadres et rôle de l'Etat

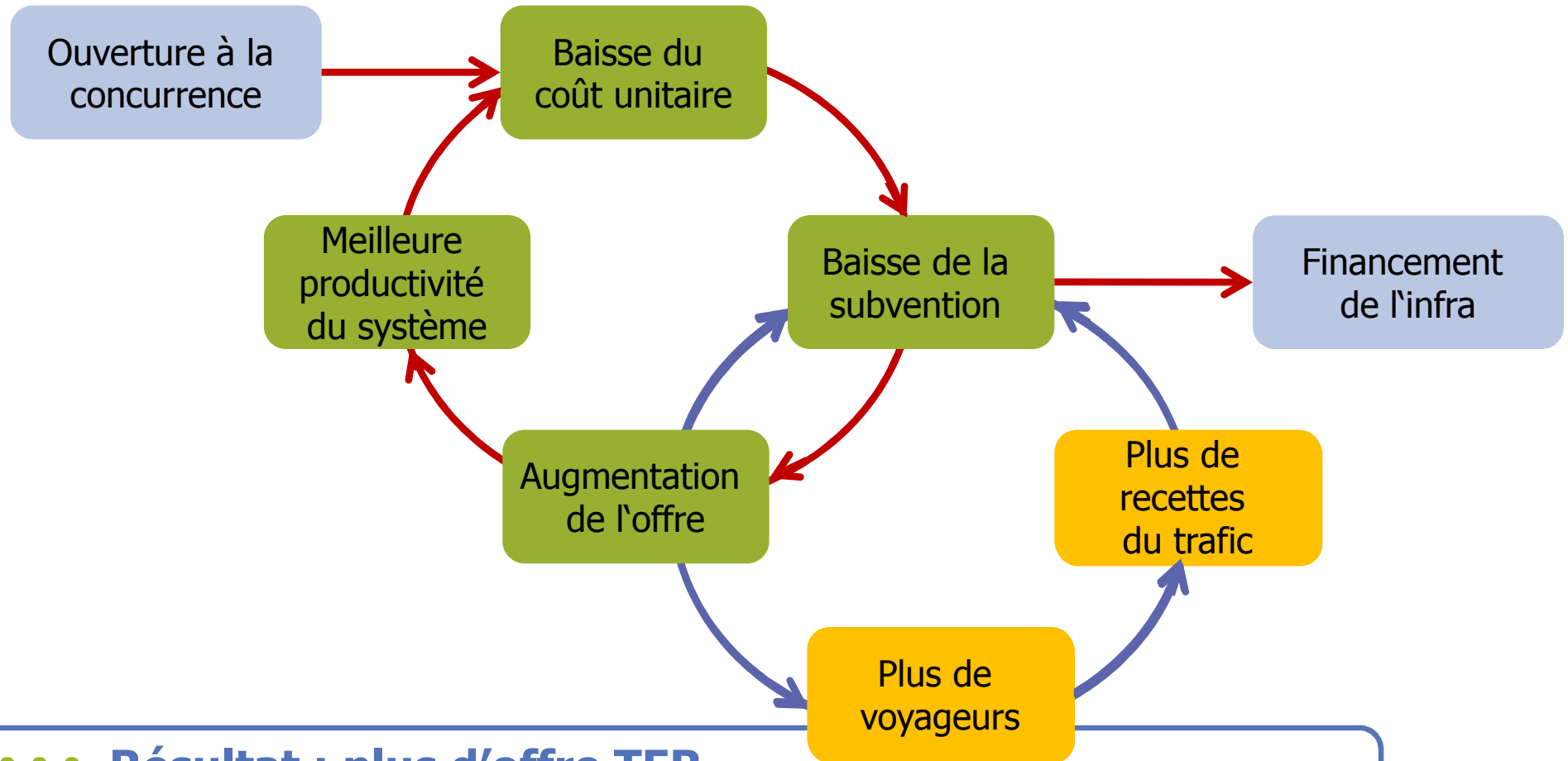
L'Etat législateur

- Ouvrir le cadre légal pour permettre l'expérimentation
- Maintenir un régulateur fort et indépendant
- Veiller à ce que les règles du secteur ferroviaire n'imposent pas au système des charges ou inefficacités non nécessaires
- Régler les questions liées à un transfert éventuel du personnel
- Contenir les charges d'infrastructure et des gares

L'Etat propriétaire de la SNCF

- Exiger de la SNCF de coopérer dans la transition vers un marché concurrentiel
- Soutenir les efforts de réforme interne de la SNCF pour qu'elle puisse participer aux appels d'offres avec succès
- Instaurer un système qui neutralise les charges héritées du passé

Ouverture à la concurrence : engendrer un cercle vertueux pour le train régional



||| Résultat : plus d'offre TER, à coût constant pour les pouvoirs publics

Contact

Jean-Marie Beauvais
Associé-gérant

Andreas Wettig
Consultant

Trans-Missions
19 rue Edouard-Vaillant
37000 Tours
www.trans-missions.eu

tél: 02 45 34 01 90
courriel: wettig@trans-missions.eu
courriel: beauvais@trans-missions.eu