

Différents articles parus dans un journal spécialisé dans les questions de mobilités et transports : MOBILICITES

29 octobre 2013 | par Robert Viennet

Arriva propose aux régions françaises d'exploiter leurs TER

La filiale de la Deutsche Bahn (équivalent de la SNCF pour l'Allemagne), Arriva, veut concurrencer les TER de la SNCF sur l'Hexagone dès 2016. Le transporteur allemand propose de mettre en place quatre projets pilotes ouverts aux régions volontaires, sans attendre l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs prévue pour 2019.

Les régions vont-elles devancer l'appel en expérimentant la concurrence pour l'exploitation de leurs transports ferroviaires régionaux, avant la date prévue de 2019 ? C'est ce qu'espère Arriva, le groupe racheté par la Deutsche Bahn en 2010. L'opérateur allemand propose la mise en place de quatre projets pilotes en France qui "serait lancés en janvier 2015 et opérationnels fin 2016".

Soit deux ans avant 2019, la date prévue par le règlement européen pour l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional.

Dans un document d'une quarantaine de pages intitulé "Libéralisation et ouverture à la concurrence du marché régional en Europe", Arriva explique ce qui fait, selon lui, l'intérêt économique de cette initiative. Pour David Martin, directeur général du groupe d'origine britannique, elle permettrait aux régions françaises "d'économiser 20 à 30% de leurs coûts".

Devancer l'appel ?

Expérimenter la concurrence sur les lignes TER est une idée dans l'air depuis plusieurs années. En 2008, Adrien Zeller, alors président de la région Alsace en avait évoqué la possibilité pour certaines lignes de son territoire. Son successeur André Reichardt ne l'a pas suivi sur ce plan, préférant renouveler sa convention avec la SNCF début 2010.

En décembre 2011, en clôture des assises du ferroviaire, Nathalie Kosciusko-Morizet, alors ministre de l'Ecologie et des Transports avait décidé d'autoriser les régions volontaires à expérimenter la concurrence sur les lignes TER.

Enfin, en juin 2012, juste après l'élection de François Hollande, le Conseil économique social et environnemental (CESE) proposait le lancement de ce type d'expérimentation à partir de 2015. Frédéric Cuvillier, l'actuel ministre délégué aux Transports, s'est toujours déclaré hostile à cette ouverture anticipée qui doit intervenir selon Bruxelles, au plus tard en 2019 dans les Etats membres de l'Union européenne.

Aujourd'hui en France, seuls le fret ferroviaire et les lignes internationales sont ouvertes à la concurrence.

27 janvier 2014 | par Nathalie Arensonas

Keith Bastow, responsable du développement d'Arriva en France.

Arriva est prêt à mettre de l'argent sur la table pour exploiter des lignes TER

Pourquoi Arriva n'y arrive pas en France ? Présent dans quatorze autres pays européens, attentif au marché des transports urbains depuis de longues années sur l'Hexagone sans jamais percer, l'anglais devenu allemand depuis son rachat par la Deutsche Bahn cherche à convaincre les régions de faire appel aux challengers de la SNCF pour expérimenter la concurrence sur les TER. Interview de Keith Bastow, responsable du développement d'Arriva en France.

MobiliCités : Dans une étude rendue publique en octobre 2013, Arriva explique aux régions que si elles ouvraient leurs TER à la concurrence, elles pourraient réaliser 20 à 30% d'économies. Des régions se sont-elles montrées intéressées par vos propositions ?

Keith Bastow : Oui, nous avons même été surpris par l'écho de notre étude en France et par les réactions positives des régions. L'idée était de stimuler et d'élargir le débat sur une réforme ferroviaire qui tourne beaucoup autour des questions de dumping social et de sécurité. Notre objectif n'était pas de dire aux régions ce qu'il faut faire, mais de partager avec elles nos expériences dans les différents pays européens où nous exploitons des réseaux ferroviaires. Je rappelle que nous sommes présents dans le secteur ferroviaire dans sept pays européens (lire l'encadré ci-dessous) et que nous sommes rompus à tous les modèles.

Depuis la publication de cette étude, nous avons eu des contacts avec cinq régions aux profils très différents (ndlr : le représentant d'Arriva n'a pas voulu les citer). Le sujet qui revient à chaque fois dans nos discussions, c'est le manque de transparence. Ma réponse est simple : si vous voulez plus de transparence, si vous voulez comparer, ouvrez votre marché !

Cet intérêt des régions pourrait-il se concrétiser avant les élections régionales de 2015 ?

Je ne sais pas. Certaines régions regardent avec un grand intérêt nos propositions. De là à dire si des décisions seront prises avant les régionales de 2015, c'est un peu tôt pour l'affirmer. Dans notre étude, nous proposons un calendrier qui liste les différentes étapes. Il faut compter environ deux ans entre le moment où une région s'engage et la mise en œuvre réelle du changement d'opérateur.

On parle beaucoup des coûts et des économies qui peuvent être réalisées par cette ouverture à la concurrence, mais il ne faut pas oublier l'amélioration de la qualité de service et la croissance attendue du trafic que nous avons constaté dans tous les pays où le marché ferroviaire est libéralisé. Plus de voyageurs dans les trains régionaux, cela signifie plus de report modal et donc une baisse des nuisances dues au trafic automobile. C'est un sujet très important pour les collectivités locales.

A partir de quel taille un marché ferroviaire vous intéresse-t-il ?

Nous visons des marchés supérieurs à un million de train-kilomètre par an. En Grande-Bretagne, nous exploitons trois réseaux qui réalisent environ 80 millions de train-kilomètre/an. Pour la France, nous estimons que des concessions trop grandes de l'ordre de dix millions de train-kilomètre/an réduiraient la concurrence car le ticket d'entrée serait trop cher pour beaucoup d'opérateurs. L'idéal serait des marchés de l'ordre de 4 à 5 millions de train-kilomètre par an.

Dans plusieurs régions, le débat tourne autour de la fermeture de certaines lignes considérées comme non rentables. Nous proposons aux régions d'intégrer ces lignes déficitaires dans un lot avec d'autres lignes déficitaires ou rentables, ce qui permettrait de les sauver de la fermeture. Je le répète, l'expérience montre que l'ouverture à la concurrence permet de faire 20 à 30% d'économies. Fort de notre expérience des différents modèles européens, nous sommes en mesure de proposer aux régions françaises quelque chose de nouveau, pas de reproduire l'existant.

Etes-vous prêt à investir pour conquérir des marchés en France ?

Definitely yes ! Nous sommes prêts à mettre de l'argent sur la table pour gagner des contrats. Au Royaume-Uni, nous avons investi 56 millions de Livres sterling ces dernières années dans nos concessions ferroviaires. Aux Pays-Bas, dans le dernier marché que nous avons remporté, nous avons acheté 43 trains, construit un nouveau dépôt et investi dans la rénovation des gares.

Pour un contrat de quelle durée ?

De quinze ans. Si une autorité organisatrice souhaite que l'opérateur investisse, il faut des contrats d'une durée suffisamment longue pour amortir l'investissement. Mais il n'y a pas toujours besoin d'acheter du matériel neuf. Dans certains cas, nous rénovons les trains existants, dans d'autres nous nous contentons d'exploiter le réseau sans investir. Tous les montages sont possibles.

Finalement, en France, les trains d'équilibre du territoire (TET) seront peut-être libéralisés avant les TER : ça vous intéresse ?

Oui, mais j'avoue que c'est une opportunité à laquelle nous n'avions pas pensé quand nous avons réalisé notre étude. Le contrat sur les TET entre l'Etat et la SNCF a été prolongé d'un an jusqu'à fin 2014. Nous sommes prêts

à saisir cette opportunité pour faire des propositions au gouvernement français. Encore faudrait-il que la loi française ne s'y oppose pas comme aujourd'hui avec l'article 18 de la Loi sur le transport intérieur (Loti) qui donne l'exclusivité sur les liaisons nationales à la SNCF. Mais l'article 5-6 du règlement européen OSP permet d'expérimenter la concurrence. Par ailleurs, les discussions autour du quatrième paquet de mesures ferroviaires se poursuivent.

D'ici à 2015, les Etats européens qui n'ont pas ouvert leur marché ferroviaire devront rendre compte à Bruxelles des mesures qu'ils comptent mettre en place en vue d'une ouverture à la concurrence. La question aujourd'hui n'est plus de savoir si la concurrence va arriver, mais quand elle va arriver.

Propos recueillis par Robert Viennet et Nathalie Arensonas

5 juin 2014 | mis à jour le 6 juin 2014 | par Florence Guernalec

Réforme ferroviaire : Transdev plaide pour une ouverture à la concurrence

A quelques jours de l'examen du projet de loi sur la réforme ferroviaire, Transdev fourbit ses armes pour convaincre les parlementaires d'ouvrir le marché des TER à la concurrence. A travers l'exemple du système ferroviaire allemand, Transdev espère démontrer que faire appel à des opérateurs autres que la SNCF, permettrait d'améliorer l'offre tout en baissant la contribution financière des régions.

"Le projet de loi n'apporte pas toutes les garanties que le traitement des nouveaux entrants soit équitable", explique Jérôme Nanty, secrétaire général de Transdev. L'opérateur entend apporter sa contribution à la réforme ferroviaire qui sera discutée à partir du 17 juin à l'Assemblée nationale. Il a diffusé aux parlementaires et à la presse, un document intitulé "Réussir la réforme ferroviaire". Transdev, qui vise le marché des TER, exprime son inquiétude quant à l'indépendance du futur gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU), SNCF Réseau, vis-à-vis de SNCF Mobilités. L'entreprise demande également que la gestion des gares de voyageurs soit transférée au GIU afin de "garantir un accès non discriminatoire aux autres opérateurs". L'opérateur ferroviaire souhaite également que les pouvoirs de l'Araf soient renforcés : "La loi doit réintroduire l'avis conforme sur la tarification des infrastructures".

Surtout, Transdev regrette que le projet de loi ne prévoit pas un renforcement du rôle des régions : "La loi devrait leur conférer tous les pouvoirs d'une autorité organisatrice de transport (AOT) : propriété du matériel et des centres de maintenance, liberté tarifaire et libre choix de l'opérateur." L'opérateur ferroviaire insiste, en particulier, sur la mise en oeuvre du règlement européen relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Concurrence encadrée

En effet, ce règlement, entré en vigueur en 2009, encadre l'ouverture à la concurrence. Il donne la possibilité aux AOT de confier l'exploitation à un opérateur externe "par voie de mise en concurrence transparente et non discriminatoire". En clair, Transdev souhaite que la loi confirme "la possibilité pour les régions qui le souhaitent de confier sous la forme de délégations de service public (DSP), certaines lignes de TER à un autre opérateur que la SNCF". L'Association des régions de France (ARF) réclame aussi une liberté de choisir son opérateur dans son "Manifeste des régions pour le renouveau du système ferroviaire" publié en mars 2014.

Transdev avance que la mise en concurrence du marché des TER permettrait aux régions de réduire leurs dépenses de 15%. En effet, l'opérateur via sa filiale, la compagnie des chemins de fer et transport automobile (CFTA), a réalisé, en 2013, un audit du coût réel du TER facturé par la SNCF à la région Lorraine à la demande de cette dernière. A conditions économiques et sociales égales, ce rapport parvenait à un coût d'exploitation de 140 millions d'euro par an contre 165 millions facturés, soit une économie de 25 millions (lire notre article). Un pavé de la marre qui avait conduit la SNCF à réagir pour contester le chiffres et promettre toute la transparence sur la facture 2013.

Le modèle allemand

Aujourd'hui, Transdev revient à la charge. Cette fois, l'opérateur met en avant les vertus du système ferroviaire allemand. Depuis 1996, Transdev est présent outre-Rhin via sa filiale Veolia Verkehr, 577 millions d'euro de chiffre d'affaires, 240 millions de voyageurs transportés dans le transport par train et bus. La réforme ferroviaire de 1995 a conduit à une régionalisation du réseau et une mise en concurrence des opérateurs par les Länder.

Résultat, une augmentation de l'offre et notamment une réactivation de 42 lignes ferroviaires fermées par la Deutsche Bahn, une augmentation du nombre de voyageurs, un trafic cadencé, une modernisation des rames, des innovations commerciales en termes d'information voyageurs et de services à bord... le tout sans dumping social, affirme Transdev.

Entre 1994 et 2012, les coûts des services régionaux ont diminué de 21% (en euros/kilomètre), et les contributions publiques consacrées aux services ferroviaires de 19% (1). Sur la même période, l'utilisation du réseau a progressé de 27% (2) (en trains/kilomètre de voie et par jour) et la performance opérationnelle de 28% (1) (en millions de trains/kilomètre)

Une offre et des services améliorés

Dans le Land de Bavière, l'Autorité organisatrice de transport, BEG, a constaté une augmentation de 48% du trafic, et de 70% du nombre de voyageurs empruntant les transports régionaux en dix-sept ans. Depuis le 15 décembre 2013, Transdev y exploite le Meridian, 261 kilomètres de ligne depuis Munich. L'opérateur a remporté le marché après un appel d'offres européen qui le mettait notamment en concurrence avec l'opérateur historique, DB Regio, filiale de la Deutsche Bahn. Le cahier des charges exigeait, notamment, un nombre minimum de places assises, la ponctualité, la propreté, une information voyageurs complète...

Pour répondre à ces exigences, Transdev a investi 200 millions d'euros, notamment dans 35 trains neufs, Stadler. Sur l'axe le plus fréquenté Munich-Rosenheim, 41 trains (43 trains en sens inverse) circulent chaque jour contre 27 précédemment. Le nombre de places assises en seconde classe a été porté à 7 500 (contre 5 500 auparavant) aux heures de pointe. La durée du trajet a été réduite de 48 à 37 minutes. Sur le plan social, Transdev précise qu'il a conclu des conventions collectives avec les partenaires sociaux, et créé 214 nouveaux emplois.

Par cet exemple allemand, Transdev entend, ainsi, répondre à tous ceux qui fustigent l'ouverture à une concurrence qui serait synonyme d'un abandon du service public et de dumping social. Pour Rolf Erfurt, directeur de l'activité ferroviaire de Veolia Verkehr, "La concurrence, ça marche si on l'organise..."

(1) Rapports annuels AG Deutsche Bahn et rapports de concurrence(2) Rapport Roland Berger pour la Deutsche Bahn – janvier 2014

3 décembre 2014/ Europe

Transdev remporte l'appel d'offres pour l'exploitation du réseau Weser-Ems en Allemagne

La filiale du groupe Transdev, Veolia Verkehr, conserve l'exploitation du réseau Weser-Ems pour dix ans supplémentaires à compter de décembre 2016. Le contrat correspond à la gestion de 21 lignes régionales pour 5 millions train kilomètres par an. A partir de 2015, cette filiale ne s'appellera plus Veolia Verkehr mais Transdev Allemagne.

Alors que l'opérateur avait laissé entendre qu'il comptait céder ses actifs en Allemagne lors de la présentation de ses résultats en avril dernier, Transdev annonce que sa filiale, Veolia Verkehr, a remporté l'appel d'offres européen de Weser-Ems. "C'est une grande satisfaction pour nous que d'être parvenus à conserver la responsabilité de l'exploitation du réseau Weser-Ems pour la décennie à venir. Cela conforte la décision de Transdev de maintenir sa présence en Allemagne et de consolider son expertise dans le ferroviaire dans un marché ouvert à la concurrence", a conclu Jean-Marc Janailac, p-dg de Transdev.

Ainsi, Veolia Verkehr, qui prendra le nom de Transdev Allemagne en 2015, conserve l'exploitation du réseau Weser-Ems démarrée en 2000. Sa filiale NordWestBahn (NWB) se verra confier pour dix années supplémentaires les lignes reliant Osnabrück à Brême, Oldenburg, Wilhelmshaven et Esens.

Les trois mandataires - l'autorité organisatrice de transport du Land de Basse-Saxe, le Land de Brême et l'Association de transport régional de Westphalie-Lippe - se sont réservés la possibilité de le prolonger jusqu'à deux années supplémentaires.

Ce nouveau contrat, qui correspond à la gestion de 21 lignes régionales pour 5 millions train kilomètres par an, débutera officiellement le 11 décembre 2016. Les lignes du réseau seront desservies par 43 automotrices récentes de type diesel, provenant de la flotte du Land de Basse-Saxe, ainsi que par de nouvelles rames.

Le groupe Veolia Verkehr, 5 350 employés et 45 filiales, est le premier exploitant privé de réseaux ferroviaires et de bus d'Allemagne - sur routes comme sur voies ferrées, à l'échelle régionale et interrégionale. La filiale de Transdev transporte, chaque année, 240 millions de voyageurs.