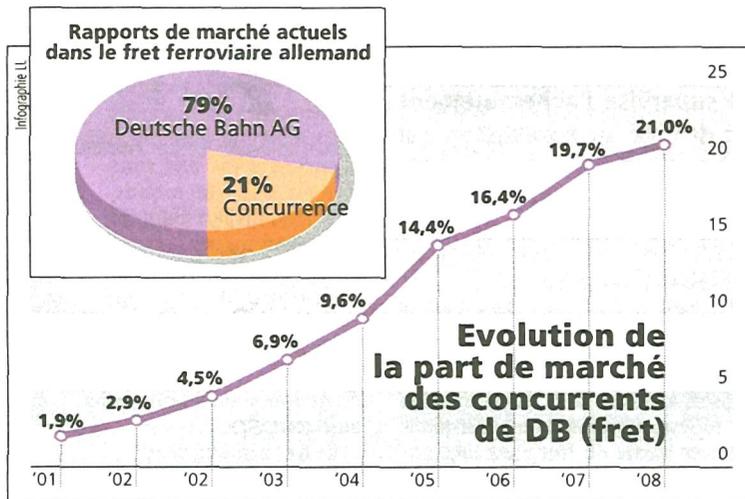


# "Deutsche Bahn met le couteau sur la gorge des concurrents"

Les concurrents de la Deutsche Bahn ont réussi à porter leur part du marché allemand du fret ferroviaire à 21% l'année dernière. Un beau résultat selon les normes européennes mais toujours susceptible d'amélioration. C'est ce que déclarent les groupements d'intérêts Netzwerk Privatbahnen et Mofair dans leur rapport sur la concurrence 2008-2009. Selon eux, la DB abuse de sa position de force.

Pieterjan Van Wyngene



**L**e développement des acteurs privés en Allemagne est freiné par le démantèlement de l'infrastructure ferroviaire", précise Hartmut Gasser, le président de Netzwerk Privatbahnen. "Ces dernières années, DB Netz a négligé pas mal de voies de dépassement, de chargement et d'évitement. Elles étaient en effet superflues dans la stratégie de la Deutsche Bahn. De ce fait, beaucoup de trajets n'ont plus de réserves de capacité."

Selon Gasser, les choses ont pris une mauvaise tournure au moment où les pouvoirs publics allemands ont décidé de porter la DB comme un groupe intégré à la bourse (ce qui a finalement échoué). Le démantèlement du réseau ferroviaire devait

assainir la situation financière de la société-mère. "Dans ce contexte on a consciemment négligé le fait que le sort de l'infrastructure ferroviaire allemande était entièrement entre les mains de la DB. Toutes les infrastructures qui, aux yeux de la DB, n'avaient plus d'utilité, pouvaient être démantelées sans concertation avec les opérateurs privés."

L'étude réalisée par Kompetenz Centrum Wettbewerb (KWC), confirme que la politique relative au réseau ferroviaire connaît des problèmes en Allemagne. "Les gains financiers que la Deutsche Bahn veut générer via l'infrastructure sont difficiles à concilier avec les souhaits des opérateurs privés", précise Michael Holzhey de KWC. "La DB tâche d'augmenter ses

recettes via des hausses des redevances d'usage des gares de formation, des sillons et de l'énergie. Il va de soi que les concurrents en sont la dupe." Il souligne dès lors la politique ferroviaire contradictoire des pouvoirs publics allemands. "D'une part, ils demandent à DB Netz de tenir compte de certaines prévisions quant aux bénéfices et d'autre part ils veulent stimuler la concurrence sur le marché."

## "HONTEUX"

Selon Holzhey la solution est pourtant évidente. Une scission complète entre la gestion de l'infrastructure (DB Netz) et les opérations ferroviaires mettra un terme aux problèmes,

déclare-t-il. Aujourd'hui, les deux compétences relèvent toujours du même holding. Netzwerk Privatbahnen avance encore une autre raison pour soutenir la proposition pour un gestionnaire indépendant de l'infrastructure. "Les opérateurs ferroviaires privés sont souvent désavantagés à cause des conditions d'utilisation peu claires et contradictoires du réseau allemand."

La DB dissimulerait par ailleurs des informations sur l'infrastructure sous le prétexte de la confidentialité. "La motivation derrière l'attribution des sillons devient de ce fait difficile à contrôler", souligne Gasser qui qualifie de "honteux" le fait que seulement 16% des transports de fret empruntent le rail.

Le verdict du rapport sur la concurrence est impitoyable. "Tant que les nouveaux venus sur le marché devront faire face à un acteur de marché super puissant et protégé par les pouvoirs publics - qui, en plus, a le monopole de l'infrastructure ferroviaire - les investisseurs ne considéreront jamais le marché ferroviaire allemand comme attractif." La Deutsche Bahn ne veut pas entendre cette conclusion. Le fait que la part de marché de la concurrence continue d'augmenter, est selon la société des chemins de fer historique la meilleure preuve que la situation du marché en Allemagne est bien saine.