

Benchmarking 2004

Rapport

Novembre 2004

Sommaire

| | | |
|-------------------|---|-----------|
| 1 | <i>Mission</i> | 5 |
| 2 | <i>Saisie des données</i> | 5 |
| 2.1 | Questionnaire | 5 |
| 2.2 | Participation à l'enquête | 5 |
| 2.3 | Entreprises extérieures | 6 |
| 3 | <i>Articulation du rapport</i> | 6 |
| 4 | <i>Modalités de présentation des éléments de comparaison</i> | 6 |
| 5 | <i>Observations sur les résultats de l'étude de benchmarking</i> | 7 |
| 5.1 | Indicateur 1 : Rentabilité des capitaux investis (RCI/ROCE) | 7 |
| 5.2 | Indicateur 2 : Taux d'endettement | 7 |
| 5.3 | Indicateur 3 : Taux d'endettement dynamique | 8 |
| 5.4 | Indicateur 4 : Couverture des immobilisations | 8 |
| 5.5 | Indicateur 5a : Valeur ajoutée par collaborateur | 8 |
| 5.6 | Indicateur 5b : Charges de personnel par collaborateur | 9 |
| 5.7 | Indicateur 6 : Rendement sur le chiffre d'affaires | 9 |
| 5.8 | Indicateur 7 : Charges du trafic voyageurs par vkm | 10 |
| 5.9 | Indicateur 8 : Charges du trafic de fret par tkm | 10 |
| 5.10 | Indicateur 9 : Charges d'infrastructure par km de ligne | 10 |
| 5.11 | Indicateur 10 : Chiffre d'affaires du trafic voyageurs par vkm | 10 |
| 5.12 | Indicateur 11 : Chiffre d'affaires du transport de fret par tkm | 11 |
| 5.13 | Indicateur 12 : Investissements bruts dans le transport par chiffre d'affaires du transport | 11 |
| 5.14 | Indicateur 13 : Investissements de l'infrastructure par sillon-km | 11 |
| 6 | <i>Observations finales</i> | 11 |
| | | |
| Annexe 1 : | <i>Indicateurs financiers pour toute l'entreprise</i> <i>Indicateurs 1 à 6 2003</i> | |
| Annexe 2 : | <i>Indicateurs financiers pour les activités Passagers, Fret et Infrastructure</i> <i>Indicateurs 7 à 13 2003</i> | |
| Annexe 3 : | <i>Indicateurs financiers pour toute l'entreprise</i> <i>Indicateurs 1 à 6 2001 – 2003</i> | |
| Annexe 4 : | <i>Indicateurs financiers pour les activités Voyageurs, Fret et Infrastructure</i> <i>Indicateurs 7 à 13 2001 - 2003</i> | |
| Annexe 5 : | <i>Commentaires des Compagnies ferroviaires concernant les indicateurs</i> | |

1 Mission

Lors de sa réunion du 22.11.2000, le Comité Economie, Finances et Environnement a décidé de récapituler les méthodes et mesures qui ont fait leurs preuves chez ses membres pour améliorer la productivité et accroître l'efficacité du système ferroviaire. Il a chargé le groupe de travail Benchmarking de prendre en charge ces activités.

Conjointement avec le Bureau Statistique de l'UIC, le GT Benchmarking a de nouveau, cette année, effectué une enquête auprès des Compagnies ferroviaires et le présent rapport expose les résultats du dépouillement des réponses reçues.

Les membres du GT Benchmarking cités ci-après ont coopéré au rapport :

| | |
|----------------------|----------------|
| M. le Dr. Sterba | CD |
| M. Krähe | DB (Président) |
| M. le Dr. Calabria | FS |
| Mme Budainé Ferenczy | MAV |
| Mme Gruber | ÖBB |
| M. Thomas | SNCB |
| M. Padrayrol | SNCF |
| M. Reed | UIC |

2 Saisie des données

2.1 Questionnaire

L'UIC a adressé le questionnaire aux EF le 09.07.04. Le présent rapport présente les résultats du dépouillement des indications fournies par les EF. Il a été tenu compte des données parvenues à l'UIC au 15.08.04.

2.2 Participation à l'enquête

15 EF (BDZ, CD, CFR, DB, FS, MAV, NRIC, ÖBB, REFER, RFF, RENFE, SNCB, SNCF, TCDD, ZSSK) ont participé à l'enquête. Les données communiquées étaient en partie incomplètes de sorte que les graphiques du rapport présentent certaines lacunes. En outre, les indicateurs manifestement erronés ou peu plausibles n'ont pas été repris dans le présent rapport.

2.3 Entreprises extérieures

Le groupe de travail Benchmarking a, en outre, calculé des indicateurs comparatifs pour des entreprises extérieures et le présent rapport contient des éléments de comparaison avec les entreprises suivantes (autres modes de transport, entreprises proches du secteur des transports):

- Austrian Airlines (AUA; lignes aériennes autrichiennes)
- CSA (lignes aériennes tchèques)
- GEODIS (entreprise française de logistique)
- Deutsche Lufthansa (LH; lignes aériennes allemandes)
- PPT Co. (société communale de transports à petites distances, Prague, République tchèque)
- Transport publics intercommunaux (société de transports régionaux, Belgique),
- Opérateur combiné (Société de transport combiné, Belgique)
- Wiener Lokalbahnen AG (WLB; exploitation de la ligne ferroviaire Wien-Baden et de diverses lignes de bus dans la partie sud de Vienne, Autriche)

Les données utilisées à cet effet ont été extraites des rapports d'activité de ces Sociétés. Les données n'étant pas disponibles pour tous les indicateurs, seuls les indicateurs 1, 5, 6, 7, 8, 10 et 11 comportent des éléments de comparaison avec les entreprises extérieures.

3 Articulation du rapport

Le rapport final comporte une partie "texte" et 5 annexes.

- L'annexe 1 contient les indicateurs financiers 1 à 6 pour l'Entreprise dans sa globalité (trafic ferroviaire).
- L'annexe 2 comprend des indicateurs par segment pour les activités Voyageurs, Fret et Infrastructure.
- L'annexe 3 présente l'évolution chronologique des indicateurs 1 à 6 pour la période 2001 - 2003. Cette évolution chronologique n'est pas retracée pour les entreprises extérieures faute d'un fonds de données suffisant.
- L'annexe 4 présente l'évolution chronologique des indicateurs par segment pour les années 2001 à 2003.
- L'annexe 5 reproduit, dans la mesure où ils ont été communiqués, les commentaires des Entreprises ferroviaires (EF) sur leurs propres indicateurs. Les commentaires généraux des EF sans rapport direct avec les indicateurs fournis n'ont pas été repris.

4 Modalités de présentation des éléments de comparaison

Les indicateurs sont présentés de façon distincte pour les EF et les entreprises extérieures. L'ordre de présentation des entreprises dans les diagrammes se fonde sur le niveau de l'indicateur en 2003.

De façon générale, les valeurs négatives n'ont pas été retirés des diagrammes relatifs aux indicateurs afin de pouvoir visualiser la dimension d'un éventuel problème. Bien entendu, ces valeurs ne doivent pas être interprétées de la même manière que les valeurs positives situées en « zone normale ».

5 Observations sur les résultats de l'étude de benchmarking

5.1 Indicateur 1 : Rentabilité des capitaux investis (RCI/ROCE)

La rentabilité des capitaux investis est déterminée par le quotient de l'EBIT (résultats avant impôts, avant résultats des participations, résultats financiers et résultats exceptionnels) et des capitaux investis (capitaux investis dans le secteur opérationnel de l'entreprise). Dans les EF, les valeurs positives varient entre 1,6% et 0,0% en 2003. Une valeur négative de cet indicateur (constatée dans 10 des 14 EF présentées) signale une absence de rentabilité. L'évolution chronologique montre une tendance à la baisse par rapport aux exercices antérieurs. La seule modification positive significative en 2003 concerne la DB (dont le résultat s'est amélioré pour atteindre 1,6% en 2003 après l'acquisition du Groupe Stinnes).

L'augmentation des capitaux investis (due notamment à des besoins croissants d'investissements de renouvellement) et/ou la dégradation du résultat d'exploitation ont généralement influencé négativement la RCI. L'évolution négative des résultats d'exploitation a été provoquée par l'apparition simultanée de facteurs défavorables parmi lesquels il faut citer une forte hausse des coûts de l'énergie, une stagnation voire un léger recul des recettes commerciales voyageurs, l'aggravation de la pression de la concurrence exercée par les compagnies aériennes à bas coûts, les pertes dues aux grèves (SNCF, ÖBB), les problèmes en matière de tourisme et la stagnation des recettes commerciales du fret en raison de l'intensification de la concurrence routière.

La comparaison avec d'autres entreprises du secteur des transports montre que celles-ci, et notamment les compagnies aériennes, ont également rencontré des problèmes en matière de RCI.

5.2 Indicateur 2 : Taux d'endettement

Cet indicateur résulte du quotient de l'endettement total de l'EF par la somme de son endettement total et de son capital propre. L'endettement total englobe les dettes exemptes d'intérêt et les dettes assujetties au service de l'intérêt ainsi que la valeur des engagements liés aux opérations de leasing.

En 2003, les valeurs du taux d'endettement des EF se sont établies dans une fourchette extrêmement large comprise entre 80,3% et 0,8%.

L'évolution de l'indicateur entre 2001 et 2003 continue d'accuser une tendance à la baisse dans la plupart des Compagnies ferroviaires, à la seule exception des CD dont le taux d'endettement n'est plus que de 0,8% après reprise de leurs dettes par l'Etat.

- L'augmentation du taux d'endettement est due notamment au fort besoin d'investissements financés par recours au marché des capitaux et à une diminution de la part d'autofinancement en raison de la dégradation des résultats annuels. Les CD constituent une exception : leur faible taux d'endettement de 0,8% résulte de la reprise de leurs dettes anciennes par l'Etat et par le gestionnaire d'infrastructure (SZDC) dans le cadre de la restructuration de l'Entreprise.

5.3 Indicateur 3 : Taux d'endettement dynamique

Cet indicateur met l'endettement total de l'entreprise en rapport avec sa marge brute d'autofinancement (*cash flow*), celle-ci étant la somme des résultats avant impôts, amortissements et modification des provisions (à long terme) pour les retraites. Le taux d'endettement dynamique vise à fournir une indication sûre des possibilités de réduction de l'endettement par l'augmentation de la marge brute d'autofinancement.

En 2003, les valeurs des EF se sont établies dans une fourchette très large, les valeurs positives variant entre 20,5 et 0,2, les valeurs négatives étant imputables à de mauvais résultats annuels et à une marge brute d'autofinancement défavorable. Ces valeurs peuvent refléter un nouvel accroissement de l'endettement.

L'évolution 2001 – 2003 fait apparaître des tendances diverses. Si certaines EF (par ex. DB) ont pu améliorer foncièrement leur marge brute d'autofinancement malgré la montée de l'endettement et donc obtenir une évolution favorable de l'indicateur, l'accroissement des charges d'intérêts a entraîné, pour une série d'autres EF, une accélération de la tendance négative du taux d'endettement dynamique.

5.4 Indicateur 4 : Couverture des immobilisations

La couverture des immobilisations correspond au quotient du capital propre ajouté au capital externe à long terme par les valeurs immobilisées. Cet indicateur permet d'apprécier le degré de garantie à long terme des valeurs immobilisées de l'entreprise. L'examen est effectué du point de vue du financement à long terme.

Les valeurs des EF ont varié entre 134,7% et 34,5% en 2003, sachant que l'indicateur est très proche, voire supérieur à 100% pour la majorité des Compagnies ferroviaires.

L'évolution de l'indicateur entre 2001 et 2003 fait apparaître une légère amélioration dans la majorité des Compagnies ferroviaires. En revanche, une tendance inverse est perceptible dans les Compagnies dont le niveau de couverture des immobilisations était, en tout état de cause, déjà comparativement faible (par ex. SNCF, MAV).

5.5 Indicateur 5a : Valeur ajoutée par collaborateur

Cet indicateur résulte du rapport entre la valeur ajoutée de l'entreprise (somme de tous les produits d'exploitation après déduction des consommations de matières et des charges externes, des amortissements et des autres charges d'exploitation) et l'effectif en moyenne annuelle.

En 2003, la valeur ajoutée par collaborateur se situe dans les EF entre 47.677 € et 2.283 €. L'ampleur considérable de cette fourchette reflète la différence entre les pays à haut et à bas niveau de salaire.

Fait positif: une tendance à la hausse est constatable sur la période 2001-2003. Il a cependant fallu accepter, de façon générale, un accroissement des charges de personnel par collaborateur (cf. point 5.6 ci-dessous). Il s'agit, principalement, d'une conséquence de la réduction du personnel pour amélioration de la productivité avec les charges de personnel qui en résultent consécutivement (ÖBB, FS, SNCB).

La comparaison entre les EF et les Entreprises extérieures montre qu'il n'existe pas, dans ce domaine, de profondes différences sur le marché des transports, à la seule exception de la compagnie aérienne autrichienne AUA et de la société belge de transport combiné.

5.6 Indicateur 5b : Charges de personnel par collaborateur

Il s'agit d'un indicateur nouveau ajouté au rapport de benchmarking de cette année. Il sert à effectuer la comparaison avec la valeur ajoutée par collaborateur (indicateur 5a). Cette comparaison entre les charges de personnel par collaborateur et la valeur ajoutée par collaborateur permet de faire une constatation positive selon laquelle la valeur ajoutée par collaborateur est presque partout légèrement supérieure aux charges de personnel par collaborateur.

Si l'évolution 2001-2003 fait apparaître en général une tendance à la hausse des charges de personnel par collaborateur, il convient de relever, point positif, que cette augmentation des charges de personnel s'accompagne d'un accroissement de la valeur ajoutée, ce qui souligne les succès remportés par les Compagnies ferroviaires en matière d'augmentation de la productivité.

5.7 Indicateur 6 : Rendement sur le chiffre d'affaires

Le rendement sur le chiffre d'affaires est le rapport entre le résultat avant impôts et intérêts sur le chiffre d'affaires.

En 2003, les valeurs positives de cet indicateur varient entre 4,6% à 1,8% en 2003. Seules 5 EF sur 15 ont enregistré des valeurs positives.

Dans un contexte de large stagnation des recettes commerciales accompagné d'un accroissement des charges, les résultats d'exploitation sont en majeure partie défavorables. L'évolution du rendement sur le chiffre d'affaires entre 2001 et 2003 accuse donc, au total, une tendance plutôt orientée à la baisse, et ceci pour les mêmes motifs que ceux qui ont contribué à l'évolution défavorable de la RCI.

La comparaison du rendement sur le chiffre d'affaires entre les Entreprises ferroviaires et les Entreprises extérieures du secteur des transports prouve que ces dernières ont également rencontré des problèmes avec cet indicateur. Les difficultés

semblent même considérables dans certaines Compagnies de transports régionaux (WLB, transports publics interrégionaux).

5.8 Indicateur 7 : Charges du trafic voyageurs par vkm

Les charges par vkm sont très dissemblables selon les Entreprises ferroviaires. Une comparaison entre Compagnies ferroviaires implique la prise en compte de la structure et des dimensions du réseau ferré, du niveau du pouvoir d'achat et de la proportion des trafics périurbains et grandes lignes qui représentent des facteurs importants pour cet indicateur.

Sur la période 2001-2003, les charges du trafic voyageurs accusent, presque sans exception, une légère tendance à l'augmentation.

5.9 Indicateur 8 : Charges du trafic de fret par tkm

Pour la plupart des EF, les charges du trafic de fret fluctuent entre 6,5 et 1,4 centimes par tkm.

L'évolution 2001 – 2003 a été caractérisée dans la majorité des Compagnies ferroviaires par une légère augmentation de ces charges, bien qu'il ait été pratiquement impossible de dégager des produits plus élevés, en raison de la concurrence routière. Pour la DB, l'acquisition du Groupe Stinnes oblige à ne prendre en compte que le trafic de fret ferroviaire (RAILION AG), ce qui entraîne une modification structurelle substantielle par rapport aux années précédentes.

5.10 Indicateur 9 : Charges d'infrastructure par km de ligne

Les charges d'infrastructure par km de ligne varient considérablement tant entre les réseaux d'Europe de l'Ouest – 218.000 € à 62.000 € - qu'entre les réseaux des pays d'Europe Centrale et Orientale (PECO): 54.000 € à 9.000 €.

Cependant le niveau de ces charges n'a pas subi de modification majeure pour la plupart des réseaux sur la période 2001-2003.

5.11 Indicateur 10 : Chiffre d'affaires du trafic voyageurs par vkm

Tout comme les charges par vkm (cf. indicateur 7), le chiffre d'affaires par vkm varie dans une large fourchette. Pour évaluer son niveau, il faut se souvenir que les contributions versées par les Etats pour le trafic périurbain doivent généralement être affectées au chiffre d'affaires.

La majorité des Entreprises ferroviaires ont pu augmenter légèrement leur chiffre d'affaires par vkm sur la période 2001-2003. L'augmentation correspond essentiellement au taux de progression des charges.

Les produits par vkm des compagnies aériennes étudiées sont, pour une part, considérablement inférieurs à ceux des Entreprises ferroviaires. Ceci souligne la situation concurrentielle difficile des Entreprises ferroviaires vis à vis des transports aériens régionaux.

5.12 Indicateur 11 : Chiffre d'affaires du transport de fret par tkm

En trafic de fret, la comparaison entre les Entreprises ferroviaires ne permet pas de dégager une tendance homogène. Ici se reflète, à l'évidence, la diversité des situations de concurrence intermodale dans les différents pays. Il n'a pas été possible cependant d'appuyer cette assertion par des chiffres correspondants, étant donné que les rapports de gestion des entreprises de Transitaires ne présentent pas les données relatives aux services prestés dans les domaines sensibles à la concurrence.

L'évolution de 2001 à 2003 montre que les produits à la tkm n'ont pratiquement pas changé dans la quasi-totalité des Entreprises ferroviaires et qu'ils ont même diminué pour certaines EF de PECO. Pour la DB, il convient de tenir compte de l'effet particulier engendré par l'acquisition du Groupe Stinnes.

5.13 Indicateur 12 : Investissements bruts dans le transport par chiffre d'affaires du transport

Le rapport des dépenses d'investissements au chiffre d'affaires des EF étudiées varie entre 24% et 4%, ce qui signifie qu'une part, pouvant atteindre le quart, des produits du transport de voyageurs et de fret est réinvestie, essentiellement dans du matériel roulant.

On constate cependant une forte baisse de ce pourcentage, explicable, notamment, par la morosité de la conjoncture actuelle dans certaines EF pendant la période 2001-2003. La RENFE est la seule EF qui, à rebours de la tendance générale, enregistre une forte progression des investissements par rapport à l'année précédente. La SNCB a maintenu son activité d'investissement au niveau élevé atteint lors des années précédentes.

5.14 Indicateur 13 : Investissements de l'infrastructure par sillon-km

Dans le domaine de l'infrastructure, les investissements présentent une structure très hétérogène, ce qui signifie que les Compagnies ferroviaires, en situation économique difficile, ont différé des investissements dans l'infrastructure. Entrent également en ligne de compte les modalités réglementant le financement de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire dans les différents pays au niveau des relations entre l'Etat et l'Entreprise ferroviaire.

L'examen des chiffres sur la période 2001-2003 reflète un recul des investissements dans l'infrastructure avec un volume de sillons-km presque inchangé ou en légère baisse.

6 Observations finales

Le présent rapport est adressé pour analyse aux Entreprises ferroviaires. Les suggestions, questions et commentaires relatifs à la présentation et aux contenus du rapport peuvent être adressés à l'UIC, au Président du Groupe de travail

Benchmarking, M. Krähe (courriel : burkhard.kraehe@bahn.de) ou à un membre du Groupe de travail Benchmarking.

Annexe 1 / Anlage 1 / Appendix 1

Indicateurs d'analyse sur le niveau de l'entreprise

Finanzindikatoren auf das Gesamtunternehmen bezogen

Financial indicators on the level of the company

**Indicateurs 1 - 6
2003**

**Indikatoren 1 - 6
2003**

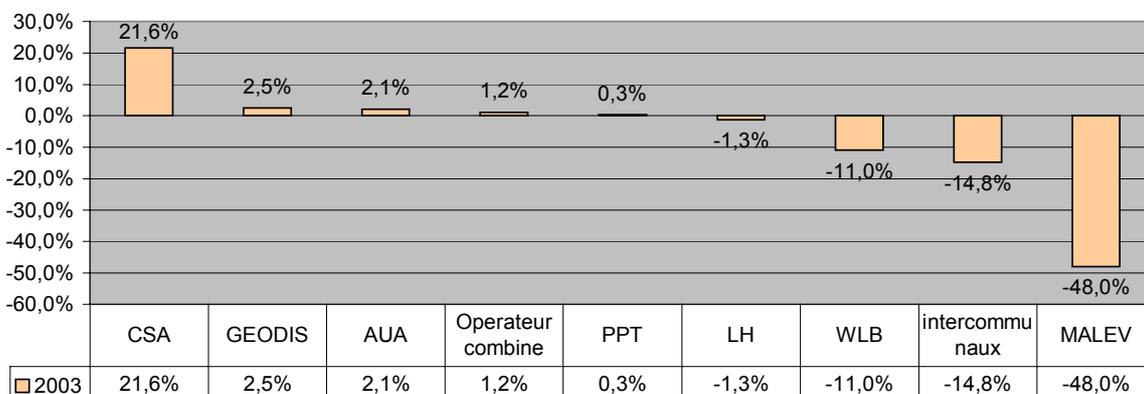
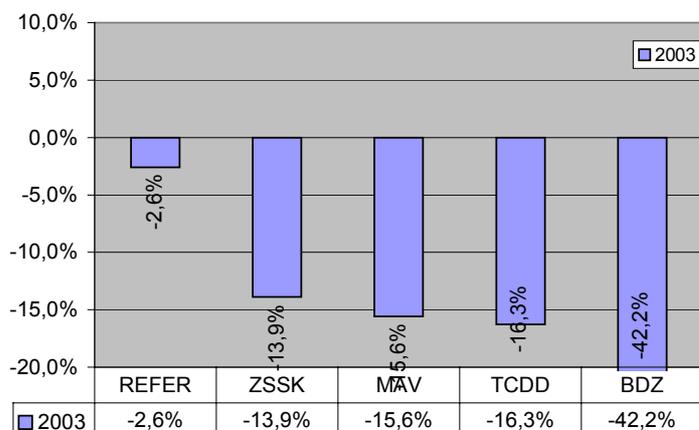
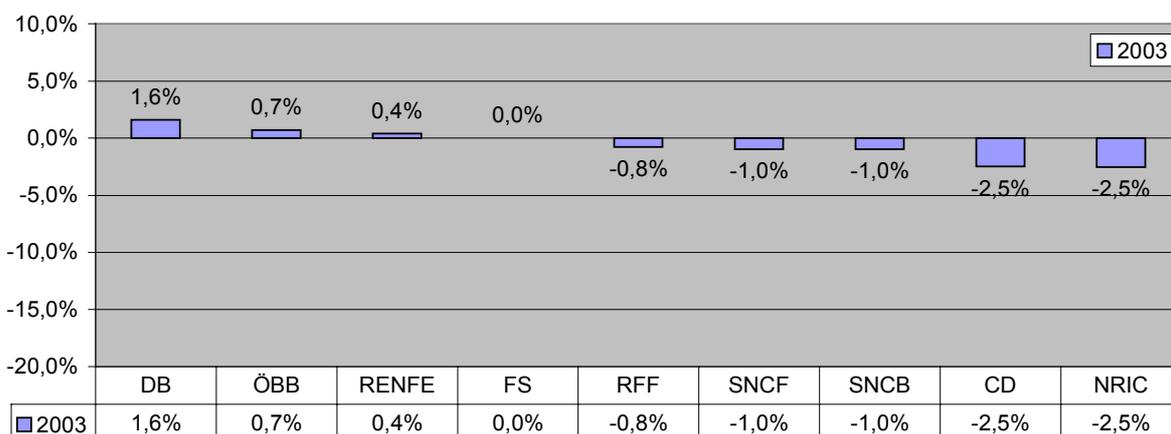
**Indicators 1 - 6
2003**

Indicateur / Indikator / Indicator 1

ROCE (%) (RCI = Rentabilité des capitaux investis)

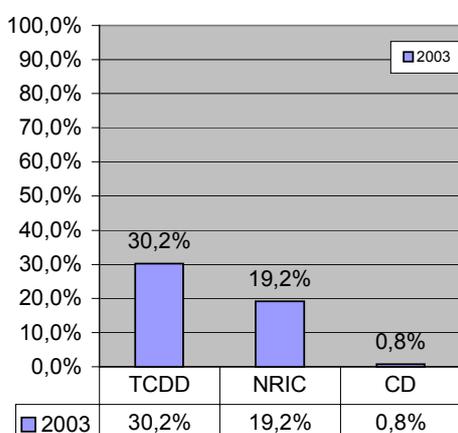
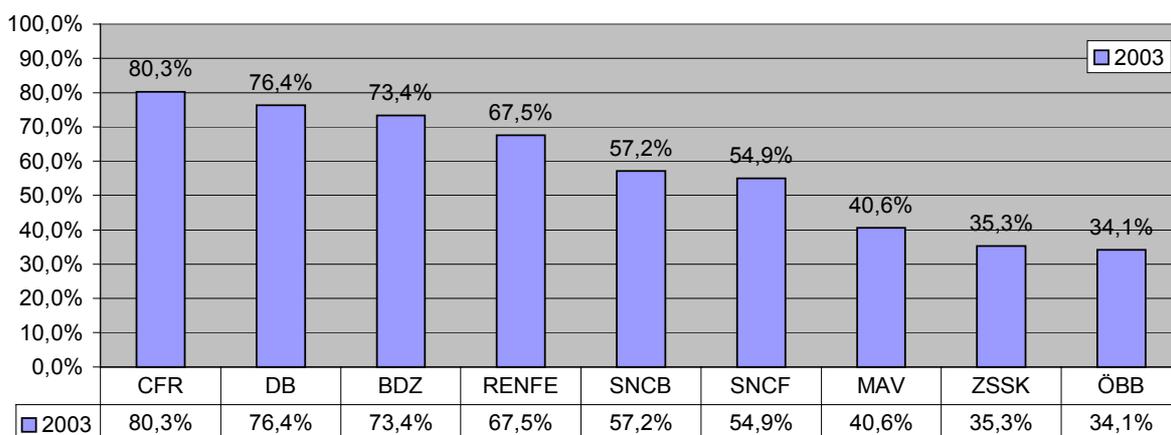
ROCE (Return on capital employed) (%)

ROCE (Return on capital employed) (%)



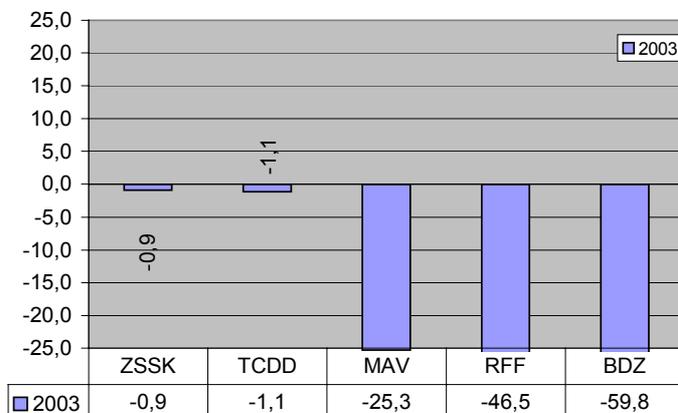
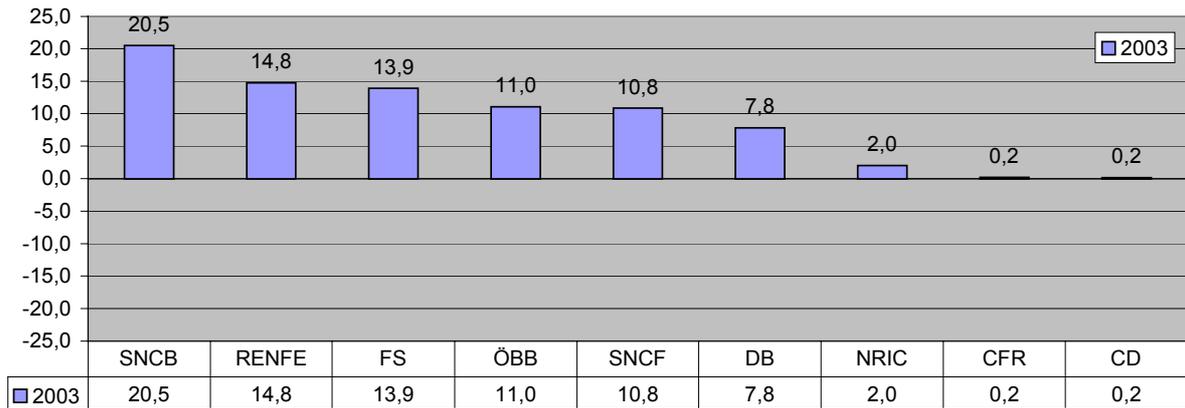
Indicateur / Indikator / Indicator 2

Taux d'endettement (%)
 Verschuldungsrate (%)
 Total debt to Capitalization (%)



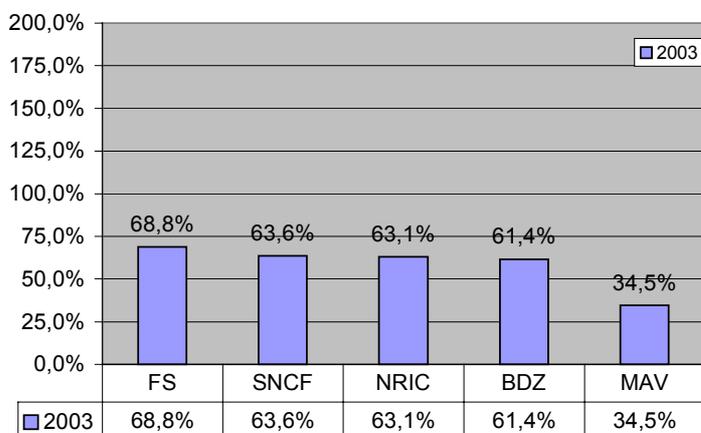
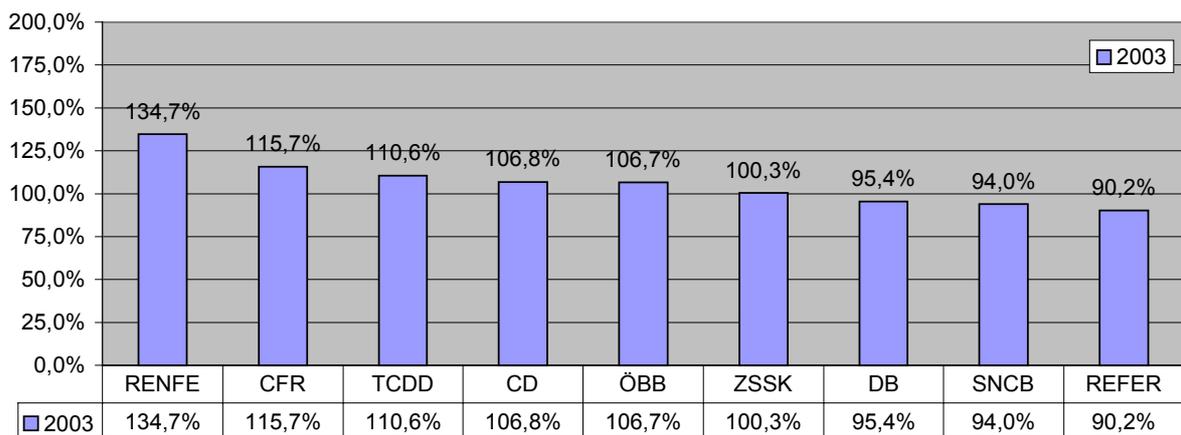
Indicateur / Indikator / Indicator 3

Taux d'endettement dynamique (-)
 Dynamischer Verschuldungsgrad (-)
 Dynamic debt to equity ratio (-)



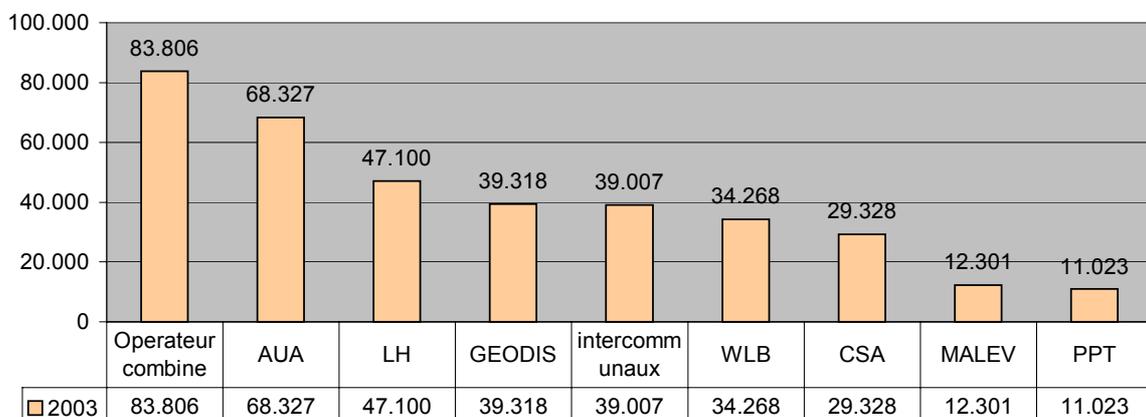
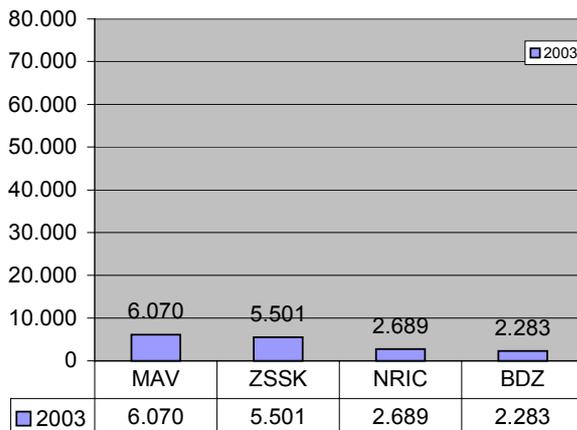
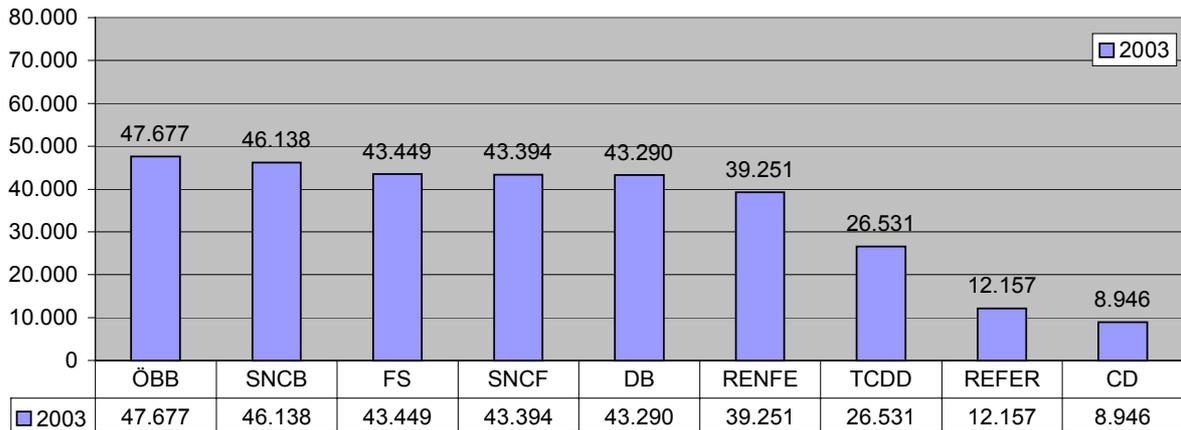
Indicateur / Indikator / Indicator 4

Couverture des immobilisations (%)
 Anlagendeckung (%)
 Coverage of assets (%)



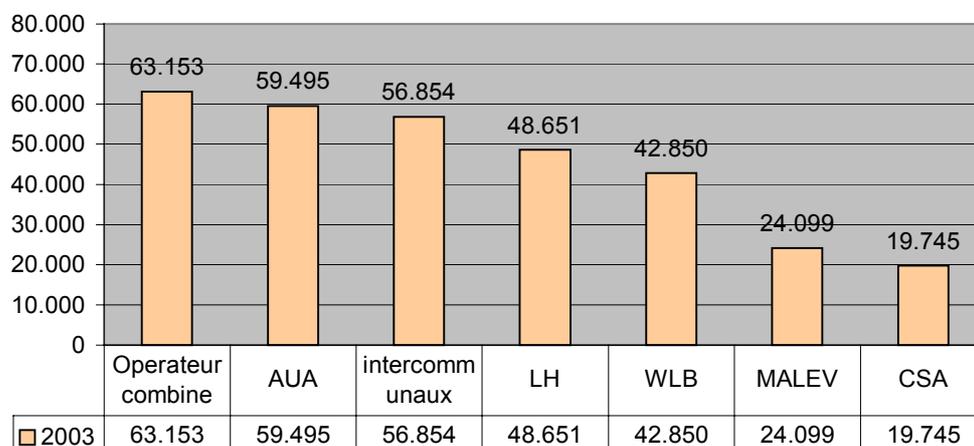
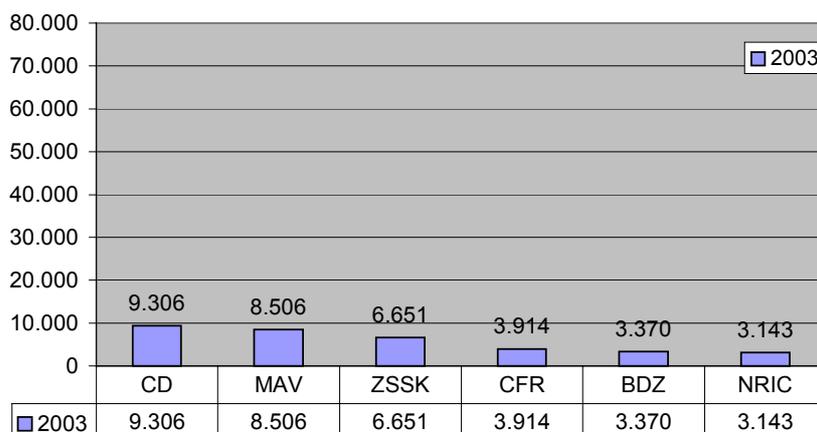
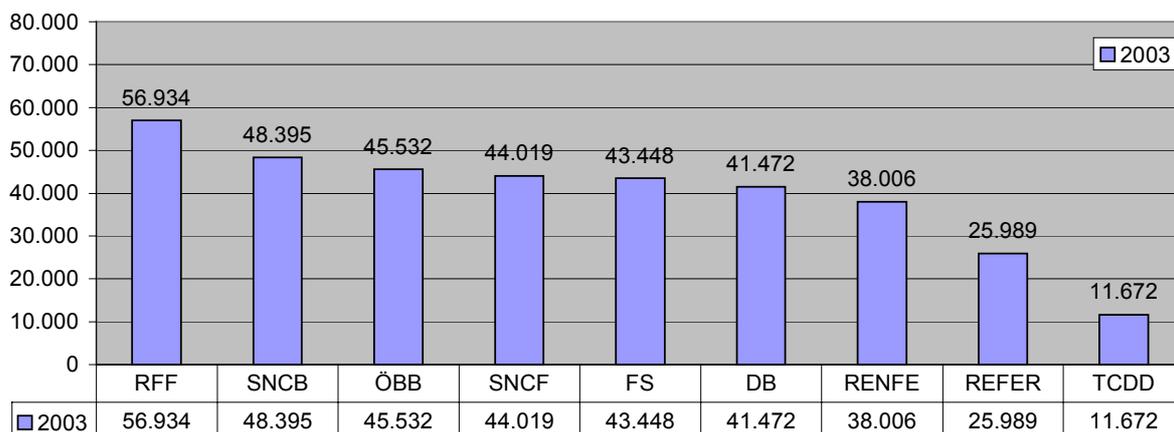
Indicateur / Indikator / Indicator 5a

Valeur ajoutée par employé (EUR)
 Betriebliche Wertschöpfung pro Mitarbeiter (EUR)
 Operating added value per employe (EUR)



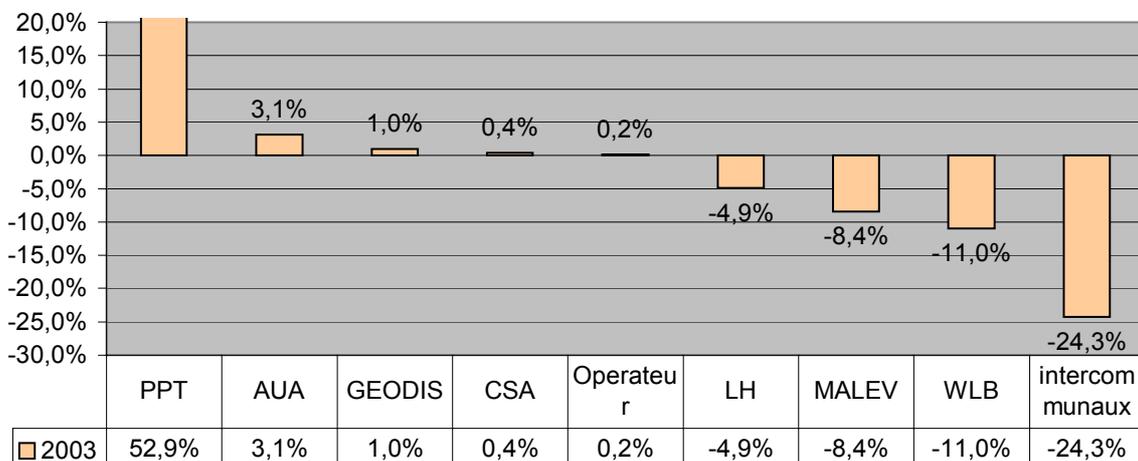
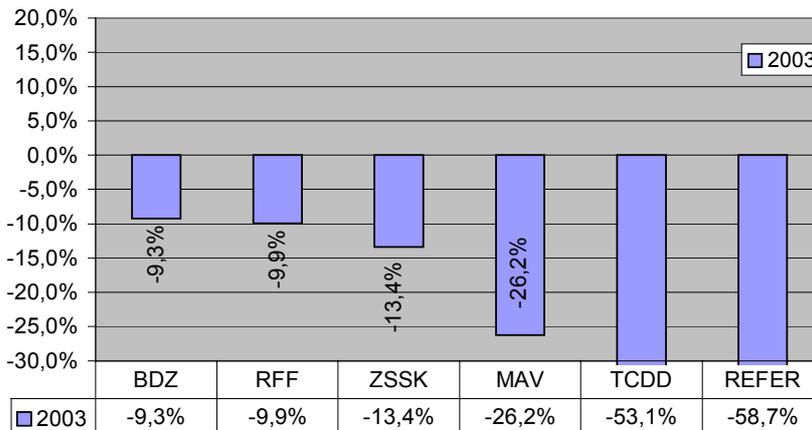
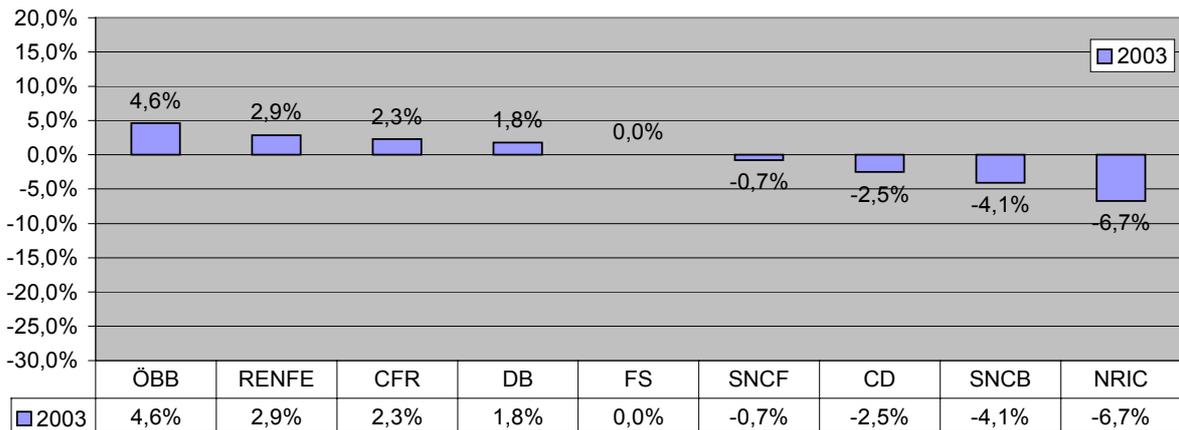
Indicateur / Indikator / Indicator 5b

Charges de personnel par employé (EUR)
 Personalaufwand pro Mitarbeiter (EUR)
 Staff costs per employe (EUR)



Indicateur / Indikator / Indicator 6

Rendement sur chiffre d'affaires (%)
 Umsatzrendite (%)
 Operating margin (%)



Annexe 2 / Anlage 2 / Appendix 2

Indicateurs d'analyse de comparaison des secteurs voyageurs, fret et infrastructure

Finanzindikatoren Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur

Financial indicators for comparison sectors passenger, freight and infrastructure

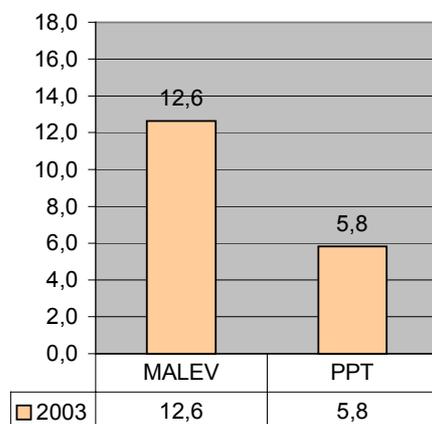
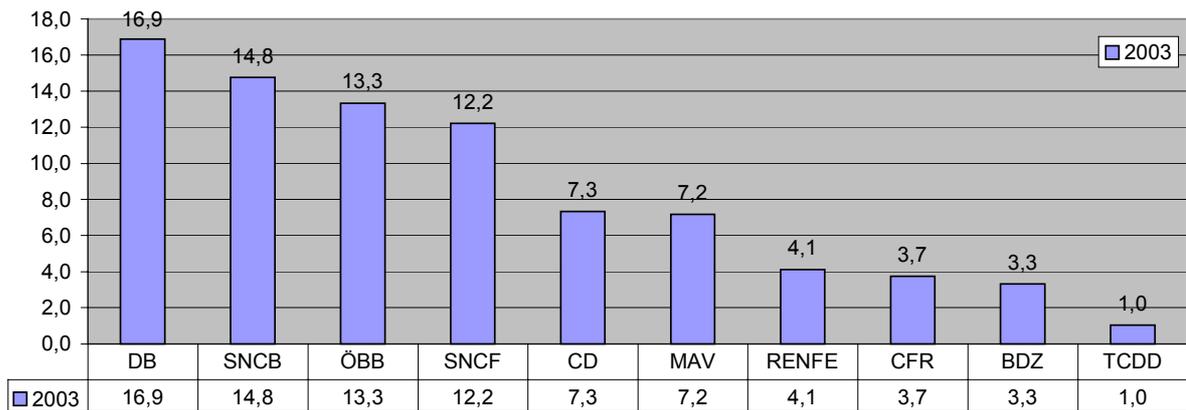
**Indicateurs 7 – 13
2003**

**Indikatoren 7 – 13
2003**

**Indicators 7 - 13
2003**

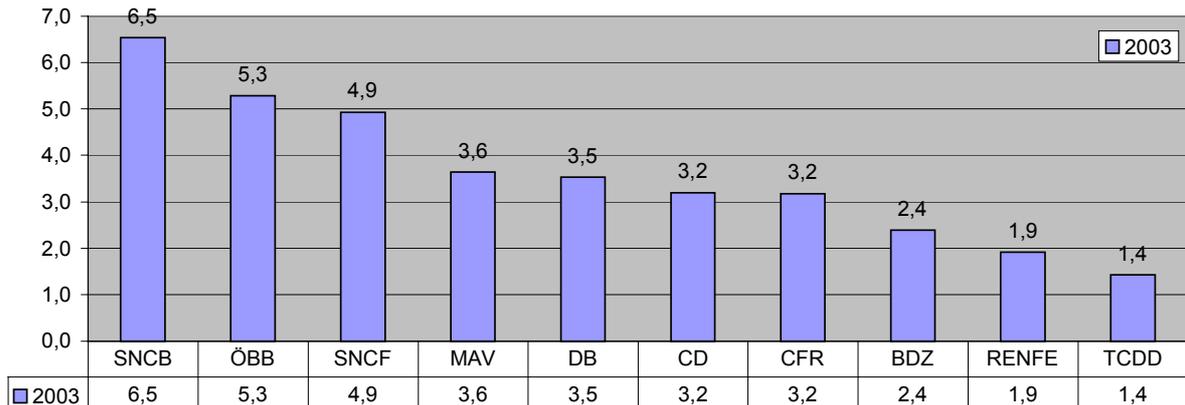
Indicateur / Indikator / Indicator 7

Charges du transport Voyageurs par vkm (1/100 EUR)
 Aufwand Personenverkehr pro Pkm (1/100 EUR)
 Expenditure per pkm (1/100 EUR)



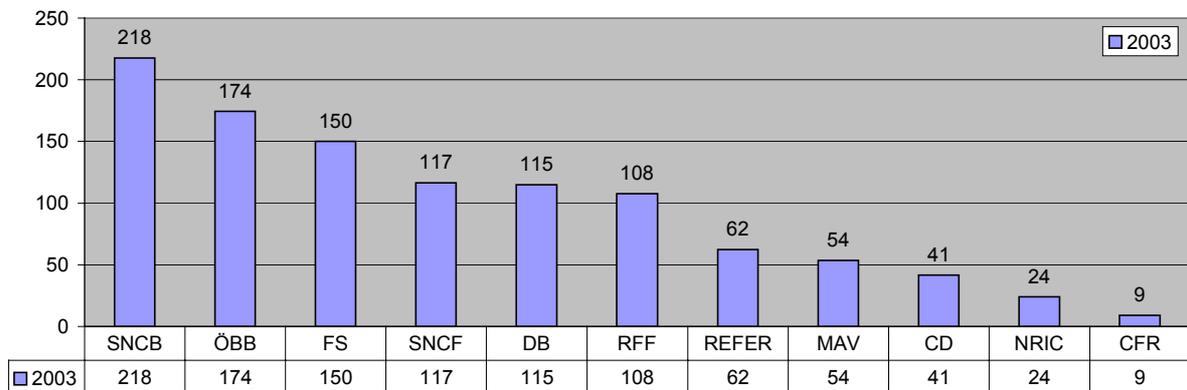
Indicateur / Indikator / Indicator 8

Charges du transport Fret par tkm (1/100 EUR)
 Aufwand Güterverk. pro Tkm (1/100 EUR)
 Expenditure per Tkm (1/100 EUR)



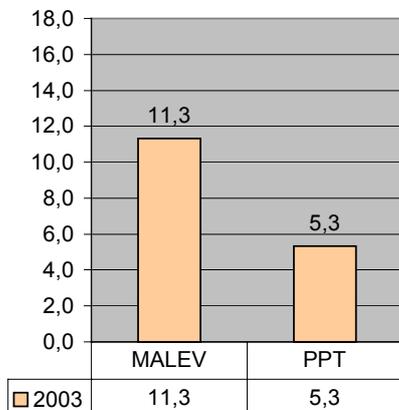
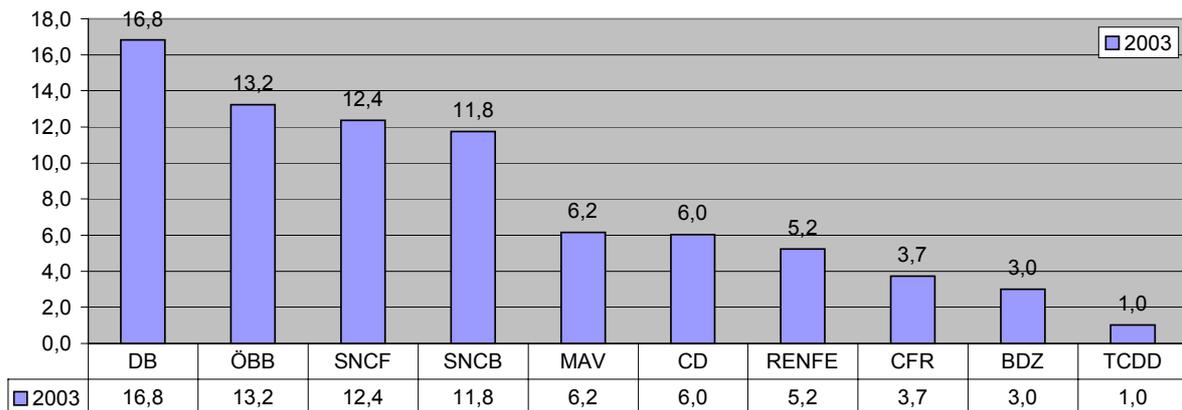
Indicateur / Indikator / Indicator 9

Charges Infrastructure par km de ligne (1000 EUR)
 Aufwand Infrastruktur pro Strecken-km (1000 EUR)
 Infrastructure expenditure per line km (1000 EUR)



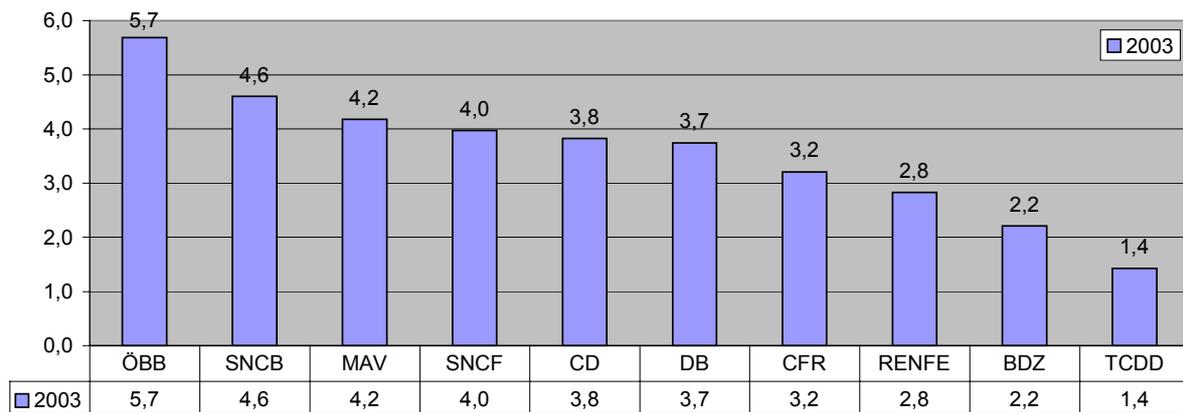
Indicateur / Indikator / Indicator 10

CA Voyageurs par vkm (1/100 EUR)
 Umsatz Personenverkehr pro Pkm (1/100 EUR)
 Turnover per pkm (1/100 EUR)



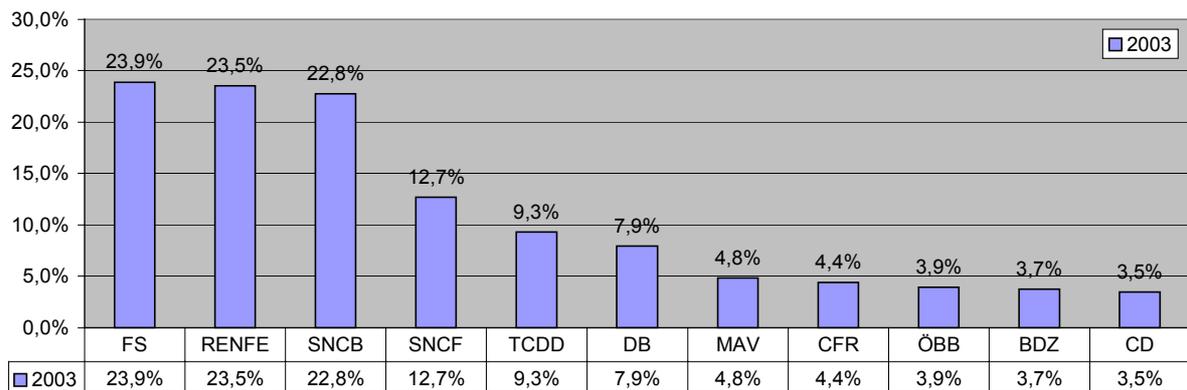
Indicateur / Indikator / Indicator 11

CA Fret par tk (1/100 EUR)
 Umsatz Güterverkehr pro Tkm (1/100 EUR)
 Turnover per tkm (1/100 EUR)



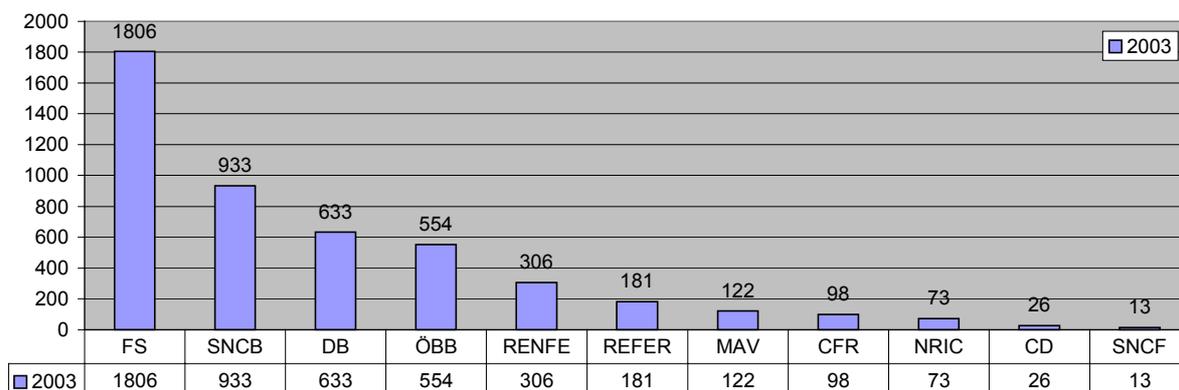
Indicateur / Indikator / Indicator 12

Investissements Transport par CA Transport (%)
 Bruttoinvestitionen Transport pro Umsatz Transport (%)
 Investment transport per turnover transport (%)



Indicateur / Indikator / Indicator 13

Investissements par sillons-km (1/100 EUR)
 Investitionen pro Trassen-km (1/100 EUR)
 Investment per trace-km (1/100 EUR)



Annexe 3 / Anlage 3 / Appendix 3

Indicateurs d'analyse sur le niveau de l'entreprise

Finanzindikatoren auf das Gesamtunternehmen bezogen

Financial indicators on the level of the company

**Indicateurs 1 - 6
Evolution 2001 - 2003**

**Indikatoren 1 - 6
Entwicklung 2001 – 2003**

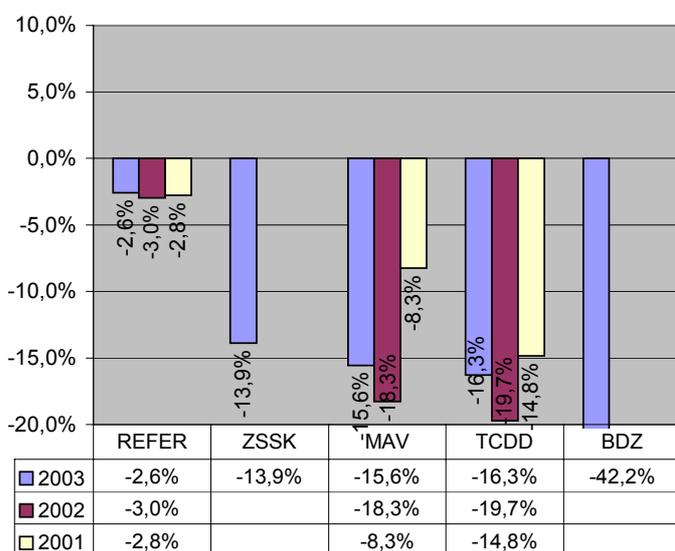
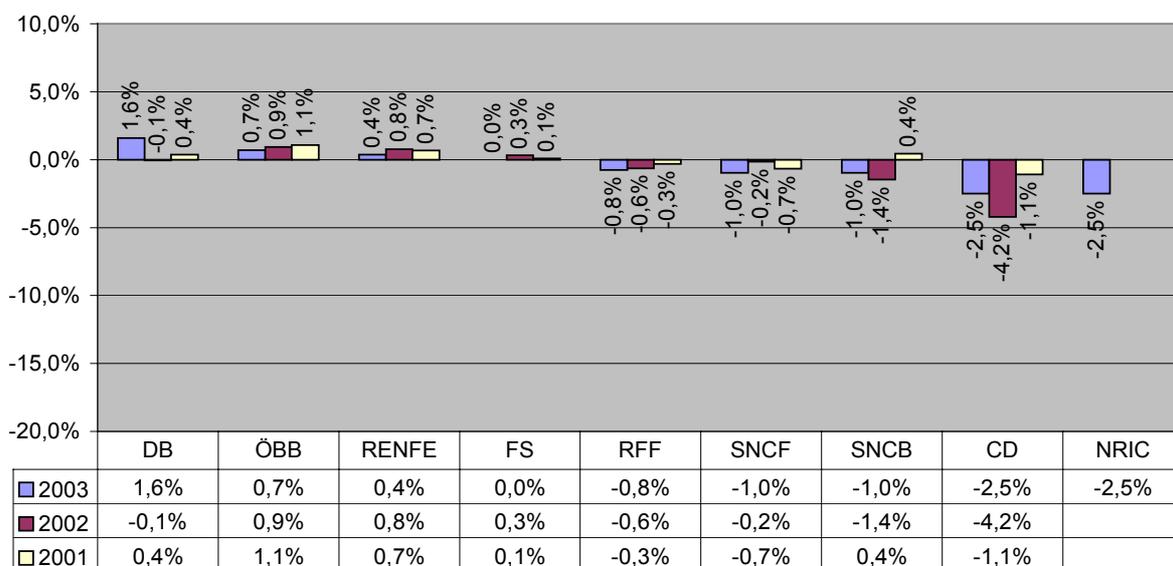
**Indicators 1 - 6
Evolution 2001 - 2003**

Indicateur / Indikator / Indicator 1

ROCE (%) (RCI = Rentabilité des capitaux investis)

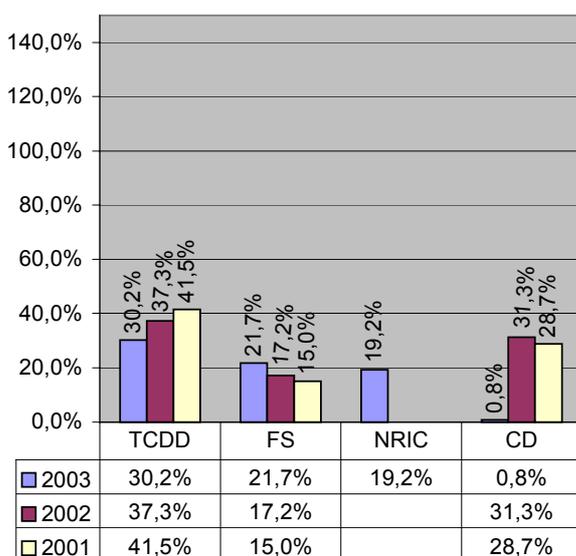
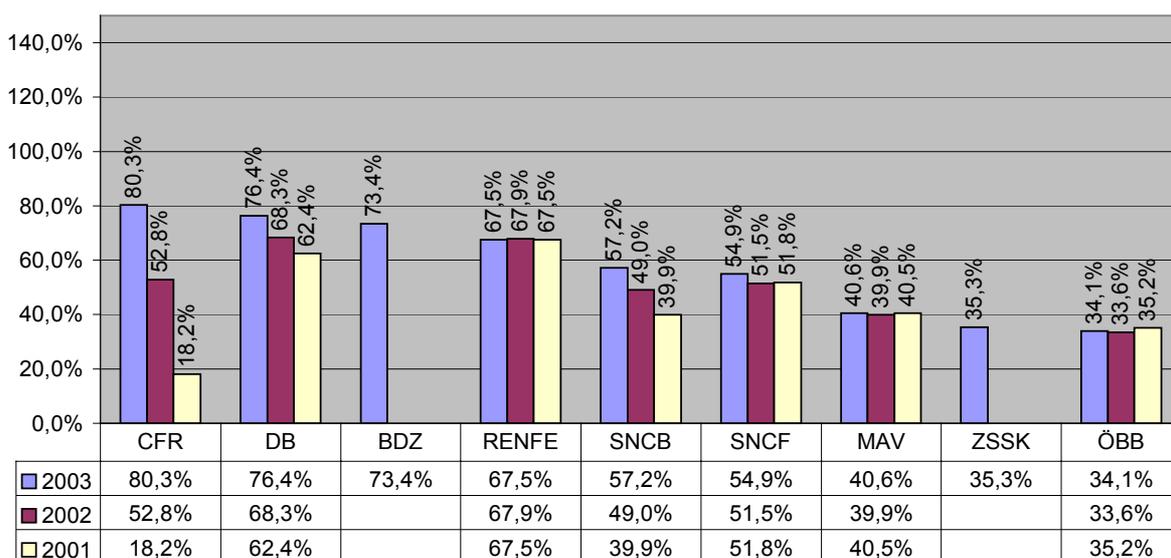
ROCE (Return on capital employed) (%)

ROCE (Return on capital employed) (%)



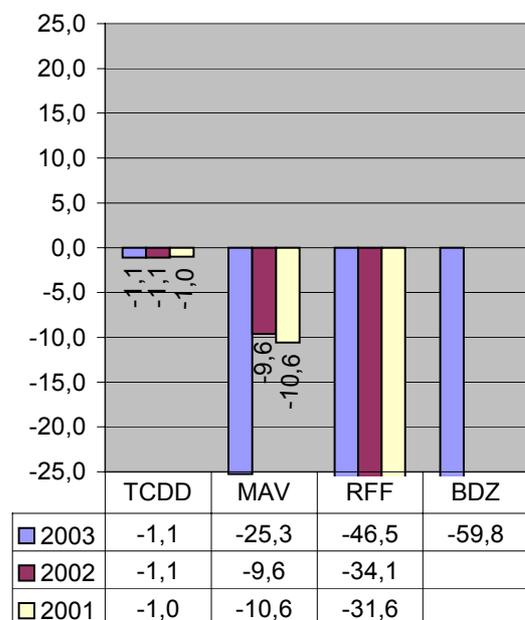
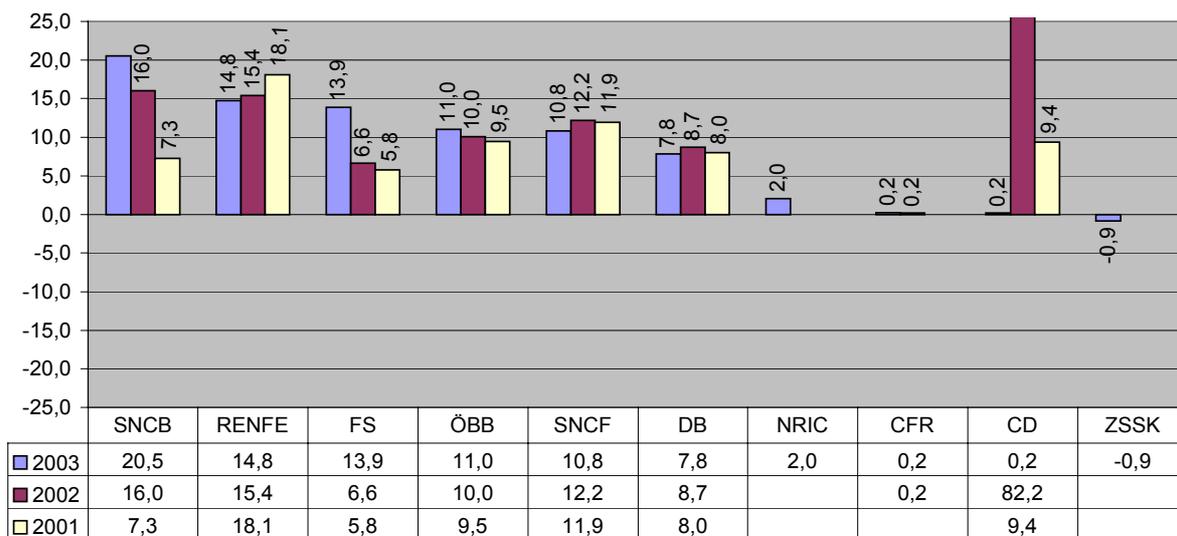
Indicateur / Indikator / Indicator 2

Taux d'endettement (%)
 Verschuldungsrate (%)
 Total debt to Capitalization (%)



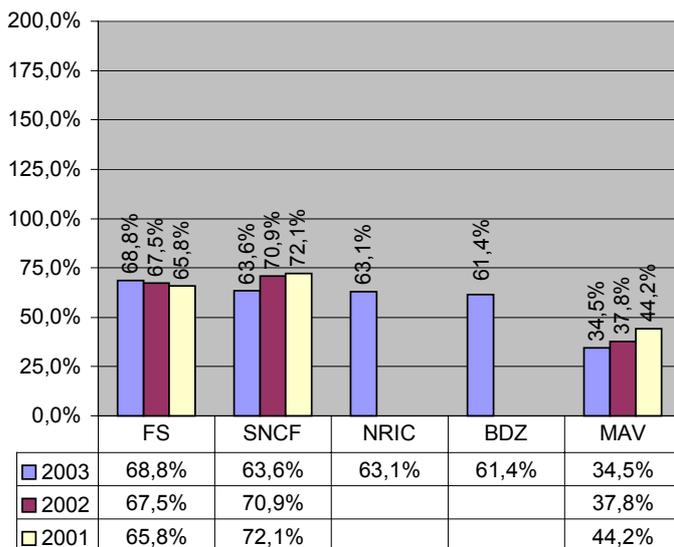
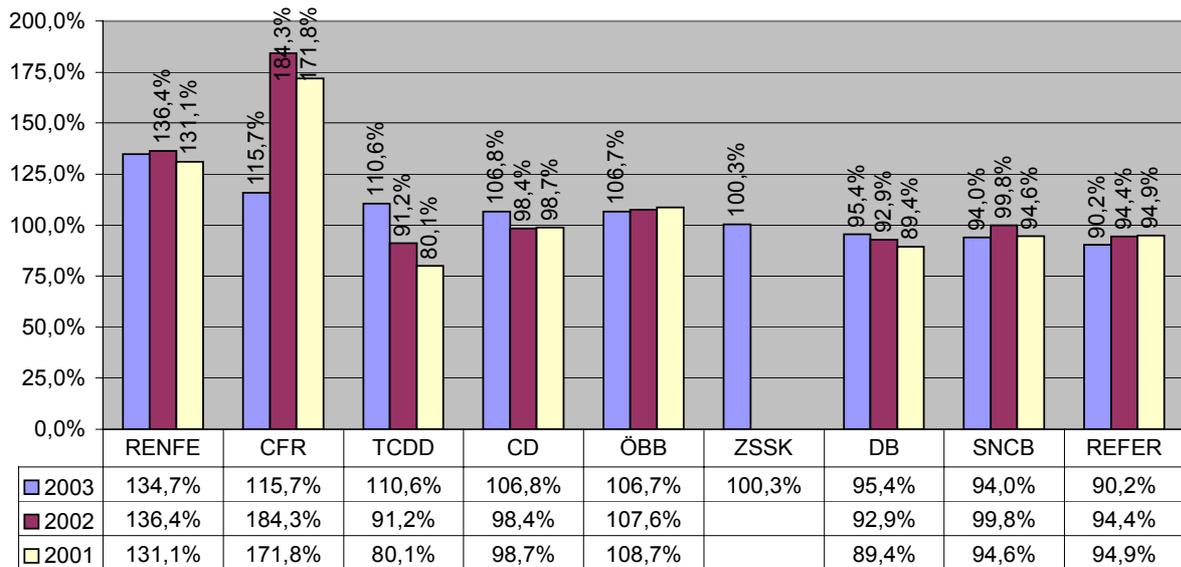
Indicateur / Indikator / Indicator 3

Taux d'endettement dynamique (-)
 Dynamischer Verschuldungsgrad (-)
 Dynamic debt to equity ratio (-)



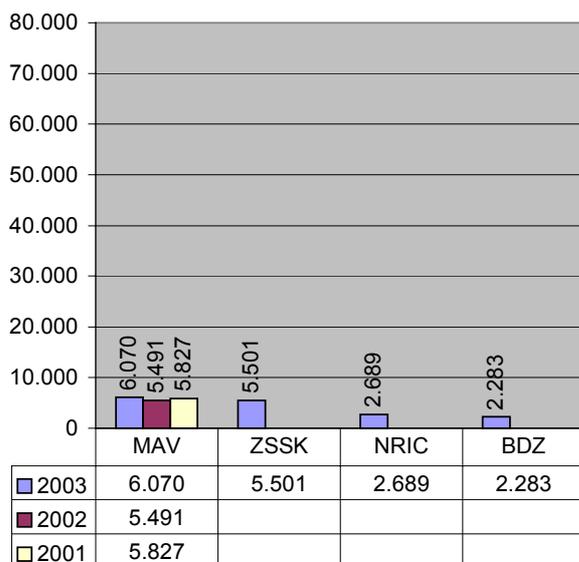
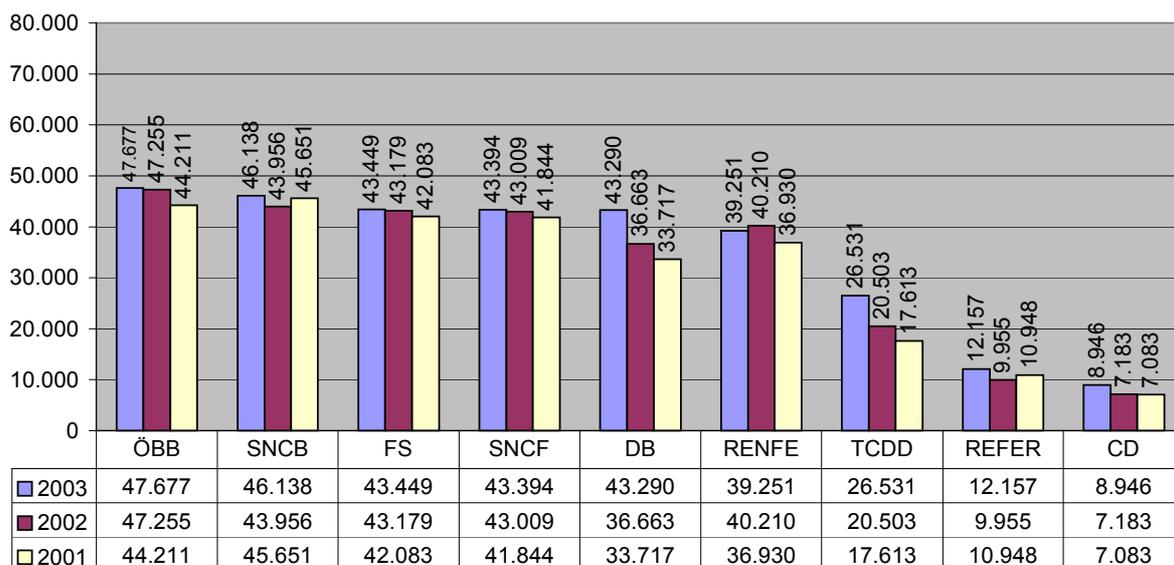
Indicateur / Indikator / Indicator 4

Couverture des immobilisations (%)
 Anlagendeckung (%)
 Coverage of assets (%)



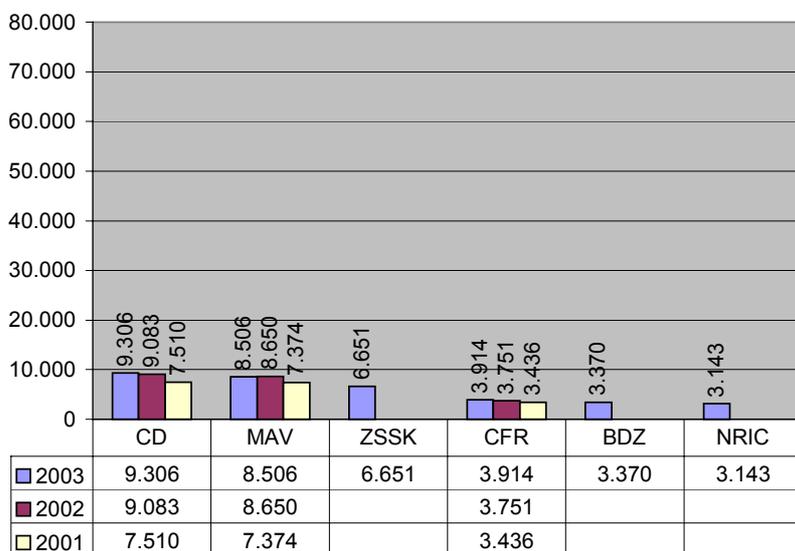
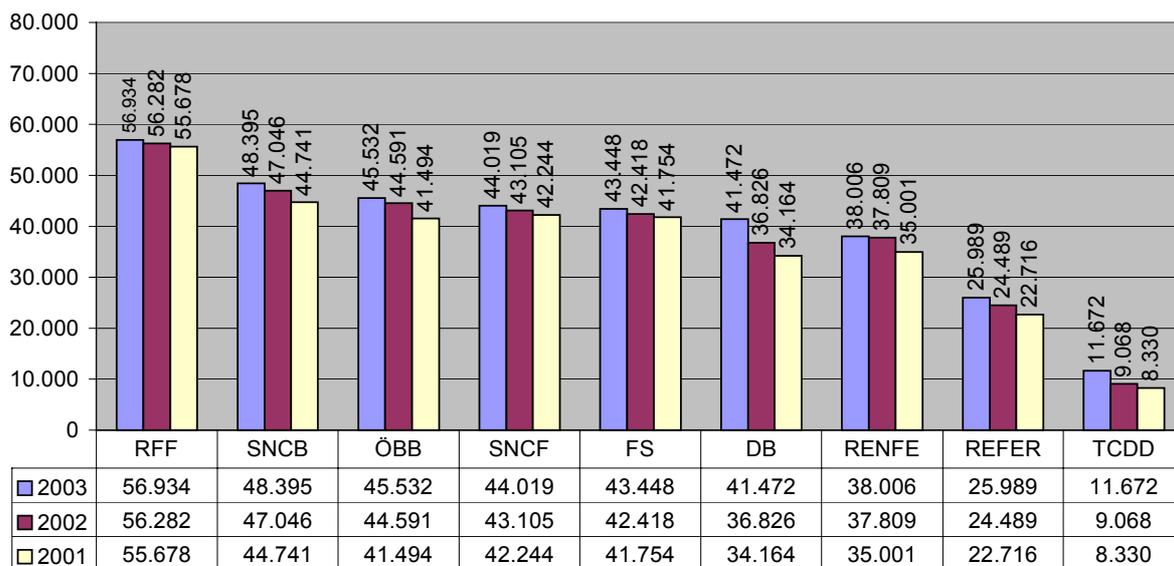
Indicateur / Indikator / Indicator 5a

Valeur ajoutée par employé (EUR)
 Betriebliche Wertschöpfung pro Mitarbeiter (EUR)
 Operating added value per employe (EUR)



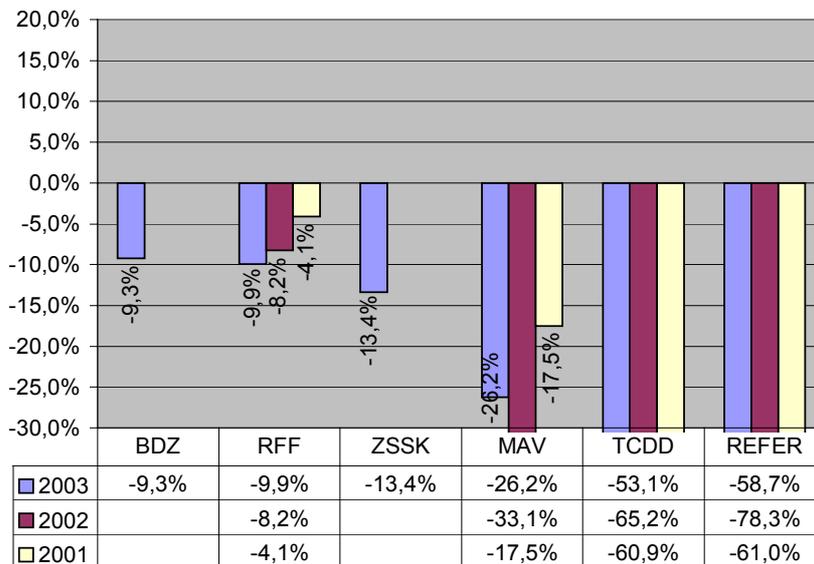
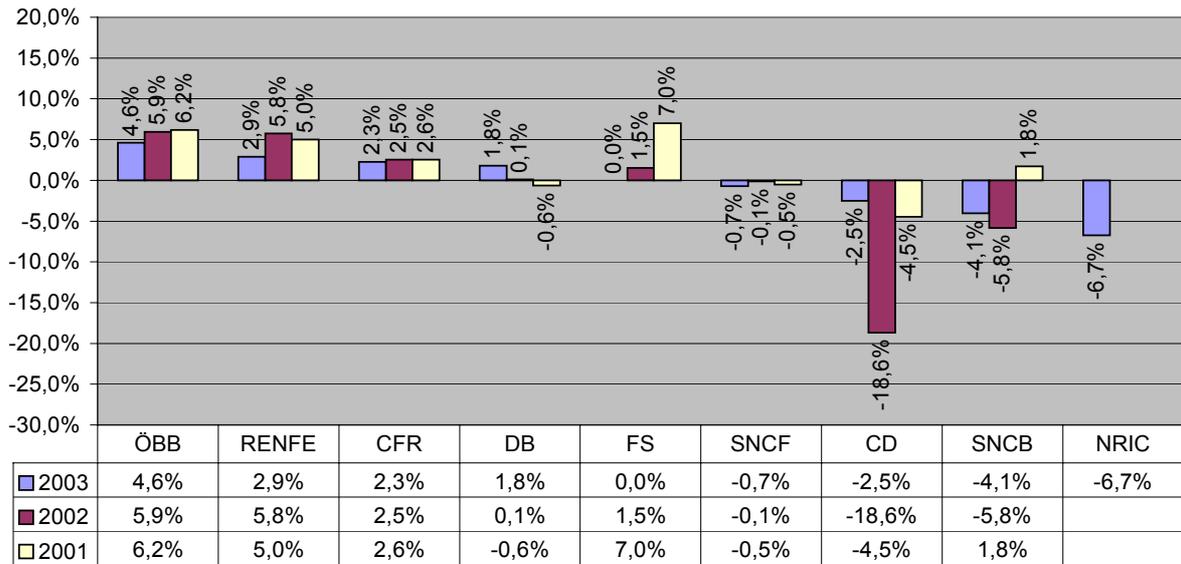
Indicateur / Indikator / Indicator 5b

Charges de personnel par employé (EUR)
 Personalaufwand pro Mitarbeiter (EUR)
 Staff costs per employe (EUR)



Indicateur / Indikator / Indicator 6

Rendement sur chiffre d'affaires (%)
 Umsatzrendite (%)
 Operating margin (%)



Annexe 4 / Anlage 4 / Appendix 4

Indicateurs d'analyse de comparaison des secteurs voyageurs, fret et infrastructure

Finanzindikatoren Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur

Financial indicators for comparison sectors passenger, freight and infrastructure

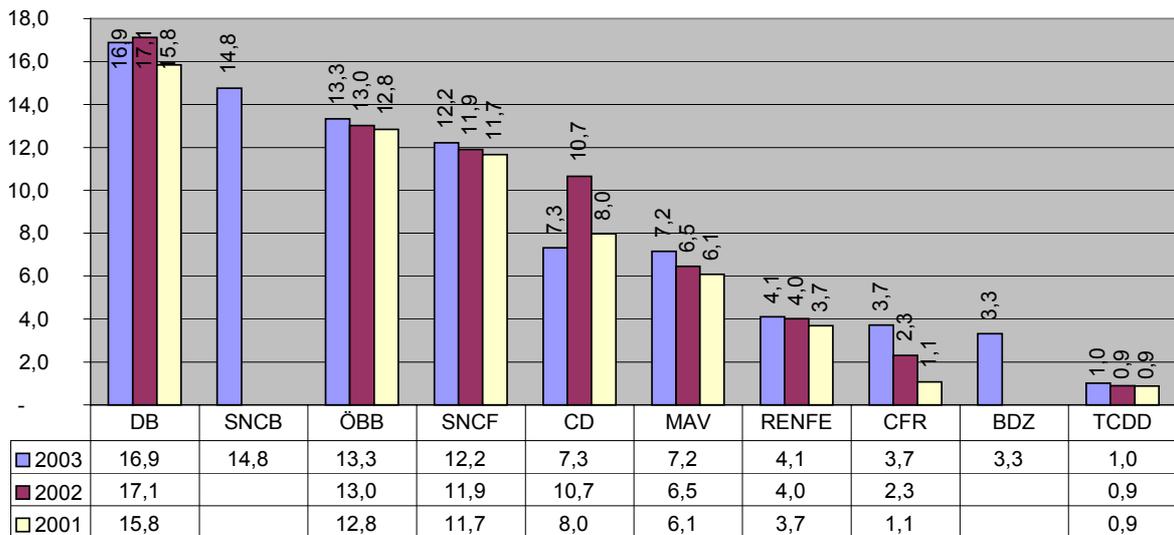
**Indicateurs 7 – 13
Evolution 2001 - 2003**

**Indikatoren 7 – 13
Entwicklung 2001 - 2003**

**Indicators 7 - 13
Evolution 2001 - 2003**

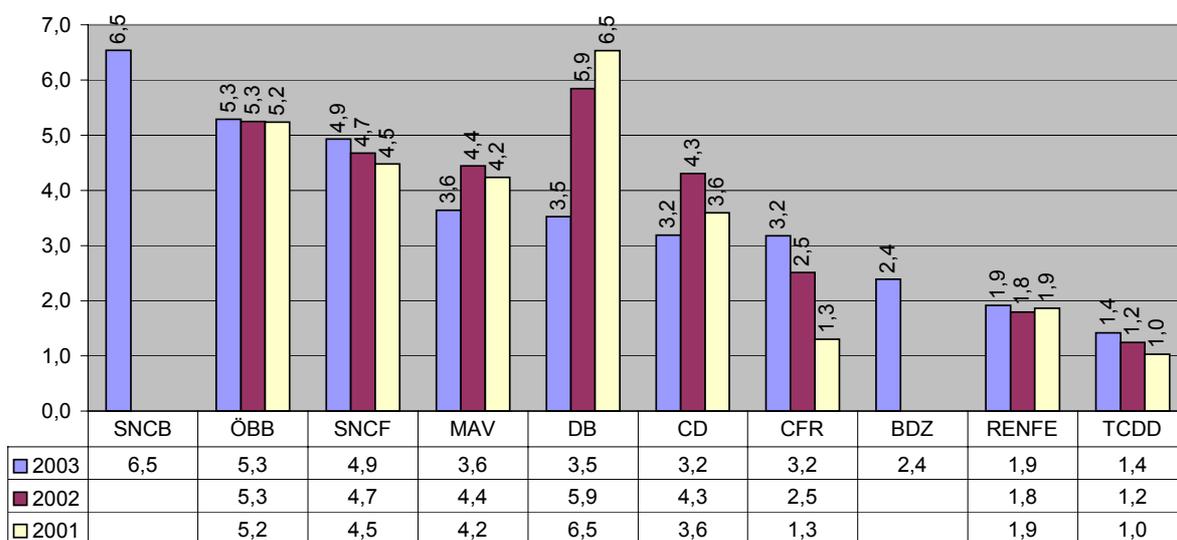
Indicateur / Indikator / Indicator 7

Charges du transport Voyageurs par vkm (1/100 EUR)
 Aufwand Personenverkehr pro Pkm (1/100 EUR)
 Expenditure per pkm (1/100 EUR)



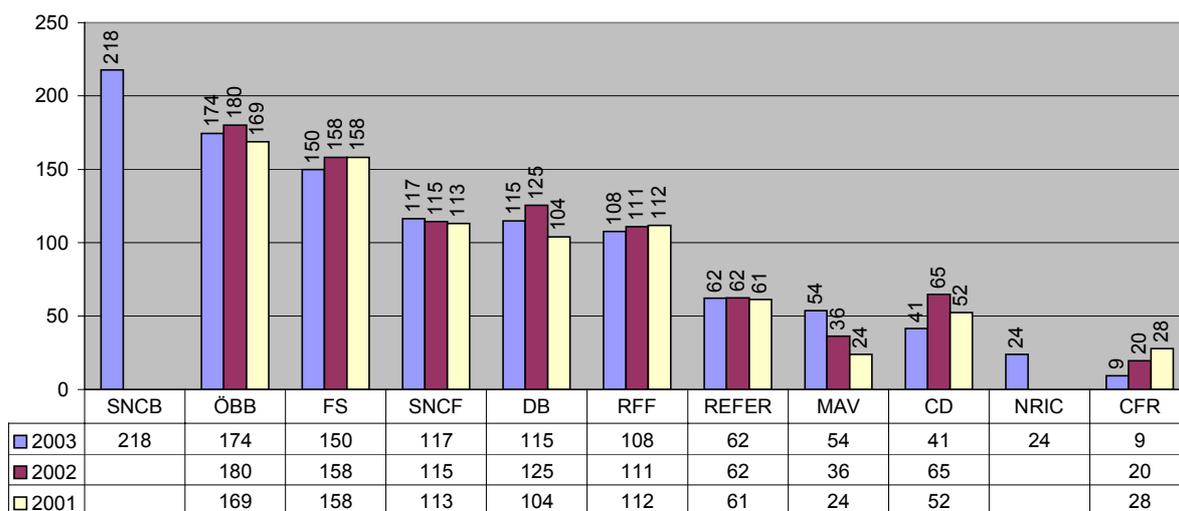
Indicateur / Indikator / Indicator 8

Charges du transport Fret par tkm (1/100 EUR)
 Aufwand Güterverk. pro Tkm (1/100 EUR)
 Expenditure per Tkm (1/100 EUR)



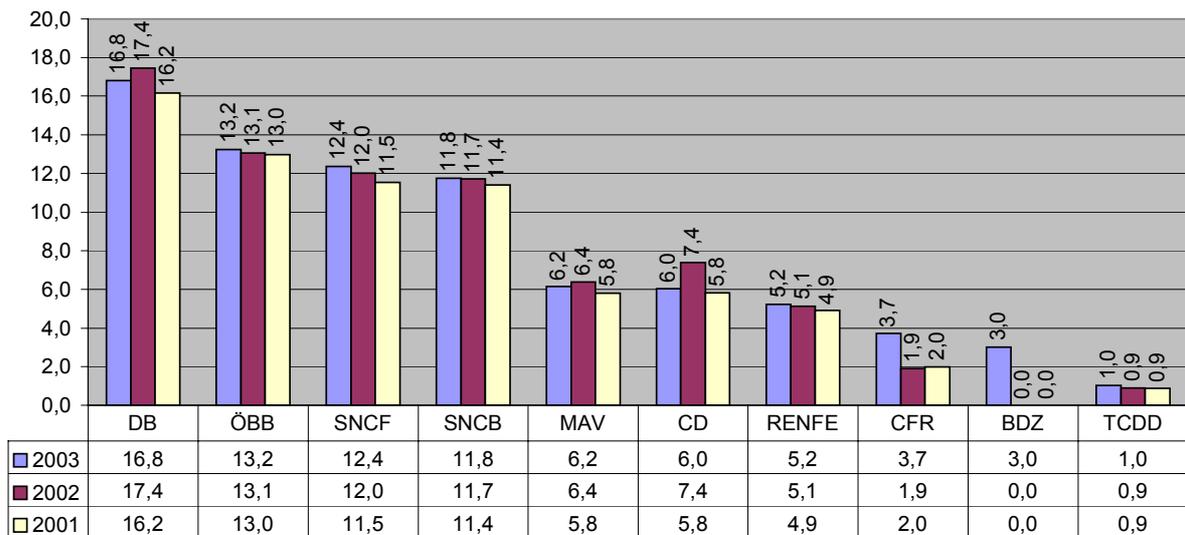
Indicateur / Indikator / Indicator 9

Charges Infrastructure par km de ligne (1000 EUR)
 Aufwand Infrastruktur pro Strecken-km (1000 EUR)
 Infrastructure expenditure per line km (1000 EUR)



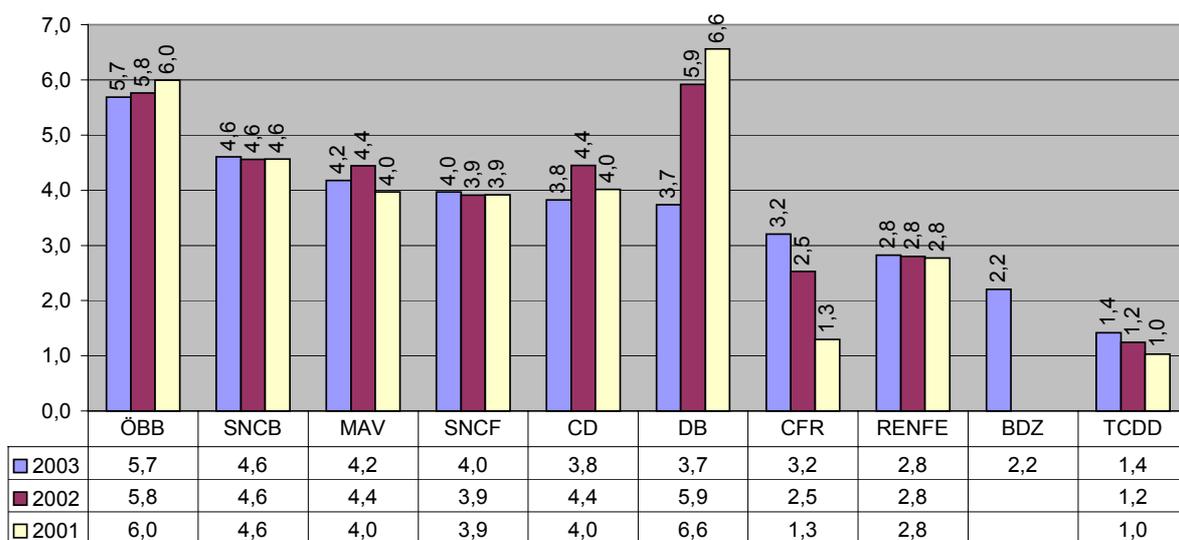
Indicateur / Indikator / Indicator 10

CA Voyageurs par vkm (1/100 EUR)
 Umsatz Personenverkehr pro Pkm (1/100 EUR)
 Turnover per pkm (1/100 EUR)



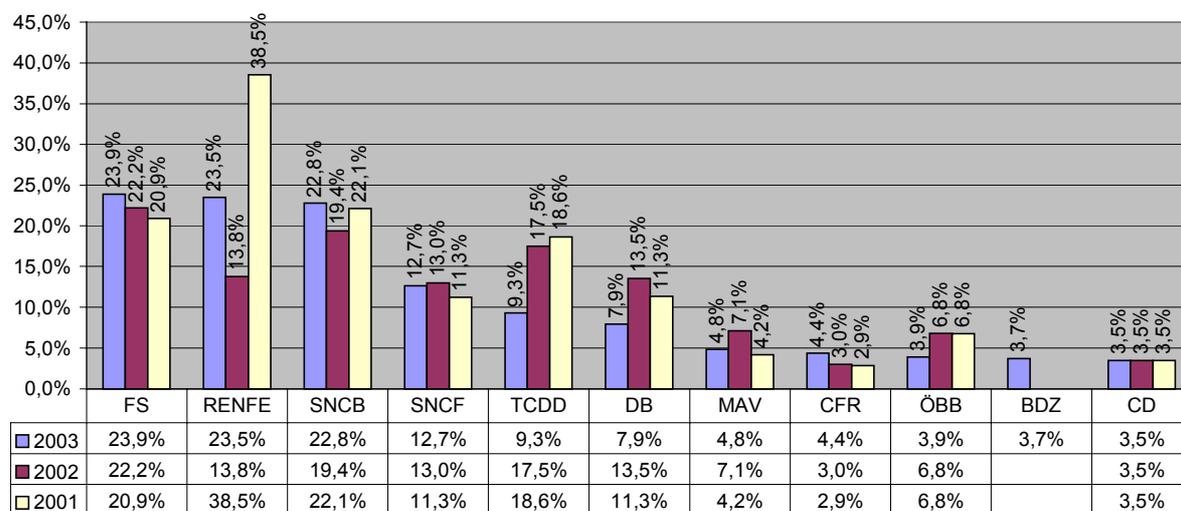
Indicateur / Indikator / Indicator 11

CA Fret par tk (1/100 EUR)
 Umsatz Güterverkehr pro Tkm (1/100 EUR)
 Turnover per tkm (1/100 EUR)



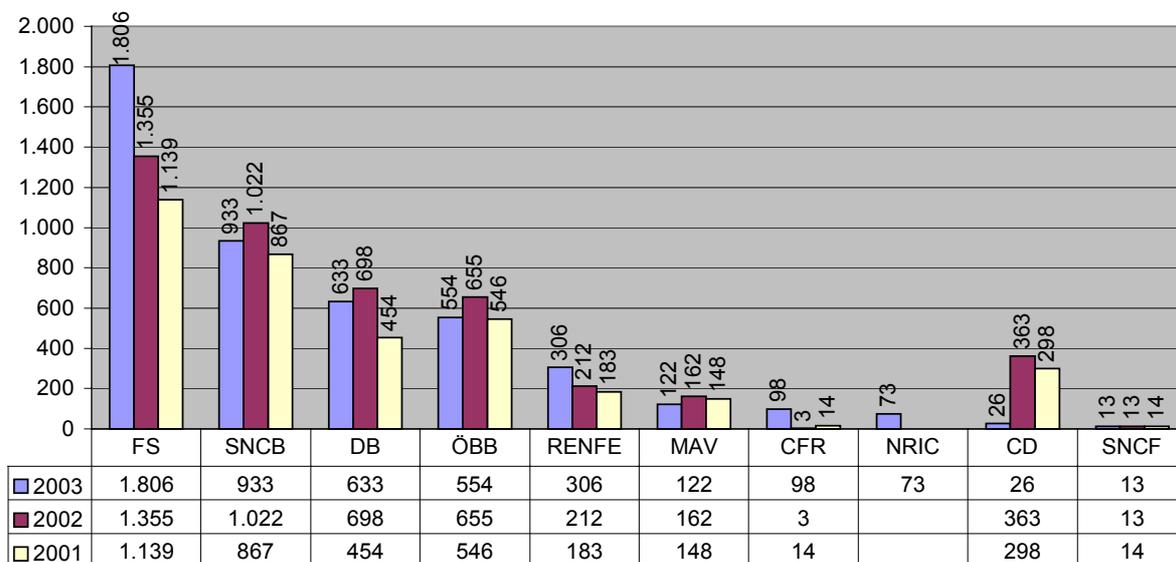
Indicateur / Indikator / Indicator 12

Investissements Transport par CA Transport (%)
 Bruttoinvestitionen Transport pro Umsatz Transport (%)
 Investment transport per turnover transport (%)



Indicateur / Indikator / Indicator 13

Investissements par sillons-km (1/100 EUR)
 Investitionen pro Trassen-km (1/100 EUR)
 Investment per trace-km (1/100 EUR)



Annexe 5 / Anlage 5 / Appendix 5

**Commentaires des réseaux concernant les indicateurs
Mesures pour l'amélioration de la situation**

**Kommentare der Bahnen zu den Indikatoren
Maßnahmen zur Verbesserung der Situation**

**Comments of the railways to the indicators
Activities for a better development of the situation**

1 - CD

1.1 *Commentaires Généraux*

Par comparaison avec les processus et procédures appliqués par le réseau d'état, la gestion et les conditions économiques des CD ont changé en 2003. La nouvelle société a été créée en 2002 (actionnaire unique: la République de Tchéquie), avec effet au 1er janvier 2003. La séparation des capitaux propres des infrastructures de transport et les relations contractuelles avec l'Administration des infrastructures ferroviaires (SZDC) constituent un changement essentiel. La valeur de l'actif immobilisé de la société était de 1.19 milliards de CZK (couronnes tchèques) durant la période comprise entre le 1er janvier et le 31 décembre 2003, soit 80% de l'actif total (36.24 milliards de CZK). La valeur de l'actif, y compris les créances recouvrables, est passée de 5.08 à 9.02 milliards de CZK durant cette période (soit 19.9% de l'actif total). Durant la période considérée, la valeur des capitaux propres a baissé (de 1.16 milliards de CZK) jusqu'à un montant total de 38.32 milliards de CZK (soit 84.6% du passif total). La part de capital a atteint 20 milliards de CZK, soit 44.2% du passif total. Le passif a augmenté de 4.99 à 6.83 milliards de CZK durant la période considérée, soit 15.1% du passif total .

Depuis le 1er janvier 2003, les CD acceptent des paiements extérieurs pour l'utilisation des sillons (trains de passagers et de fret). Ces paiements ont atteint 5,758 millions de CZK en 2003. Par comparaison avec le réseau d'état (exercice précédent), ces paiements se traduisent par une augmentation des produits consommables (dépenses en rapport avec les prestations des CD) de 5,554 millions de CZK. La séparation des infrastructures et les hypothèses des SZDC en matière de gestion ont réduit les annuités d'amortissement des CD de 3,633 millions de CZK.

1.2 *Indicateur 1 RCI (Rendement sur Capital Investi)*

La valeur de l'indicateur 1 s'améliore (réduction de l'actif immobilisé de 73 %, des dettes sans intérêts de 68 % et des annuités d'amortissement de 61 %). Par comparaison avec 2002, les créances recouvrables en provenance de l'exploitation ont diminué de 54 %.

1.3 *Indicateur 2 Taux d'endettement*

Dans le cadre de la réforme des CD (1er janvier 2003), l'Etat et l'Administration des infrastructures ferroviaires ont pris en charge 99 % des dettes.

1.4 *Indicateur 3 Rapport taux d'endettement dynamique / capital propre*

La valeur de l'indicateur 3 est meilleure que durant l'exercice précédent, grâce à la réduction importante des dettes et au meilleur résultat d'exploitation.

1.5 Indicateur 4 Couverture des immobilisations

La valeur de l'indicateur 4 est meilleure par suite de changements majeurs au niveau des immobilisations et du capital, par suite de la réforme.

1.6 Indicateur 5a: Valeur ajoutée par collaborateur

La valeur de l'indicateur 5a est meilleure (25 %) que durant l'exercice précédent. Cette évolution favorable est due aux nouvelles dispositions prises, visant la couverture de l'essentiel des coûts d'infrastructures, ce qui a entraîné une augmentation des produits de l'exploitation et une diminution de l'amortissement.

1.7 Indicateur 5b: Coût du personnel par employé

L'augmentation des chiffres (2.5 %) est due à l'augmentation des salaires (5 %).

1.8 Indicateur 6 Rendement sur chiffre d'affaires

La valeur de l'indicateur 6 s'est améliorée de 87 % en 2003, grâce aux nouvelles dispositions en matière de gestion des infrastructures. Les recettes ont été prises en compte dans le chiffre d'affaires et l'Administration des infrastructures ferroviaires a couvert l'essentiel des coûts correspondants.

Dans le cas des CD, la valeur de l'indicateur 6 est uniquement basée sur les recettes du trafic en provenance des clients; elle n'inclut pas les recettes basées sur les contrats de service public. Les compensations en provenances des budgets publics sont comptabilisées parmi les autres recettes d'exploitation. La valeur de l'indicateur 6 n'est donc pas comparable aux valeurs des autres entreprises ferroviaires (principes de comptabilité différents des CD).

1.9 Indicateurs 7 - 13

Les valeurs des indicateurs 7 - 13 reflètent les nouvelles dispositions en matière de exploitation des infrastructures, de paiement des sillons (contrats entre l'Administration des Infrastructures ferroviaires, l'exploitant des infrastructures ferroviaires (CD) et les opérateurs (y compris les CD). Par le passé, les dépenses liées au transport comprenaient la totalité des coûts de la maintenance et de l'exploitation des infrastructures, y compris l'amortissement.

En outre, les valeurs des indicateurs 7-13 sont en partie déterminées par la dévaluation du taux de change (de 4 % par comparaison avec l'exercice précédent).

Taux de change annuel moyen 1 ECU (EUR) / CZK

| Année | Devise | CZK |
|-------|--------|-------|
| 1999 | ECU | 36,89 |
| 2000 | ECU | 35,51 |
| 2001 | EUR | 33,93 |
| 2002 | EUR | 30,75 |
| 2003 | EUR | 31,89 |

2 – DB AG

Il convient de remarquer de façon générale, au sujet des indicateurs du Rapport Benchmarking, que les données de l'exercice 2003 ne sont pas entièrement comparables à celles des exercices précédents. En 2003, le Rapport Benchmarking mentionne pour la première fois les chiffres du Groupe Stinnes (exercice 2002), ce qui a une incidence sur les données des Activités Fret, Finances et Ressources humaines: les recettes, les prestations de transport fret et les effectifs augmentent fortement.

2.1 RCI (rendement du capital investi)

Le RCI de la DB est de + 1,6 % en 2003. L'année précédente, il était encore de - 0,1 %. Le RCI est le quotient de l'EBIT (résultats avant résultats financiers, résultats des participations, résultats exceptionnels et impôts) et des capitaux investis (dans le secteur opérationnel de l'entreprise). Les capitaux investis augmentent une nouvelle fois. Ils atteignent maintenant 30.694 Mio. €, notamment à cause de l'augmentation des immobilisations, des réserves et du passif de l'exploitation (27.723 Mio. € en 2002). L'EBIT passe à 465 Mio. € en 2003. Le RCI augmente de façon sensible, du fait des capitaux investis et de l'EBIT plus élevés.

Lors de la détermination des indicateurs, il faut tenir compte du fait que l'EBIT est une valeur de résultat déterminée en interne dont on a éliminé les éléments exceptionnels tels que les différences comptables (gains ou pertes) et les mesures particulières de restructuration. L'EBIT ne peut donc être déterminé comme étant le solde des recettes et dépenses d'exploitation figurant dans la clôture externe de l'exercice.

2.2 Taux d'endettement

Le taux d'endettement – c'est-à-dire le quotient des dettes totales de l'entreprise et de la somme des dettes totales et du capital propre – s'élève à 76,4 % en 2003. Par comparaison avec 2002(68,3 %), il augmente de 8,1%. Ceci est dû à la fois à un recul du capital propre (dû au résultat) qui est passé de 7.968,5 Mio. € en 2002 à 6.288,5 Mio. € en 2003, et à un accroissement des dettes totales qui sont passées de 17.163,5 Mio. € en 2002 à 20.383,5 Mio. € en 2003. L'accroissement des dettes totales est dû à une augmentation des engagements soumis à intérêts (de 11.051 Mio. € à 12.731 Mio. €). En même temps, la valeur actuelle des engagements de leasing augmente légèrement de 1.013 Mio. € à 1.594Mio. €, ce qui donne des dettes d'un montant total de 20.383 Mio. € en 2003.

2.3 Taux d'endettement dynamique

Le taux d'endettement dynamique (quotient des dettes totales et de la capacité d'auto-financement (cash-flow) – est de 7,84 en 2003 (il diminue de 0,85 (par rapport

à 2002 où il était de 8,69). Motif de cette amélioration: augmentation de la capacité d'auto-financement de 1.974 en 2002 à 2600 en 2003. En 2003, l'endettement total s'établit à 20.383,5 Mio. € (17.163,5 Mio. € en 2002).

2.4 Couverture des immobilisations

Il s'agit du quotient du capital propre et des capitaux étrangers à long terme de l'actif. Pour la DB, la couverture des immobilisations est de 95,4 % en 2003, elle est meilleure que pour l'exercice précédent (92,9 % en 2002). L'augmentation de la somme du capital propre et des capitaux étrangers à long terme est de 3.616 Mio. €; elle est nettement supérieure à l'augmentation de l'actif (de 2.786 Mio. € seulement).

2.5 Valeur ajoutée par employé

En 2002, la valeur ajoutée par employé (sur la base des effectifs moyens) était de 36.663 €; elle atteint 43.290 € en 2003.

L'augmentation de 62 % des recettes d'exploitation (pour atteindre 33.576 Mio €) et la légère augmentation des autres dépenses d'exploitation (59,5 %) expliquent en partie l'augmentation de la valeur ajoutée par employé. La forte augmentation des recettes et des dépenses résulte de la reprise de Stinnes.

Il faut toutefois constater que les effectifs ont sensiblement augmenté par rapport à l'exercice précédent (ce qui est également dû à la reprise de Stinnes). Ces chiffres ne peuvent donc pas être directement comparés à ceux des exercices précédents.

2.6 Rendement sur chiffre d'affaires

En 2003, le rendement sur chiffre d'affaires augmente de 1,7 % par comparaison avec 2002.

D'une part, cette augmentation est due à l'augmentation du résultat d'exploitation de 488 € (par rapport à 2002: 35,0 Mio €) pour atteindre 453 Mio € et du résultat des participations qui atteint 51 Mio €.

D'autre part, les recettes augmentent fortement en 2003, ce qui influence positivement le rendement sur chiffre d'affaires également. Cette augmentation énorme du chiffre d'affaires résulte, elle aussi, de la reprise de Stinnes.

2.7 Charges du trafic passagers par Pkm

En 2003, le chiffre d'affaires du trafic passagers n'atteint pas celui de l'exercice précédent. Ceci étant, l'augmentation des prestations de transport (de 238,1 Mio. Pkm) compense les effets négatifs du recul du chiffre d'affaires.

C'est la raison pour laquelle les charges par Pkm ne varient pas par rapport à l'exercice précédent.

2.8 Charges du trafic fret par Tkm

Le chiffre d'affaires du trafic fret augmente de façon considérable en 2003, du fait de la reprise de Stinnes. Les charges évoluent en conséquence.

Ceci étant, comme les prestations de transport n'augmentent pas de la même façon, les charges par Tkm augmentent.

L'évolution du résultat d'exploitation n'a pas non plus permis d'influencer positivement les charges par Tkm.

2.9 Charges d'infrastructure par kilomètre de ligne

En 2003, les charges d'infrastructure diminuent du fait d'un meilleur résultat d'exploitation. Le résultat d'exploitation est meilleur (-307 Mio €), malgré une diminution de 177 Mio. € du chiffre d'affaires.

La fermeture de 210,6 km de lignes n'influence pas non plus la réduction des charges par kilomètre de ligne.

2.10 Chiffre d'affaires du trafic passagers par Pkm

Comme indiqué précédemment, le recul du chiffre d'affaires par Pkm résulte d'une légère réduction des chiffres d'affaires. L'augmentation (de 238,5) des prestations de transport n'influence pas de façon déterminante le chiffre d'affaires par Pkm.

2.11 Chiffre d'affaires du trafic fret par Tkm

L'augmentation importante du chiffre d'affaires du trafic fret par Tkm résulte de la reprise de Stinnes, d'où cette augmentation sensible du chiffre d'affaires. En outre, ceci a permis d'augmenter fortement les prestations de transport. Une comparaison avec les exercices précédents n'est donc pas possible.

2.12 Investissements bruts (transport) en fonction du chiffre

Cet indicateur diminue fortement en 2003. Malgré une très forte augmentation du chiffre transport - qui résulte de la reprise de Stinnes - les investissements bruts ne peuvent être maintenus au même niveau qu'en 2002 (ils diminuent de 786 Mio. €).

2.13 Investissements par kilomètre de sillon

Cet indicateur diminue, malgré l'augmentation des kilomètres de sillons. Cela s'explique par la réduction des investissements bruts d'infrastructures, par comparaison avec 2002. La réduction du nombre de kilomètres de lignes exploitées est l'une des raisons de la réduction de ces investissements bruts. Il faut ici tenir compte des décisions politiques en matière d'infrastructures (selon les moyens

financiers du Bund). Cela se traduit par une réduction des emprunts sans intérêts (de 214 Mio. € à 7.512 Mio. € en 2003).

3 - MAV

Indicateurs de Benchmarking des MÁV, 2001-2003

Les changements intervenus en rapport avec certains des indicateurs principaux sont en partie dus à l'augmentation du taux de change HUF/EUR (11,2%) au-delà du taux d'inflation (4,7%). Les données ne sont pas directement comparables, du fait des fluctuations du taux de change durant les exercices précédents.

| | <u>2000.</u> | <u>2001.</u> | <u>2002.</u> | <u>2003.</u> |
|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| HUF/EUR | 264,9 | 246,3 | 235,9 | 262,2 |

Autre facteur de distorsion: les changements permanents dus à la restructuration des MÁV (changements d'organisation, changements dans les méthodes de calcul et de comptabilisation).

3.1 RCI

Le RIC est inférieur à zéro du fait des pertes permanentes des MÁV. Grâce au programme lancé en 2003, visant une meilleure efficacité de l'entreprise, la valeur de cet indicateur est légèrement meilleure. Une amélioration significative n'est possible que si la structure des subventions gouvernementales est revue sur la base des principes du marché.

3.2 Taux d'endettement

Cet indicateur ne varie pas de façon significative, du fait de sa méthode de calcul (il est calculé sur la base de la moyenne sur 2 ans). Les emprunts des MÁV avaient été revus par le gouvernement en 2002. Ceci étant, le montant total des emprunts a à nouveau augmenté en 2003.

3.3 Rapport taux d'endettement dynamique / capital propre

Bien que la marge brute d'auto-financement (cash flow) soit toujours négative en 2003, la valeur de cet indicateur s'est légèrement améliorée par comparaison avec 2002, grâce au programme visant une meilleure efficacité de l'entreprise.

3.4 Couverture des immobilisations

Lors de l'interprétation de cet indicateur, il faut tenir compte du fait que les subventions au titre de la réparation et du développement des biens qui n'appartiennent pas à l'Etat, de même qu'un volume significatif d'emprunts d'Etat ont

été différés. Les immobilisations ne sont donc pas seulement financées sur le capital propre et les dettes, mais aussi sur une partie de ces reports.

3.5 5.a. Valeur ajoutée par employé

La valeur de cet indicateur est influencée par la réduction des effectifs et par la valeur ajoutée, positivement influencée par le programme de réorganisation mentionné précédemment, et par l'augmentation des recettes.

5.b. Coût du personnel par employé

Les salaires des employés des MÁV sont parmi les plus bas sur le marché du travail hongrois. L'augmentation salariale visant à aligner ces salaires sur les salaires moyens excède le taux d'inflation chaque année. Ceci étant, la valeur de cet indicateur a diminué en 2003, en raison de la fluctuation du taux de change.

3.6 Rendement sur chiffre d'affaires

C'est l'indicateur des pertes des MÁV. La baisse du rendement sur le chiffre d'affaires peut s'expliquer par le fait que l'augmentation des coûts et des dépenses est supérieure aux recettes d'exploitation.

3.7 Charges de transport par v-km

Les prestations de la Division Transport de passagers ont diminué en 2003, tandis que les coûts ont augmenté (coûts de personnel plus élevés, inflation, etc.)

3.8 Charges de transport par t-km

Les performances de la Division Transport de fret se sont améliorées, tandis que les coûts ont diminué.

3.9 Charges d'infrastructure par kilomètre de ligne

La valeur de cet indicateur s'améliore en permanence. Ceci étant, quand on interprète cet indicateur, on doit tenir compte des changements intervenus dans les méthodes de calcul et de comptabilisation, par suite de la restructuration de la Division Infrastructure.

3.10 Chiffre d'affaires par v-km

La valeur de cet indicateur augmente en permanence. La légère diminution en 2003 est due à l'effet négatif de la fluctuation du taux de change.

3.11 Chiffre d'affaires par t-km

La valeur de cet indicateur a diminué en 2003 parce que les performances de la Division ont augmenté plus que les recettes.

3.12 Investissements dans les transports et chiffre d'affaires

La baisse de la valeur de cet indicateur est due au fait que la valeur des investissements était inférieure à celle prévue.

3.13 Investissement par km

La diminution de la valeur de cet indicateur est due aux difficultés à accéder aux fonds de l'UE (ISPA); en outre, les subventions gouvernementales étaient plus faibles.

4 ÖBB

4.1 RCI (ROCE)

La RCI (quotient de l'EBIT par les capitaux investis) n'accuse qu'une légère baisse par rapport aux exercices précédents comparables. Elle s'est établie à 0,7% en 2003 (après 0,9 % en 2002 et 1,1 % en 2001).

Caractérisé par une évolution à la hausse, le capital investi s'est établi, en moyenne annuelle, à 13.842 millions € en 2003 (après 13.238 millions € en 2002 et 12.227 millions € en 2001Mio. €)-

L'EBIT s'est élevé en 2003 à 98 millions €, en baisse d'environ 27 millions € par rapport à 2002. Cette évolution est principalement due à l'accroissement des charges, avant tout d'amortissements et de matières ainsi que des charges diverses d'exploitation et à une augmentation des redevances d'utilisation de l'infrastructure. En 2001, l'EBIT avait atteint 132 millions €.

4.2 Taux d'endettement

Le taux d'endettement (quotient de l'endettement total de l'entreprise par la somme de son endettement total et de son capital propre) s'est élevé à 34,1 % en 2003 (contre 33,6 % en 2002).

Malgré l'augmentation du capital propre (accroissement des contributions aux coûts d'infrastructure en 2003 par rapport à 2002), cette évolution est due en premier lieu à un niveau d'endettement plus élevé.

Par rapport aux autres Compagnies ferroviaires, les ÖBB se situent dans la partie supérieure.

4.3 Taux d'endettement dynamique

Le taux d'endettement dynamique (endettement total/marge brute d'autofinancement (*cash flow*)) s'est dégradé en 2003 par rapport à 2002 en raison du recul de la marge brute d'autofinancement et de l'augmentation de l'endettement total.

4.4 Couverture des immobilisations

La couverture des immobilisations est demeurée relativement stable, bien qu'elle ait légèrement diminué (passant de 107,6 % en 2002 à 106,7 % en 2003) en raison d'une augmentation des immobilisations.

4.5 5a. Valeur ajoutée par collaborateur

La valeur ajoutée par collaborateur s'est améliorée au cours de la période considérée portant sur les années 2001 à 2003.

Cette amélioration a été rendue possible, en premier lieu, par une réduction continue de l'effectif du personnel, bien que la valeur ajoutée ait été, en 2003, inférieure de 41 millions € au chiffre de l'année précédente, principalement en raison des augmentations de charges.

La valeur ajoutée par collaborateur accuse une large dispersion au plan international. Néanmoins, avec 47.677 millions € en 2003, les ÖBB se trouvent en très bonne position.

5b. Charges de personnel par collaborateur

Comme pour presque toutes les autres Compagnies ferroviaires, les charges de personnel par collaborateur présentent une tendance à la hausse et se sont élevées, pour les ÖBB, à 45.532 millions € en 2003 (contre 44.591 millions € en 2002). A cet égard, il convient de noter, avec satisfaction, que l'augmentation des charges de personnel par collaborateur s'est accompagnée d'un accroissement simultané de la valeur ajoutée.

4.6 Rendement sur le chiffre d'affaire

Le rendement sur le chiffre d'affaires (c'est-à-dire le rapport entre le résultat avant impôts et intérêts et le chiffre d'affaires) s'est établi à 4,6% en 2003, en dégradation par rapport à 2002 (5,9%).

Cette dégradation est due au recul du résultat avant impôts et intérêts, les recettes commerciales étant restées pratiquement inchangées.

Les ÖBB demeurent, malgré tout, en tête pour cet indicateur.

4.7 Charges du trafic voyageurs par vkm

Cet indicateur accuse une légère progression par rapport aux exercices comparables 2001 à 2003.

L'accroissement modéré des charges du trafic voyageurs ainsi que le recul des voyageurs-kilomètres (en 2003 par rapport à 2002) ont contribué à ce résultat.

4.8 Charges du trafic de fret par tkm

Les charges à la tonne-kilomètre ont légèrement augmenté. On a enregistré, d'une part, un accroissement des tonnes-kilomètres accompagné d'une progression des charges (charges de matières, charges diverses d'exploitation et amortissements).

4.9 Charges d'infrastructure par km de ligne

Avec 0,17 millions € en 2003, cet indicateur est comparable à celui des autres Compagnies ferroviaires et s'établit en 2^{ème} position. Il ne présente quasiment aucune modification par rapport aux années précédentes, les chiffres d'affaires de l'infrastructure et le kilométrage des lignes étant demeurés relativement constants.

4.10 Chiffre d'affaires du trafic voyageurs par vkm

Le chiffre d'affaires du trafic voyageurs a été, en 2003, légèrement supérieur à celui de 2002. Les recettes commerciales n'accusent qu'un très faible recul en dépit d'une baisse des voyageurs-kilomètres.

4.11 Chiffre d'affaires du transport de fret par tkm

Cet indicateur a diminué par rapport aux années précédentes. Malgré l'accroissement continu des tonnes-kilomètres, les chiffres d'affaires de 2003 sont légèrement au-dessous des niveaux atteints lors des années précédentes comparables.

4.12 Investissements bruts dans le transport par chiffre d'affaires du transport

Le recul s'explique principalement par la diminution des investissements dans les transports de voyageurs et de fret.

4.13 Investissements par sillon-km

La diminution de cet indicateur en 2003 par rapport à 2002 est imputable à la baisse des investissements consacrés à l'infrastructure.

5 FS

5.1 ROCE

Dans l'année 2003 le ROCE accuse une faible diminution par rapport au précédent exercice en passant de 0,3% à 0,0% principalement pour deux raisons:

augmentation du capital investi

diminution dell'EBIT

Ce dernier a été influencé d'un côté da la faible diminution des contributions de l'Etat et de l'autre de l'augmentation des charges de personnel dues à l'application du nouvel Contrat National du Travail de l'activité ferroviaire.

5.2 TAUX D'ENDETTEMENT

Le taux d'endettement dans l'année 2003 s'est élevé à 22% environ en raison du remarquable augmentation de l'endettement financier.

5.3 TAUX D'ENDETTEMENT DYNAMIQUE

Aussi cet indicateur presente une augmentation en raison de la croissance de l'endettement financier et une faible diminution du cash flow.

5.4 COUVERTURE DES IMMOBILISATIONS

En général, en ligne avec les années précédent

5.5 VALEUR AJOUTE' ET CHARGES DE PERSONNEL POUR EMPLOYE'

Aussi la valeur ajouté par employé presente une faible amélioration dans les trois années considérées. Cette amélioration est due principalement à la diminution des effectifs du personnel moyens (109.922 en 2001 et 101.946 en 2003).

L'indicateur charges du peronnell, par contre, presente une faible augmentation par rapport à l'année 2002 (augmentation due à la croissance du cout de travail à al suite du nouveau contrat nationale).

5.6 RENDEMENT SUR CHIFFRES D'AFFAIRES

Dans l'année 2003 cet indicateur est null parce que le resultat avant impôt et intérêts est egal a zero.

6 RENFE

La RENFE constitue une entité juridique unique et ne publie donc pas de comptes annuels ventilés entre ses différents domaines d'activité.

Cependant, lors de la définition officielle du Plan Contractuel RENFE-Etat pour la période 1999-2000, des comptes de profits et pertes ont été établis pour les différents domaines d'activité avec des entrées non comptables pour les services que ceux-ci se sont fournis les uns aux autres ainsi que pour leur part respective aux coûts des Services Centraux (*Servicios Comunes de la Compañia*) de l'Entreprise. Cette pratique s'est poursuivie pour 2001, 2002 et 2003.

Les résultats d'exploitation avant et après résultat financier (point 2 et 3 du Tableau A3) des domaines d'activité Passagers, Fret et Infrastructure ont donc été calculés à l'aide des comptes mentionnés au précédent alinéa qui incluent la valeur nette des services que les domaines d'activité se sont fournis les uns aux autres ainsi que la part des domaines d'activité aux coûts des services centraux.

Il convient enfin de souligner qu'un certain nombre de postes n'ont pas été intégrés dans cette ventilation, ce qui explique pourquoi la somme des résultats mentionnés dans chaque cas (avant et après résultat financier) ne correspond pas au résultat obtenu pour l'ensemble de la RENFE.

Ces postes sont:

les résultats correspondant aux activités suivantes: maintenance intégrale des trains, gares, télécommunications commerciales, patrimoine foncier et développement urbain,

les coûts imputables en 2000, 2001, 2002 et 2003 aux mesures d'adaptation des effectifs qui se sont élevés, pour chacun de ces exercices, respectivement à 65,963; 67,570 82,275 et 24,465 millions d'EUR et figurent en colonne 2.2 du Tableau A.1. l'aide d'Etat au financement des contrats de service public des transports de banlieue et de transports régionaux, à la dotation à la gestion de l'infrastructure ainsi que des subventions destinées à couvrir le coût des mesures d'adaptation des effectifs. Ce montant figure en colonne 1.4 du Tableau précité et se décompose comme suit:

| | en millions d'EUR | | | |
|---|-------------------|----------|----------|---------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 |
| Contrats de service public | 237,850 | 242,665 | 247,285 | 249,132 |
| Versements compensatoires (en tant qu'élément des mesures d'adaptation des effectifs) | 65,963 | 67,570 | 82,275 | 24,465 |
| Gestion de l'infrastructure | 724,809 | 719,057 | 724,845 | 726,143 |
| TOTAL | 1028,622 | 1029,292 | 1054,405 | 999,740 |

les versements de l'Etat en compensation des coûts financiers de la dette de la RENFE. Figurant aux colonnes 5.2 et 5.1 du Tableau A.1 susmentionné ces

montants se sont élevés pour les exercices 2000, 2001, 2002 et 2003 à, respectivement 181,367 ; 209,218 ; 215,380 et 221,669 millions d'EUR, l'augmentation des dépenses de TVA non déductibles par suite d'une modification de la règle proportionnelle applicable à cette taxe. Ces montants s'élèvent pour 2000, 2001, 2002 et 2003 à, respectivement 58,484 ; 61,339 ; 60,882 et 68,048 millions d'EUR. Ils figurent en colonne 2.1 du Tableau A.1.

la nouvelle taxe sur la sécurité des transports ferroviaires de voyageurs qui, conformément à la loi 24/2001 du 27 décembre 2001 sur les mesures fiscales, administratives et sociales, doit être gérée, fixée et collectée par la RENFE. Cette loi dispose que la taxe imposée sert au financement des services d'inspection, de vigiles et de contrôle lors de l'accès des passagers et de leurs bagages aux gares et autres locaux du chemin de fer. Cette taxe a rapporté 11,407 millions d'EUR au terme de l'exercice.

7 SNCB

7.1 Ratio 1 : Rentabilité des capitaux investis

L'amélioration du taux de rentabilité provient de la progression sensible du niveau des investissements (capiaux investis : + 22% en 3 ans et 7 % au cours de la dernière année) combinée à l'évolution du résultat d'exploitation. Bien que négatif en 2003 il s'est amélioré par rapport à 2002 suite à l'amélioration importante des résultats exceptionnels.

7.2 Ratio 2 : Taux d'endettement

L'augmentation du taux d'endettement s'explique essentiellement par l'origine du financement des actifs. Le financement par emprunt a augmenté de près de 120% sur 3 ans dont 23% au cours de la dernière année.

7.3 Ratio 3 : Taux d'endettement dynamique

Alors que le cash flow, est orienté à la baisse (EBIT négatif mais supérieur à celui de l'exercice précédent et résultats financiers détériorés), la dégradation du ratio trouve son origine dans l'augmentation sensible des investissements qui n'ont pu être financés sur fonds propres. (voir ratio 2)

7.4 Ratio 4 : Taux de couverture des immobilisations

La tendance à la baisse observée traduit l'insuffisance croissante du financement des investissements, en constante progression, par des capitaux à long terme.

7.5 Ratio 5a : Valeur ajoutée par employé

La valeur ajoutée par agent s'est nettement améliorée en 2003 (5% par rapport à 2002).

Cette évolution provient de la diminution de l'effectif moyen de l'effectif moyen (-1,5% par rapport à 2002) associée à une augmentation de la valeur ajoutée (3,4% par rapport à 2002), particulièrement sous l'effet combiné de la diminution des consommations de matières et dans une moindre mesure de la réduction des charges externes.

7.6 Ratio 5b : Charges de personnel par employé

La progression des charges moyennes de personnel par employé (2,8% en 2003 et près de 12% au cours des 3 dernières années - phénomène qui est observé pour la plupart des compagnies ferroviaires - provient essentiellement, d'une part, des indexations automatiques des rémunérations et, d'autre part, de l'effet de la programmation sociale.

7.7 Ratio 6 : Rendement sur chiffre

Tout en restant négatif, l'amélioration de ce ratio (par rapport à 2002), provient de la progression de l'EBIT, supérieure à celle du chiffre d'affaires (l'EBIT s'est amélioré sensiblement par rapport à 2002 suite à l'amélioration importante des résultats exceptionnels), celui-ci ayant augmenté de 3,6% par rapport à 2002. Cette augmentation est observée dans tous les secteurs d'activités.

7.8 Ratios 10 et 11 : Produits unitaires par unité kilométrique

Tant dans le secteur des voyageurs que celui des marchandises, les recettes unitaires ont légèrement augmenté, respectivement 3,8% et 0,9%, sous l'effet combiné des accroissements tarifaires d'une part et de la politique tarifaire plus adaptée aux cibles de trafic, d'autre part.

7.9 Ratio 12 et 13 : Investissements bruts Transport et infrastructure

Pour ces ratios, les investissements pris en compte sont ceux relatifs à l'exercice concerné et se traduiront en chiffre d'affaires ou sillons-km, au cours des années ultérieures. Il n'y a donc pas nécessairement d'homogénéité dans l'approche de ce ratio. Un ratio moyen basé sur plusieurs années serait plus significatif.

8 SNCF

8.1 *Commentaire d'ordre général*

La réponse de la SNCF porte sur la compagnie ferroviaire société-mère et non sur le groupe SNCF. Il en résulte que comme les années précédentes, le tableau A3 et les indicateurs 7 à 9 (décomposition voyageurs, fret, infrastructure) sont transmis de façon confidentielle au groupe Benchmarking de l'UIC et ne doivent faire l'objet d'aucune diffusion à l'extérieur de ce groupe (aussi bien pour les valeurs que pour les analyses qui pourraient en être tirées).

8.2 *Indicateur 1 : retour sur capital investi*

L'évolution de l'indicateur RCI (ROCE) en 2003 est pénalisée par plusieurs facteurs : grèves du printemps 2003 en France qui ont conduit à une diminution du chiffre d'affaires, environnement défavorable au trafic voyageurs international (guerre en Irak, renchérissement du cours de l'euro), croissance des provisions.

8.3 *Indicateur 2 : taux d'endettement financier*

L'endettement net de gestion de la SNCF diminue légèrement entre 2002 et 2003. L'indicateur de dette calculé par le groupe Benchmarking augmente au contraire. Cependant, c'est surtout la baisse du capital propre qui conduit à un accroissement du taux d'endettement financier de 51,5 % à 54,9 %. Cette diminution du capital propre s'explique par la hausse de la provision pour grosses réparations.

8.4 *Indicateur 3 : taux d'endettement dynamique*

La hausse du cash flow explique la baisse du taux d'endettement dynamique. Cette croissance du cash flow a été obtenue grâce au plan d'économies engagé au second semestre 2003.

8.5 *Indicateur 4 : couverture des immobilisations*

La baisse du taux de couverture des immobilisations est liée à la baisse du capital propre (provision pour grosses réparations) et à la croissance des immobilisations financières.

8.6 *Indicateur 5a : valeur ajoutée par employé*

La valeur ajoutée est nette des amortissements alors que celle habituellement analysée par la SNCF est la valeur ajoutée brute, sans déduction des amortissements.

8.7 Indicateur 6 : rendement sur chiffre d'affaires

Les facteurs expliquant l'évolution défavorable de l'indicateur 1 valent ici aussi.

8.8 Indicateurs 7, 8 et 9

Ces indicateurs sont confidentiels.

8.9 Indicateur 13 : investissement Infrastructure par sillon-km

Cet indicateur est structurellement faible pour la SNCF, puisque c'est le gestionnaire d'infrastructure RFF qui réalise la quasi-totalité des investissements de type infrastructure.
