

# **Réformes ferroviaires en Europe:** Retour d'expériences européennes

Julian Nolte

1<sup>ères</sup> Rencontres Francophones Transport Mobilité  
Lyon

# Agenda

Introduction

La réforme ferroviaire: une discussion actuelle en France

Retour d'expériences européennes (UK, DE)

- > Organisation des opérateurs historiques
- > Organisation des marché des trains longue distance
- > Organisation des marché des trains régionaux

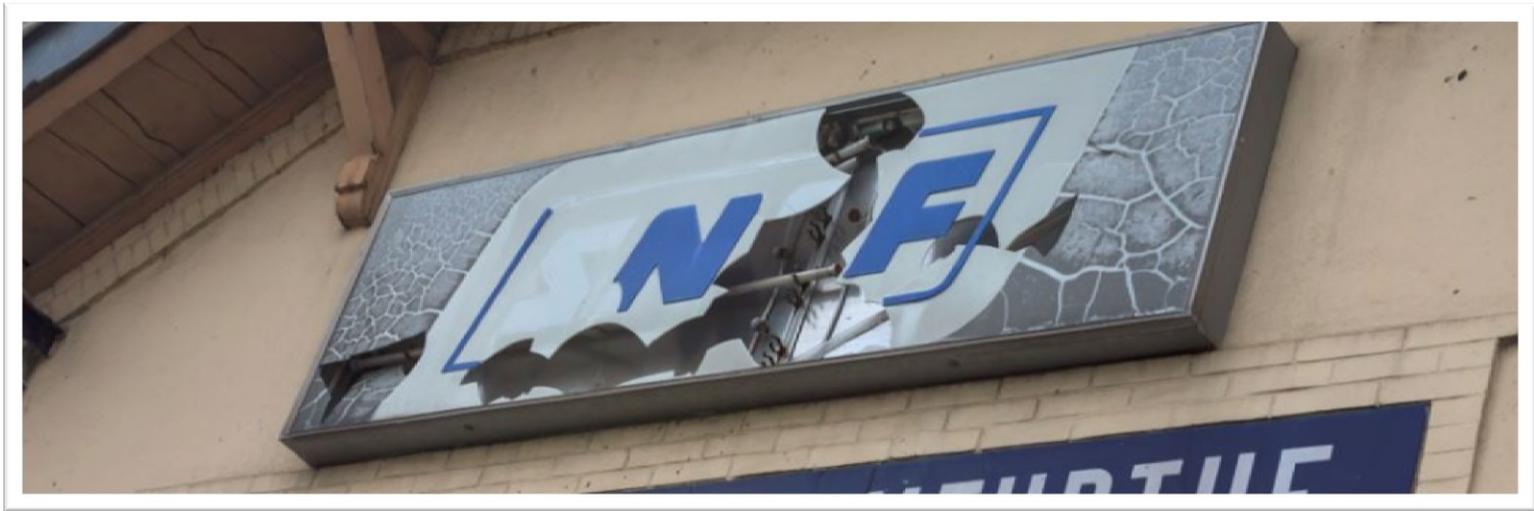
Les différents pays en chiffres-clés

Excursus: Deux particularités allemandes

# Une discussion actuelle en France

## **La réforme ferroviaire**

- Les enjeux d'aujourd'hui:
  - La réorganisation de la SNCF
  - L'organisation du marché ferroviaire
  - Le statut des fonctionnaires
  - L'avenir des petites lignes



# Retour d'expériences européennes

## Organisation des opérateurs historiques

	Grande Bretagne	Allemagne
Entité historique	Dissolution complète de British Rail	Fusion et réorganisation: Création de plusieurs entités
But politique	Augmenter la contribution par les usagers	Plafonner le coût pour le public. Introduction à la bourse, enfin non réalisée
Infrastructure	Privatisation (RailTrack) et reprise par l'Etat (Networkrail) après série d'accidents	Gestion par la filiale DB Netz; transfert aux tiers possible
Régulation	Forte (Office for Road and Rail)	Faible et diversifiée
Dette		Reprise par l'Etat
Particularité	-	Création d'un régime spécial pour les (anciens) fonctionnaires



# Retour d'expériences européennes

## Organisation du marché longue distance

	Grande Bretagne	Allemagne
<b>AOT</b>	ORR + Entités régionales	Néant
<b>Type d'attribution</b>	Franchises (+ Open Access)	Open Access
<b>Nombre d'opérateurs</b>	20 Franchises + 3 Open Access	2 (DB + Flixtrain)
<b>Evolution</b>	Echec des quelques franchises, les opérateurs portent beaucoup de risques	Formellement, des trains longue distance (non-conventionnés) sont devenus des trains régionaux
<b>Particularités</b>	Charges infrastructure aux coûts marginaux favorisent l'Open Access	-
<b>Débat public</b>	Augmentation du prix pour les voyageurs	Beaucoup de villes de moyenne taille sans trains longue distance

# Retour d'expériences européennes

## Organisation du marché régional

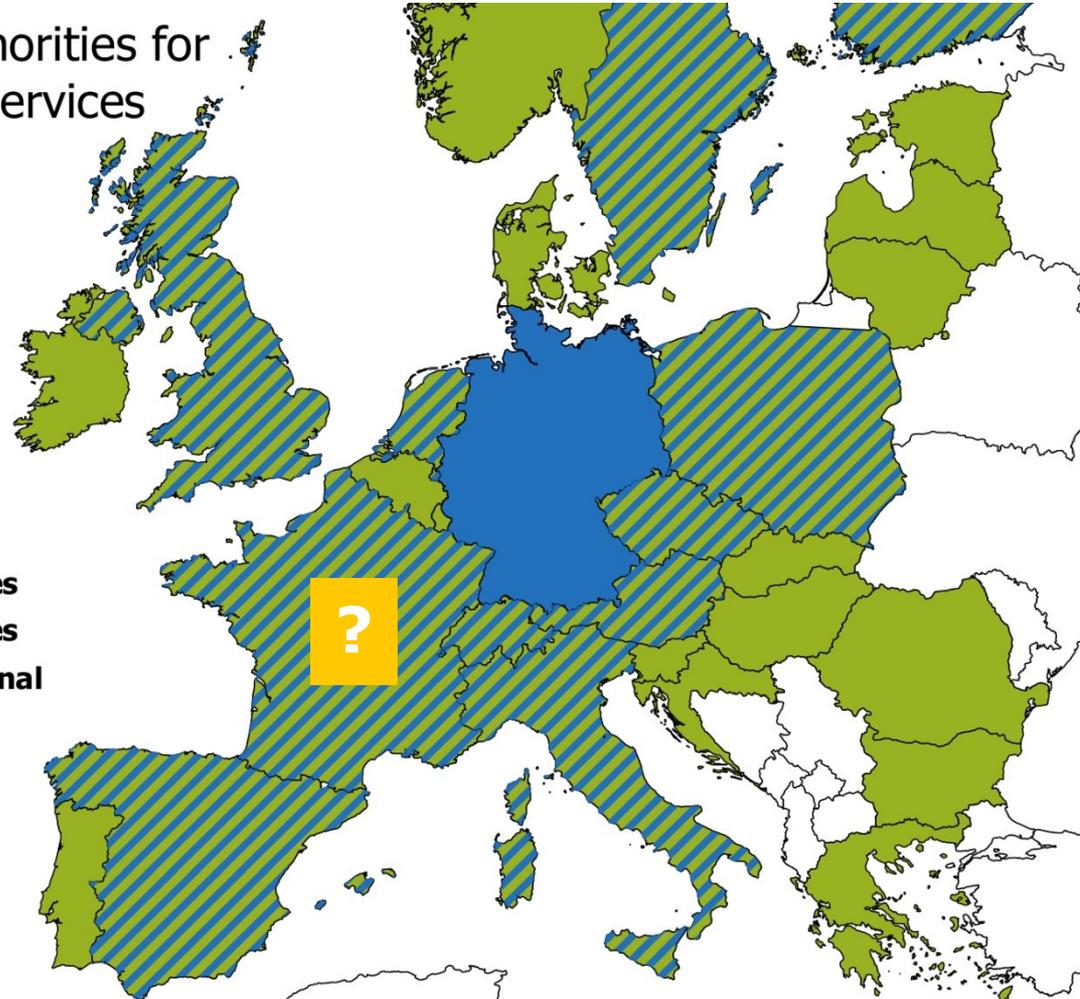
	Grande Bretagne	Allemagne
<b>AOT</b>	ORR + Entités régionales	Les Länders ou des divisions régionales
<b>Type d'attribution</b>	Franchises (+ Open Access)	Appel d'offres (SPNV)
<b>Nombre d'opérateurs</b>	20 Franchises + 3 Open Access	~30
<b>Evolution</b>	Echec des quelques franchises, les opérateurs portent beaucoup de risques	Formellement, des trains longue distance (non-conventionnés) sont devenus des trains régionaux
<b>Particularités</b>	Charges infrastructure aux coûts marginaux favorisent l'Open Access	Charges infrastructure plafonnées en 2016
<b>Débat public</b>	Augmentation du prix pour les voyageurs; renationalisation du système entier	

# Retour d'expériences européennes

## La structure des AOT à travers l'Europe

Competent authorities for  
passenger rail services  
as of march 2018

-  regional authorities
-  national authorities
-  regional and national authorities



# Le système ferroviaire général

## Les différents pays en chiffres-clés

	France	Grande Bretagne	Allemagne
Trafic ferroviaire par habitant [v.km/a]	1.615 v.km	1.031 v.km	1.090 v.km
Part de marché du rail	11,3%	8,0%	8,5%
<b>Contribution annuelle des pouvoirs publics</b>	<b>9.675 M€</b> (2015)	<b>4.540 M€</b> Et 6.630 M€, environ 5.520 M GBP (2014/15) pour toutes les opérations	<b>9.500 M€</b> Exploitation + Entretien de du réseau existant (2016)
Exploitation des trains régionaux [M€]	3.562 (2.939 expl + 623 inv MR, TER 2015) 2.402 (1.972 expl + 430 subv inv, Transilien 2015)	1.688 direct à tous les opérateurs -2.558 bonus des franchises = -870 (2014/15)	6.800 (2016)
Exploitation, autres [M€]	502 (337TET, 165 tarifs militaires et tarifs sociaux)	23 opérations fret « Freight grant »	-,-
Infrastructures [M€], hors lignes nouvelles	3.084 (subv. à l'invest: 1.068 Redevance d'Accès: 1.985 subv. péages fret: 31)	5.386 subvention « Network Grant » + prêt + intérêts (élevés car les exploitants ne paient que le coût marginal)	3.300 « LuFV » (entretien du réseau existant)
Résultat net de l'Opérateur historique [M€]	448 (RC SNCF Mobi 2015) -573 (RC SNCF Réseau 2015)	-,-	603 (DB AG 2016)
Contribution par train-km (voy.+fret)	19,44 €	7,96 €	9,13 €
Contribution par unité de trafic (v.km+tonne.km)	0,08 €	0,05 €	0,06 €
<b>Autres contributions publiques [M€]</b>	<b>3.277</b> Contribution de l'Etat au régime de retraite	<b>2.094</b> Police ferroviaire, Fédération publique des voyageurs, retraites, projets spéciaux	<b>5.703</b> Bundeseisenbahnvermögen (BEV) 2014 (dont 4.884 retraites)
<b>Dettes du système ferroviaire [M€]</b>	<b>53.000 M€</b> (2017)	<b>53.225 M€</b> (2016) (attribuée à Network Rail)	<b>18.159 M€</b> (2016)

# Le système régional: l'évolution de l'offre

## Les différents pays en chiffres-clés

	France (TER)	Grande Bretagne	Allemagne (SPNV)
<b>Niveau avant</b>	2002: 138 M tkm	2000: 427 M tkm	1995: 490 M tkm
<b>Niveau après</b>	2015: 173 M tkm	2015: 532 M tkm	2015: 672 M tkm
<b>Offre en train-km</b>	+37% (TER) 2002-2015	+24,6% 2000-2015	+37% 1995-2015
<b>Evolution annuelle</b>	1,9%	1,5%	1,6%
	Une augmentation remarquable de l'offre, pour laquelle les régions dépensent 140 % des dotations TER !	Une forte contribution des usagers à cause des prix élevés, contribution aussi élevée	Une productivité améliorée par EUR de contribution publique



# Le système régional: aperçu des coûts et recettes

## Les différents pays en chiffres-clés

	France	Grande Bretagne	Allemagne
Volume trains régionaux [M train-km]	173,4 (TER) 61,2 (STIF)	532 (toutes les opérations voyageurs : Franchises + Open access)	672 (SPNV)
Part des trains régionaux dans le trafic ferroviaire	30,9% (TER+Transilien)	<i>Ventilation régional/national impossible</i>	59,9%
Charges [€/train-km]	23,01 (TER 2015)	21,39 (2014/15, toutes les opérations voyageurs)	15,14 (2015)
Coût d'infrastructure [€/train-km]	4,50 (TER 2015)	3,37 (2014/15, toutes les opérations voyageurs)	4,86 (2015) (gares +1,20)
Coût d'exploitation [€/train-km]	18,50 (TER 2015)	18,02 (2014/15, toutes les opérations voyageurs)	9,08 (2015)
Recettes du trafic [€/train-km]	5,96 (TER 2015)	21,16 (2014/15, toutes les opérations voyageurs)	6,05 (2015)
Contribution des pouvoirs publics [€/train-km]	16,95 (TER 2015)	0,23 (2014/15, toutes les opérations voyageurs)	9,09 (2015)

# Les marchés régionaux

## Les différents pays en chiffres-clés

	Allemagne			France		
	1995	2015	Evolution	2002	2015	Evolution
<b>Offre TER</b> [millions train-km]	490	672	+37%	138	173	+26%
> Evolution annuelle			+1,6%			+1,9%
<b>Contribution des AO</b> pour l'exploitation des trains régionaux [Mds € courants]	4,4 (1996)	6,12 hors invest. AO qui sont inconnus	+ 39%	1,4	2,9 plus invest. Régions* ~0,7	+109%
> Evolution annuelle			+1,75%			+6%
<b>Contribution par train-km</b> [€ courants]	8,98	9,09	+ 1%	10,20	16,95 plus invest. Régions* ~3,0	+66 %
> Evolution annuelle			+0,06%			+4,3%



**Services ferroviaire régionaux allemands et français différent dans l'évolution de leur coût pour les collectivités – relativement stable en Allemagne et en forte augmentation en France**

\* = Coût annualisé (amortissement et charges financières) des investissements des Régions dans le TER (matériel roulant et ateliers)

## Excursus: Les particularités allemandes

# Transfert d'infrastructure aux tiers

- Introduction dans la législation ferroviaire avec la réforme de '94
- La Deutsche Bahn ne doit pas supprimer la gestion d'une ligne ferroviaire sans l'avoir offerte aux autres partis intéressés
- **Cela permet le transfert d'infrastructure aux tiers**
- Evolution historique :
  - Beaucoup d'opérateurs régionaux qui ont ainsi repris des lignes de la Deutsche Bahn
  - Peu de transferts après 2000 : la DB voulait garder le monopole sur l'infrastructure



**Néanmoins, la DB profite de l'existence des gestionnaires tiers, même elle adopte leurs règles (mode d'exploitation moins chers)**

- Problème non-résolu: les lignes transférées sortent aussi du financement de l'Etat



# Retour d'expériences européennes

## Résumé

- Le système français combine :  
coût d'exploitation + coût d'infrastructure élevés
  - L'attribution par appel d'offres pourrait aider à baisser le coût d'exploitation
  - Des modes de gestion appropriée par ligne pourrait baisser le coût d'infrastructure
- L'évolution du système ferroviaire dépend notamment des objectifs politiques
  - L'organisation du marché
  - Une législation qui permet la réalisation des nouvelles modes de gestion d'infra par des tiers (« OFP voyageur »)
  - [La réorganisation de l'opérateur historique]

# Contact

Julian Nolte  
Consultant

KCW GmbH

Berlin

Bernburger Str. 27

D-10963 Berlin

Tél.: +49 30 4081768-72

Fax: +49 30 4081768-61

Mail: [nolte@kcw-online.de](mailto:nolte@kcw-online.de)

Web: [www.kcw-online.de](http://www.kcw-online.de)