

enquête



L'année dernière, 78,5 % des trains longue distance de la compagnie publique allemande étaient en retard. Photo Gilles Rolle/RÉA

Thibaut Madelin
 @ThibautMadelin
 avec Pauline Houédé
 — Correspondants à Berlin

Quand Tabea s'est rendue à Darmstadt, jeudi dernier, l'étudiante berlinoise a choisi pour la première fois de prendre un train de la nouvelle compagnie FlixTrain. « Je circule d'habitude avec Deutsche Bahn, mais les prix étaient imbattables, dit-elle sur le quai de la gare centrale de Berlin. J'ai pensé que ça valait le coup d'essayer. » Avec la compagnie publique allemande, elle aurait payé 150 euros aller-retour malgré sa carte d'abonnement. Avec FlixTrain, 40 euros. Son voyage n'a pas complètement répondu à ses attentes. Le train vert au logo de la petite compagnie privée munichoise a déploré une panne d'électricité et de wi-fi. Surtout, il est parti avec cent minutes de retard. Selon FlixBus, la maison mère de FlixTrain, qui s'est imposé en Europe comme leader sur le marché des cars de longue distance, ce retard est lié au blocage d'une ligne. Deutsche Bahn, qui gère le réseau, a évoqué le retard d'un train précédent.

L'expérience de Tabea, qui ne souhaite pas voir son nom de famille dans le journal, illustre les succès et les revers de la libéralisation du marché ferroviaire en Allemagne. Alors qu'Emmanuel Macron la cite en exemple pour la réforme la SNCF, dont le texte de loi doit être adopté ce mardi par le Sénat, les Allemands en tirent un bilan mitigé. « Cette fois-ci, c'est FlixTrain qui est en retard, mais, malheureusement, cela aurait tout aussi bien pu être un train de Deutsche Bahn », reconnaît une employée de la compagnie publique au comptoir de la gare. L'année dernière, la ponctualité des trains longue distance atteignait seulement 78,5 %. Le prix d'un réseau au maillage particulièrement dense, mais aussi le symptôme de la situation fragile dans laquelle se trouve Deutsche Bahn vingt-quatre ans après la « Bahnreform ».

Maximisation du trafic

« Réserve de siège déféctueuse et wi-fi malheureusement pas beaucoup mieux », note à 8 juin le député écologiste Matthias Gastel, qui rapporte dans un journal intime depuis 2013 ses trajets par rail – plus de 1.200 kilomètres par semaine. La veille, le personnel de l'ICE ne peut pas ouvrir le wagon-restaurant car il n'a pas la clé... « En ce qui concerne les services, Deutsche Bahn a tout simplement loupé le coche ou réagi trop tard », constate le député, qui souhaite plus de concurrence sur les grandes lignes. Comme beaucoup, il en veut à Hartmut Mehdorn, patron de la Deutsche Bahn de 1999 à 2009, d'avoir sacrifié l'outil productif. « Sous son ère, DB a réduit les coûts à tout prix et fragilisé le système, regrette-t-il. On en paie aujourd'hui les conséquences à travers des retards en série. »

Le nouveau gouvernement a décidé de changer de stratégie. « En tant que propriétaires de la Deutsche Bahn AG, notre priorité n'est pas une maximisation du bénéfice mais une maximisation sensée du trafic ferroviaire », écrivent l'Union chrétienne-démocrate (CDU) et le Parti social-démocrate (SPD) dans leur contrat de coalition. A part le parti de la gauche radicale Die Linke, per-

Deutsche Bahn, modèle fragile de la réforme de la SNCF

FERROVIAIRE // La compagnie publique allemande est citée en exemple par le gouvernement français, mais, vingt-quatre ans après, la Deutsche Bahn est rattrapée par les dérives de la libéralisation du marché ferroviaire.

sonne ne remet en question le bien-fondé de la réforme de 1994. Après la réunification de la RFA et de la RDA, la fusion s'imposait entre la Bundesbahn et la Reichsbahn. La réforme, qui passait par la création d'une société anonyme, visait surtout à éviter d'accorder le statut coûteux de fonctionnaire aux quelque 230.000 employés de la compagnie est-allemande, que leurs collègues de l'Ouest ont pu conserver. Plus de 500.000 employés sont alors transférés vers la Société des chemins de fer fédéraux (BEV), qui a totalement épongé la dette d'environ 33 milliards d'euros. Encore aujourd'hui, 29.000 personnes travaillent pour Deutsche Bahn mais sont payées par BEV, qui continue aussi de verser leur pension à plus de 150.000 ex-cheminots partis à la retraite. Economies pour Deutsche Bahn : près de 6 milliards d'euros par an.

« En ce qui concerne les services, Deutsche Bahn a tout simplement loupé le coche ou réagi trop tard. »

MATTHIAS GASTEL
 Député écologiste

En échange de cet allègement, le gouvernement d'Helmut Kohl enclenche à l'époque une révolution du système ferroviaire en abandonnant la responsabilité du trafic régional aux Länder. Ceux-ci reçoivent des subventions de l'Etat fédéral – plus de 8 milliards d'euros par an – et confient la gestion de leur réseau ferroviaire à des opérateurs privés, à commencer par les français Transdev (Caisse des Dépôts et Consignations) et Keolis (SNCF), ou à Deutsche Bahn. Malgré des soupçons récurrents de discrimination par DB Netz, le gestionnaire du réseau contrôlé par Deutsche Bahn, le système fait ses preuves. « L'attribution concurrentielle des lignes dans le trafic régional est un modèle de réussite », juge Matthias Stoffregen, directeur général de Mofair, une fédération des sociétés de transport privées. Il en veut pour

preuve l'augmentation du nombre de kilomètres de lignes – dont certaines ont été rouvertes – et du nombre de kilomètres par passager. « La régionalisation est un des grands succès de la privatisation », appuie Kirsten Lüthmann, députée SPD et membre du conseil de surveillance de Deutsche Bahn. Son jugement est aussi empirique : pour rentrer dans sa circonscription, elle emprunte chaque semaine la ligne reliant Göttingen à Hanovre de la compagnie Metronom. Celle-ci fait partie des 420 sociétés qui font concurrence à l'opérateur historique et contrôlent ensemble près de 30 % du marché régional. Un opérateur historique qui, lui, a bien vieilli.

Des économies cher payées

Pour financer une stratégie internationale coûteuse, marquée par les acquisitions en milliards du spécialiste de la logistique Schenker ou de la compagnie de transport britannique Arriva et préparer l'introduction en Bourse de l'ancien monopole, Deutsche Bahn a usé les trains jusqu'à la corde. Plus grave, il a taillé dans la maintenance en supprimant des aiguillages ou des voies de dépassement au lieu de les remplacer. La responsabilité est partagée, précise Lukas Iffländer. « Deutsche Bahn a fait des économies, et l'Etat fédéral lui était reconnaissant car il devait lui verser moins de subventions », dit le vice-président de Pro Bahn, l'association allemande d'usagers du rail. Dix ans plus tard, l'Office fédéral des chemins de fer, le régulateur, invite la compagnie publique à corriger le tir et à construire des installations dont elle pensait pouvoir se passer.

L'opérateur historique, censé doubler le nombre de ses passagers d'ici à 2030, adapte aussi son offre. Face à la concurrence foudroyante des cars longue distance et à la dégradation accélérée du réseau, il a généralisé le wi-fi sur ses ICE et multiplié les promotions commerciales. Surtout, face à une flotte devenue en partie obsolète, il a passé une commande géante de trains à grande vitesse à Siemens pour près de 5 milliards d'euros. Les efforts paient. Sur les quatre premiers mois de l'année, la compagnie a enregistré une hausse du nombre de passagers

de 3 % et du chiffre d'affaires de 7 % sur la longue distance, a annoncé dimanche son patron, Richard Lutz. Mais la stratégie a un coût : vingt-quatre ans après la reprise de sa dette par l'Etat fédéral, Deutsche Bahn ploie sous une dette de 20 milliards d'euros. Pour contenir sa hausse, l'Etat a injecté l'an dernier 1 milliard d'euros de capital dans la compagnie et accepté de renoncer à 1,75 milliard d'euros de dividendes jusqu'en 2021. C'est sans compter les 8 milliards qu'il transfère chaque année dans l'infrastructure ferroviaire. « L'Etat doit de plus en plus prendre Deutsche Bahn sous son aile financière », déplore Matthias Gastel. Un objectif central de la réforme ferroviaire a été manqué. »

Or les deux vaches à lait du groupe sont menacées, prévient Christian Böttger, professeur à l'université de sciences appliquées de Berlin. DB Regio, qui assure un quart du résultat opérationnel de 2,1 milliards d'euros, risque de partager le sort de la division déficitaire de transport de marchandises DB Cargo à mesure qu'il perdra ses vieux contrats lucratifs de gestion de réseaux locaux. DB Netz, qui génère 1 milliard de résultat, est sous la pression du régulateur pour réduire ses tarifs. « On se demande d'où viendra la hausse des bénéfices qui permettrait de réduire la dette », s'interroge l'expert, qui plaide pour une cession de Schenker ou d'Arriva. « Nous sommes en principe contre une cession de Schenker ou Arriva et c'est pourquoi nous nous sommes décidés en 2017 pour une augmentation de capital. La question se posera de nouveau si les dettes continuent à augmenter », reconnaît la députée Kirsten Lüthmann.

« La régionalisation est un des grands succès de la privatisation. »

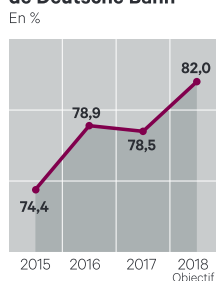
KIRSTEN LÜTHMANN

Députée SPD et membre du conseil de surveillance de Deutsche Bahn

Alors que la compagnie ferroviaire est confrontée au défi du numérique ou au départ à la retraite de la moitié de ses cheminots, Rüdiger Kruse va plus loin et réclame une remise à plat complète du système. « Les problèmes structurels de Deutsche Bahn me font du souci », déclare le député CDU. Nous avons besoin d'un nouveau départ. » Pour lui, pas de tabou : ni un changement de direction, ni la cession de participations, ni la séparation du réseau, que son parti avait envisagée à l'automne lors de ses pourparlers avec les Verts. « Nous devons d'abord définir quelle mission le pouvoir politique veut confier à Deutsche Bahn », insiste le député, qui espère une réponse après l'été.

Pendant ce temps, la concurrence ne dort pas. Décidé à réussir là où plusieurs ont échoué avant lui, faute de moyens financiers notamment, FlixTrain doit annoncer ce mardi de nouvelles liaisons. « Nous avons déjà dépassé notre but initial de transporter 500.000 passagers d'ici à la fin de l'année », affirme un porte-parole. Reste à savoir si ces curieux, comme Tabea, se transformeront en clients fidèles. « Si le retard de jeudi reste une exception, je peux vraiment imaginer utiliser à nouveau FlixTrain », dit-elle. ■

Le taux de ponctualité de Deutsche Bahn



LES ECHOS / SOURCE : SOCIÉTÉ