

## Version abrégée de l'étude Indice de libéralisation du secteur ferroviaire 2007

Ouverture du marché : comparaison des marchés ferroviaires des pays membres de l'Union européenne, de Suisse et de Norvège



Étude réalisée par IBM Global Business Services en collaboration avec  
Professeur Christian Kirchner, Université Humboldt, Berlin

Bruxelles, 17 octobre 2007



Traduction française : en cas de problème d'interprétation, seule la version allemande fait foi.  
Seule la version abrégée de l'étude est disponible en français.  
L'étude complète existe en anglais et en allemand.

La présente brochure constitue la version abrégée de la nouvelle édition de l'étude *Indice de libéralisation du secteur ferroviaire*, réalisée par IBM Global Business Services en collaboration avec Professeur Christian Kirchner, de l'Université Humboldt de Berlin. Elle traite de l'état d'avancement de l'ouverture des marchés européens du transport ferroviaire et livre un aperçu des principaux résultats de cette étude.

Date de parution de la première édition :  
18 décembre 2002

Date de parution de la seconde édition :  
10 mai 2004

Date de parution de la troisième édition :  
17 octobre 2007

Les versions complètes et abrégées de l'étude ainsi que l'annexe peuvent être consultées sous :  
[www.db.de/liberalisierungsindex](http://www.db.de/liberalisierungsindex) (allemand)  
[www.db.de/liberalisation-index](http://www.db.de/liberalisation-index) (anglais)

Adresse du site Internet d'IBM : [ibm.com](http://ibm.com)

IBM et le logo IBM sont des marques ou des marques enregistrées  
d'International Business Machines Corporation aux États-Unis et/ou dans d'autres pays.  
Les marques d'autres entreprises/fabricants sont reconnues.

IBM and the IBM logo are trademarks or registered trademarks of  
International Business Machines Corporation in the United States other countries, or both.  
Other company, product and service names may be trademarks or service marks of others.

© Copyright IBM Corporation 2007



## Table des matières

<b>1. Introduction</b>	<b>6</b>
<b>2. Résultats de l'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire 2007</b>	<b>8</b>
2.1. Résultats de l'Indice LIB	8
2.1.1. Résultats de l'Indice LEX	11
2.1.2. Résultats de l'Indice ACCESS	15
2.2. Résultats de l'Indice COM	19
2.3. Résultats de l'Indice LIB du fret ferroviaire	22
2.4. Résultats de l'Indice LIB du trafic voyageurs	25
<b>3. Structure de l'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire 2007</b>	<b>27</b>
<b>4. Glossaire</b>	<b>30</b>
<b>5. Contact IBM</b>	<b>31</b>

## 1. Introduction

Le présent document constitue la version abrégée de la troisième édition de l'étude *Indice de libéralisation du secteur ferroviaire* qui, comme les deux versions précédentes de décembre 2002 et mai 2004, a été réalisée à la demande de *Deutsche Bahn AG* par *IBM Global Business Services*, en collaboration avec *Professeur Christian Kirchner, de l'Université Humboldt à Berlin*.

Les **nouvelles conditions cadres** régissant le **marché du transport ferroviaire européen** depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, et notamment la libéralisation intégrale du marché du fret ferroviaire, ainsi que l'élargissement de l'Union européenne à la Bulgarie et la Roumanie, ont rendu nécessaire la mise à jour de *l'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire*. Celle-ci a été réalisée de mai à août 2007 et présentée au public à Bruxelles, le 17 octobre 2007.

*L'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire (Indice LIB)* présente **l'état d'avancement de l'ouverture relative** des marchés du transport ferroviaire européens de l'UE élargie ainsi que de la Norvège et de la Suisse en mai 2007. Il s'agit d'une étude comparative (*benchmarking*) des barrières légales et réelles d'accès au marché, menée dans la perspective d'une entreprise de transport ferroviaire (EF<sup>1</sup>) tierce aspirant à entrer sur le marché.

Les conditions légales d'accès, telles que les compétences de l'organisme de régulation et le régime d'accès au marché, sont présentées dans **l'Indice partiel LEX** (*law in the books*). Les conditions d'accès réelles, telles que les barrières d'information, les barrières administratives et opérationnelles, mais surtout la part du marché accessible aux EF tierces sont illustrées dans **l'Indice partiel ACCESS** (*law in action*). L'Indice LIB se compose des résultats de l'indice LEX (20 pour cent) et des résultats de l'indice ACCESS (80 pour cent). Indice distinct, **l'Indice COM**, traite de la dynamique de la concurrence qui s'exprime dans le partage modal (*modal split*) du rail ainsi que dans les parts de marché et le nombre d'EF tierces. Pour la première fois dans la présente et troisième édition, un indice de libéralisation distinct a été établi pour le fret ferroviaire et le trafic voyageurs, en plus des indices précités.

En résumé, on constate les cinq points suivants :

1. Par rapport à 2004, **l'ouverture des marchés ferroviaires a progressé** dans tous les pays et les disparités sont, dans l'ensemble, un peu moins marquées. Les conditions d'entrée ne sont cependant pas homogènes, certains pays possédant encore d'importantes barrières d'accès. On peut distinguer trois

---

<sup>1</sup> Pour la définition du terme, cf. Glossaire, page 30.

catégories de pays qui rendent compte du statu quo en matière de libéralisation :

***I. Ouverture de marché « Advanced » ou avancée***

***II. Ouverture de marché « On Schedule » ou dans les délais et***

***III. Ouverture de marché « Delayed » ou retardée.***

2. En principe, les entreprises de fret ferroviaire nationales et étrangères peuvent maintenant accéder au marché dans tous les pays étudiés. Les EF souhaitant entrer sur le marché se heurtent cependant encore à des conditions d'accès très restrictives dans quelques pays. En pratique, dans la plupart des pays, **les EF tierces ont déjà obtenu des licences d'exploitation et opèrent dans le secteur du fret ferroviaire.** Par contre, il existe encore de grandes disparités d'un pays à l'autre dans le domaine du transport voyageurs. C'est ainsi que l'accès au marché est entièrement refusé aux EF tierces dans certains pays, alors qu'elles opèrent depuis longtemps dans d'autres.
3. Bien que le droit communautaire prévoie le libre accès à toutes les entreprises européennes de fret ferroviaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, on trouve encore **six pays** qui n'accordent **le libre accès à leur infrastructure que sous certaines restrictions** aux entreprises de fret ferroviaire étrangères.
4. L'application de la **régulation ferroviaire** demeure **toujours très contrastée.** Ainsi, trouve-t-on encore des pays qui n'ont transposé les exigences de l'UE que sur le papier et/ou n'ont accordé que des compétences restreintes à leurs organismes de régulation. Rares sont les pays à disposer d'organismes de régulation pouvant réellement garantir l'accès non discriminatoire au réseau. Les pays du groupe *Advanced* constituent une exception en la matière.
5. En raison de la période relativement courte de transposition du cadre légal, les **processus d'accès au marché** existant en pratique ne sont, **dans la plupart des cas**, pas encore aussi rodés ou **développés que les conditions légales.** Pourtant, certains pays ayant un cadre légal comparativement peu avancé offrent des conditions réelles d'accès au marché bien développées ou vice versa. Il est intéressant de constater que la Roumanie et la Bulgarie, qui ont lancé des réformes ferroviaires avant leur adhésion à l'UE le 1<sup>er</sup> janvier 2007, se trouvent déjà dans le groupe *On Schedule* et disposent donc de marchés ferroviaires plus libéralisés que certains États membres fondateurs de l'UE.

## 2. Résultats de l'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire 2007

### 2.1. Résultats de l'Indice LIB

Comme en 2002 et 2004, on distingue **trois degrés de développement** en matière d'ouverture du marché du rail. Compte tenu de l'évolution positive d'ensemble de la libéralisation, la dernière catégorie figurant dans les études de 2002 et 2004 n'a pas été retenue en 2007. En revanche, un **nouveau groupe de tête** a été ajouté.

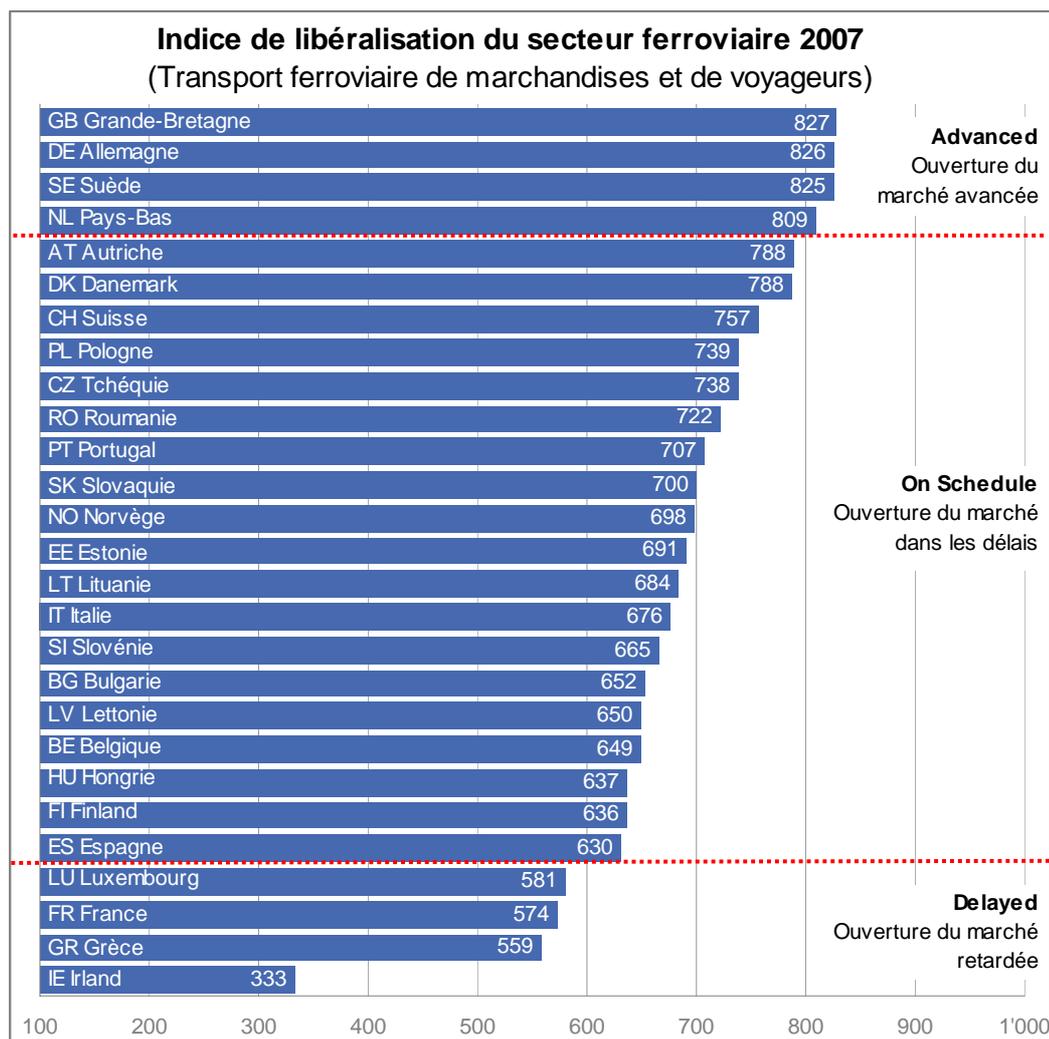
**Catégories de développement de l'ouverture du marché  
Comparaison entre les Indices LIB 2002/2004 et 2007**

Points Indice LIB	Groupes dans Indice LIB 2002-2004	Groupes dans Indice LIB 2007
800 – 1.000	Aucun pays au dessus de 800 points	Ouverture du marché avancée (Advanced)
600 – 799	Ouverture du marché dans les délais (« On Schedule »)	Ouverture du marché dans les délais (On Schedule)
300 – 599	Ouverture du marché retardée (« Delayed »)	Ouverture du marché retardée (Delayed)
100 – 299	Débuts de l'ouverture du marché (« Pending Departure »)	Aucun pays au dessous de 300 points

Les pays du **groupe *Advanced***, premier groupe de l'Indice LIB, composé de la **Grande-Bretagne** (827), de l'**Allemagne** (826 points), de la **Suède** (825) et des **Pays-Bas** (809), ont particulièrement progressé sur le plan de l'ouverture du marché, par comparaison avec les autres États européens. Pour la première fois, ces quatre pays obtiennent plus de 800 points dans l'Indice LIB. Les quatre pays du nouveau groupe de tête offrent aux nouveaux entrants (*newcomers*) les meilleures conditions d'accès en Europe, tant sur le plan légal (Indice LEX) que sur le plan pratique (Indice ACCESS). L'importance des parts de marché d'EF tierces en comparaison européenne dans l'Indice COM confirme l'existence d'une longue expérience en matière d'ouverture de marché. Cette expérience a un impact positif sur les processus opérationnels d'accès au réseau et de régulation. Les quatre pays du groupe *Advanced* disposent tous d'organismes de régulation dotés de pouvoirs et de compétences étendus, expérimentées dans la gestion des réclamations d'EF tierces.

En dépit de ces points communs et de l'appartenance à un même groupe, ces quatre pays ont choisi des **approches de libéralisation différentes** et se distinguent notamment au niveau du régime d'accès légal et réel aux transports

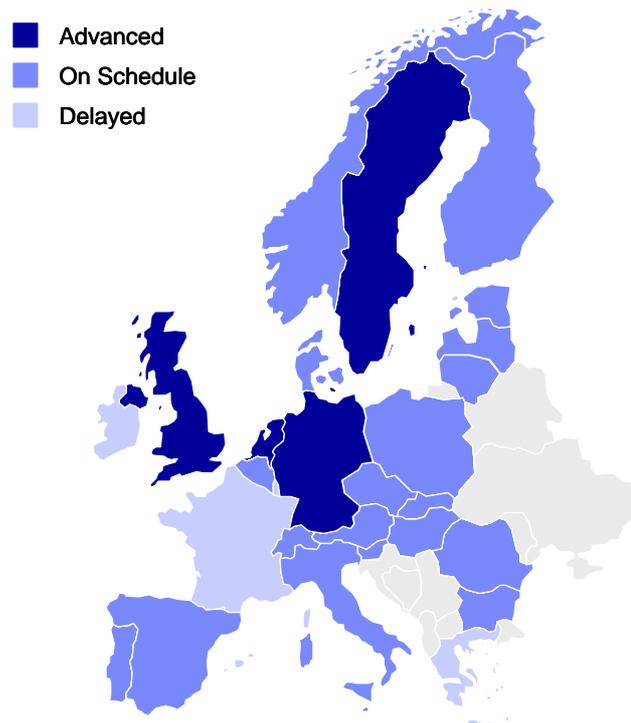
de voyageurs selon que ceux-ci ont une finalité de service public ou purement commerciale, au niveau du système de tarification de l'infrastructure, des pouvoirs des organismes de régulation et de la structure organisationnelle de l'opérateur ferroviaire historique (*incumbent*). L'Allemagne est le seul pays du groupe *Advanced* à avoir obtenu plus de 800 points tant dans l'*Indice de libéralisation du trafic voyageurs* que dans l'*Indice de libéralisation du fret ferroviaire*. On remarque, dans l'ensemble, que le groupe des quatre premiers pays est resté relativement stable comparativement à l'Indice LIB 2004. Seules l'Allemagne et la Suède ont permuté leur position. Cependant, les trois pays de tête que sont la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Suède sont pour la première fois presque à égalité, avec respectivement 827, 826 et 825 points. Les Pays-Bas suivent avec un écart un peu plus marqué. Depuis l'enquête de 2004, l'Allemagne et la Suède ont donc réduit l'écart qui les sépare du pays occupant la première position, la Grande-Bretagne.



Le second groupe appelé **Ouverture du marché dans les délais** (*On Schedule*), de loin le plus important, comprend les pays suivants : l'**Autriche** (788), le **Danemark** (788), la **Suisse** (757), la **Pologne** (739), la **Tchéquie** (738), la **Roumanie** (722), le **Portugal** (707), la **Slovaquie** (700), la **Norvège** (698), l'**Estonie** (691), la **Lituanie** (684), l'**Italie** (676), la **Slovénie** (665), la **Bulgarie** (652), la **Lettonie** (650), la **Belgique** (649), la **Hongrie** (637), la **Finlande** (636) et l'**Espagne** (630). Tous les pays de ce groupe sont nouveaux, à l'exception du Danemark, de l'Italie, de la Suisse et du Portugal qui en faisaient déjà partie en 2004. L'Estonie, la Lituanie et l'Espagne sautent un groupe et passent directement de la catégorie *Pending Departure* en 2004 à *On Schedule*. Ce groupe central traverse un processus de libéralisation intensive.

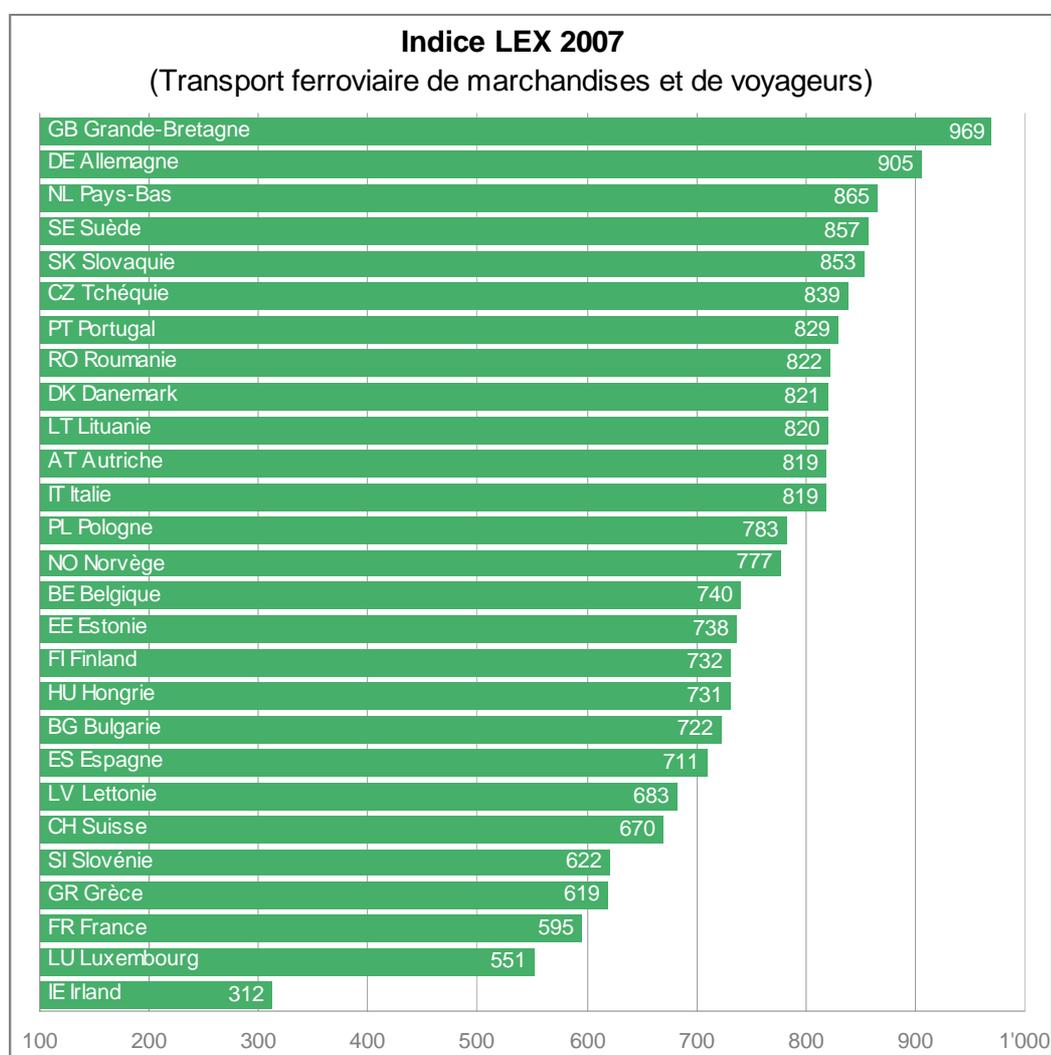
Comme en 2004, le **Luxembourg** (581) et la **France** (574) se trouvent dans le groupe **Ouverture de marché retardée** (*Delayed*). Si la **Grèce** (559) et l'**Irlande** (333) sont également affectées à ce groupe, qui est désormais le dernier, elles ont amélioré leur score d'un groupe depuis 2004. C'est dans ces quatre pays que les barrières d'entrée sur le marché, tant juridiques que réelles, sont les plus fortes en comparaison européenne.

### Classification des pays par groupes dans l'Indice LIB 2007 (Transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs)



### 2.1.1. Résultats de l'Indice LEX

L'indice LEX entre dans l'évaluation de l'indice LIB à concurrence de 20 pour cent. Au sein de l'indice LEX, c'est le complexe thématique « Régulation de l'accès au marché » (45 pour cent) qui a le plus grand poids, suivi de « Compétences des organismes de régulation » (30 pour cent) et « Structures organisationnelles de l'opérateur ferroviaire historique (*incumbent*) » (25 pour cent).



C'est en **Grande-Bretagne** que les **conditions légales** d'ouverture du marché ferroviaires sont **de loin les plus développées**, devant l'Allemagne, les Pays-Bas et la Suède. Ces pays se distinguent notamment par leurs organismes de

régulation qui disposent de compétences étendues et par la réglementation détaillée de l'accès au marché.

En comparaison européenne, c'est en **Irlande**, au **Luxembourg**, en **France**, en **Grèce** et en **Slovénie** que la législation soutient le moins l'accès au réseau d'EF tierces.<sup>2</sup>

La présente étude montre qu'il n'existe que **deux points communs** entre les 27 pays de l'Indice LEX :

1. En vertu du droit national en vigueur, les **opérateurs historiques (incumbents)** des pays étudiés sont tous **indépendants** sur le plan du patrimoine, du plan budgétaire et des comptes de l'État et
2. Il existe un **accès libre légalement garanti à l'infrastructure (Open Access)** pour les **entreprises domestiques de fret ferroviaire** dans les 27 pays.

En ce qui concerne la **séparation entre l'infrastructure et l'exploitation des transports**, point central du complexe thématique « Structures organisationnelles de l'opérateur ferroviaire historique (*incumbent*) », qui compte pour 25 pour cent dans l'indice LEX (pour 5 pour cent dans l'Indice LIB), des **modèles très différents** continuent de coexister en Europe. Le **degré** de scission va de la séparation purement comptable à la séparation complète des secteurs de l'infrastructure et du transport sur le plan de la propriété.

Les secteurs de l'infrastructure et de l'exploitation des transports sont entièrement **séparés** sur le plan **institutionnel** dans les onze pays suivants : Bulgarie, Danemark, Espagne, Finlande, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Roumanie, Suède et Slovaquie.

En Autriche, en Belgique, en Tchéquie, en Allemagne, en Italie, en Lituanie et en Pologne, la **séparation est fonctionnelle, organisationnelle, comptable et légale**. En Grèce, la séparation est organisationnelle, comptable et légale mais non fonctionnelle.

En France, les secteurs de l'infrastructure et de l'exploitation des transports sont certes séparés sur les plans organisationnel, comptable et légal mais il existe des **contrats de gestion d'affaires** concernant des secteurs essentiels de la gestion de l'infrastructure entre l'entreprise de transports SNCF et l'entreprise nationale d'infrastructure RFF.

En Suisse, en Estonie, en Hongrie, en Irlande, au Luxembourg, en Lettonie et en Slovénie, l'infrastructure **n'est séparée** de l'exploitation **que sur le plan comptable**.

Les secteurs du **trafic marchandises** et du **trafic voyageurs** sont **séparés** au niveau du **bilan** dans pratiquement tous les pays. Seules la Belgique, l'Espagne,

<sup>2</sup> Conformément à l'article 33 de la Directive 2001/14/CE, il n'existe des règlements d'exception que pour l'Irlande et la Grèce, en ce qui concerne la transposition de la directive.

la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie et le Portugal n'ont opéré cette séparation que sur le plan comptable. Le droit communautaire ne préconise aucune règle en la matière.

Bien que le droit européen prévoie le libre accès à toutes les entreprises de fret ferroviaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, on trouve encore six pays, à savoir **l'Espagne, la Finlande, l'Italie, le Portugal, la Suisse et la Slovénie**, qui n'accordent en droit le libre accès à leur infrastructure que **sous certaines restrictions** aux entreprises de fret ferroviaire étrangères. Par exemple, il existe l'*Open Access* uniquement sur la base de la réciprocité (Espagne, Portugal et Suède), l'*Open Access* sans cabotage (Finlande et Italie) ou l'*Open Access* sans cabotage uniquement sur la base de la réciprocité (Slovénie).

**L'*Open Access* garanti légalement pour les entreprises nationales de fret ferroviaire** est une réalité dans tous les pays étudiés.

Au niveau de l'examen du régime légal d'accès aux services de **transport ferroviaire voyageurs** pour les **EF nationales**, une distinction a été opérée entre les transports ayant une finalité de service public et ceux à finalité purement commerciale. Les régimes d'accès accusent toujours de grandes disparités en Europe. Dans certains pays, ce segment de marché est complètement fermé aux EF nationales tierces (qu'il s'agisse de transports à finalité purement commerciale ou relevant des contrats de service public). La Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, le Luxembourg et la Norvège sont au nombre de ces pays. D'après les résultats, le libre accès au transport ferroviaire de voyageurs à finalité purement commerciale n'est assuré aux EF nationales qu'en Allemagne, en Autriche et en Italie. De nombreux pays disposent bien d'un accès libre légalement réglementé au trafic voyageurs à finalité purement commerciale pour les EF nationales, mais en pratique, celui-ci fait concurrence au trafic voyageurs à finalité de service public à couverture globale. Ou bien l'accès n'est, dans les faits, pas praticable, parce que l'infrastructure est entièrement utilisée par les transports à finalité de service public. La Bulgarie, le Danemark, la Pologne, la Roumanie, la Slovénie, la Slovaquie et les États Baltes entrent dans cette catégorie.

En **Suède**, le trafic ferroviaire voyageurs est réservé à l'opérateur ferroviaire historique (*incumbent*) SJ. En **Grande-Bretagne**, seule la *Heathrow-Line* est actuellement accessible par *Open Access*.

Les EF étrangères ont accès au marché du transport de voyageurs dans la plupart des pays, en application de la directive 91/440/CEE (**accès pour les regroupements internationaux**). **L'Irlande et la Grèce** font exception : dans ces pays, les entreprises ferroviaires étrangères offrant des services de transport voyageurs n'obtiennent **pas le moindre droit d'accès au marché**. Certains pays accordent des **droits d'accès** au marché ferroviaire des transports de voyageurs **dépassant le cadre des prescriptions communautaires** de la directive 91/440/CEE. La Grande-Bretagne et la Lituanie accordent *l'Open Access* assorti

de droits de cabotage. L'Allemagne, l'Italie et le Luxembourg accordent le libre accès assorti de droits de cabotage sur la base de la réciprocité. Le Danemark, la Estonie, la Finlande, la Hongrie et la Slovénie garantissent le libre accès mais sans droits de cabotage, la Hongrie et la Slovénie uniquement sur la base de la réciprocité.

L'analyse du régime d'accès au marché montre à quel point il est important d'analyser **l'accessibilité réelle du marché** et de ne pas s'en tenir uniquement aux possibilités légales d'allocation. Le fait que les appels d'offres soient autorisés par la législation pour les services de transports de voyageurs à finalité de service public n'empêche pas que l'allocation directe des contrats soit souvent la règle en pratique. C'est notamment le cas en Suisse, où l'exclusivité de l'exploitation des lignes ne peut être supprimée que si toutes les parties impliquées sont d'accord.

**L'accès à toutes les services opérationnelles** est garanti par la loi dans la plupart des pays, conformément à l'annexe II, n° 2 de la directive 2001/14/CE. Il n'y a qu'en Irlande, en Lituanie, au Danemark et en Espagne que l'accès à certains de ces équipements n'a pas été inscrit dans le droit national. L'évaluation de la question « Compétences des organismes de régulation » montre que les trois pays qui obtiennent le meilleur score global, à savoir la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Suède, sont ceux qui disposent d'organismes de régulation ayant les compétences les plus étendues en comparaison européenne.

Si tous les pays sauf l'Irlande ont mis en place un **organisme de régulation**, il existe des différences sensibles dans l'envergure de la régulation, la joignabilité et les pouvoirs de ces organismes. C'est ainsi que plus de la moitié des organismes européens de régulation n'ont pas les pouvoirs d'infliger des astreintes et que cinq pays seulement ont la possibilité d'imposer des sanctions élevées (Belgique, Tchéquie, Allemagne, Espagne et Slovaquie). L'appel d'une décision de l'organisme de régulation n'a pas d'effet suspensif dans neuf pays seulement (Belgique, Allemagne, Danemark, Grèce, Grande-Bretagne, Hongrie, Lettonie, Portugal et Suède). Les compétences techniques et la responsabilité décisionnelle ne sont pas regroupées dans sept organismes de régulation. Dans ces pays, notamment en Tchéquie, en Espagne et en France, c'est, la plupart du temps, le ministre des transports ou une autre institution publique qui doit prendre les décisions, d'où le risque de voir les questions de régulation ne pas totalement échapper à l'influence de la politique.

Les différents aspects de l'Indice LEX peuvent être consultés en détail dans les rapports des différents pays figurant dans la version intégrale de la présente étude ou dans les récapitulatifs couvrant tous les pays aux annexes V et VI.

### 2.1.2. Résultats de l'Indice ACCESS

L'indice ACCESS, qui compte pour 80 pour cent dans l'indice intégral, porte sur les **conditions concrètes d'accès au marché** dans les différents pays. Ces conditions sont analysées, évaluées, comparées et condensées. Les complexes thématiques étudiés par l'Indice ACCESS sont les suivants :

- **Les barrières d'information** (durée du processus de recherche d'informations, qualité de la mise à disposition personnelle ou impersonnelle des informations relative au régime d'accès, à l'allocation des sillons, à la licence, au certificat de sécurité et à l'homologation),
- **Les barrières administratives** (concession de licence, établissement de certificat de sécurité ainsi que processus d'homologation du matériel roulant),
- **Les barrières opérationnelles** (conditions d'accès à l'infrastructure, système de tarification de l'infrastructure, autres équipements et services opérationnels ainsi que
- **Le marché accessible** et le type de modalités d'allocation des contrats de service publique entre janvier 2004 et mai 2007.

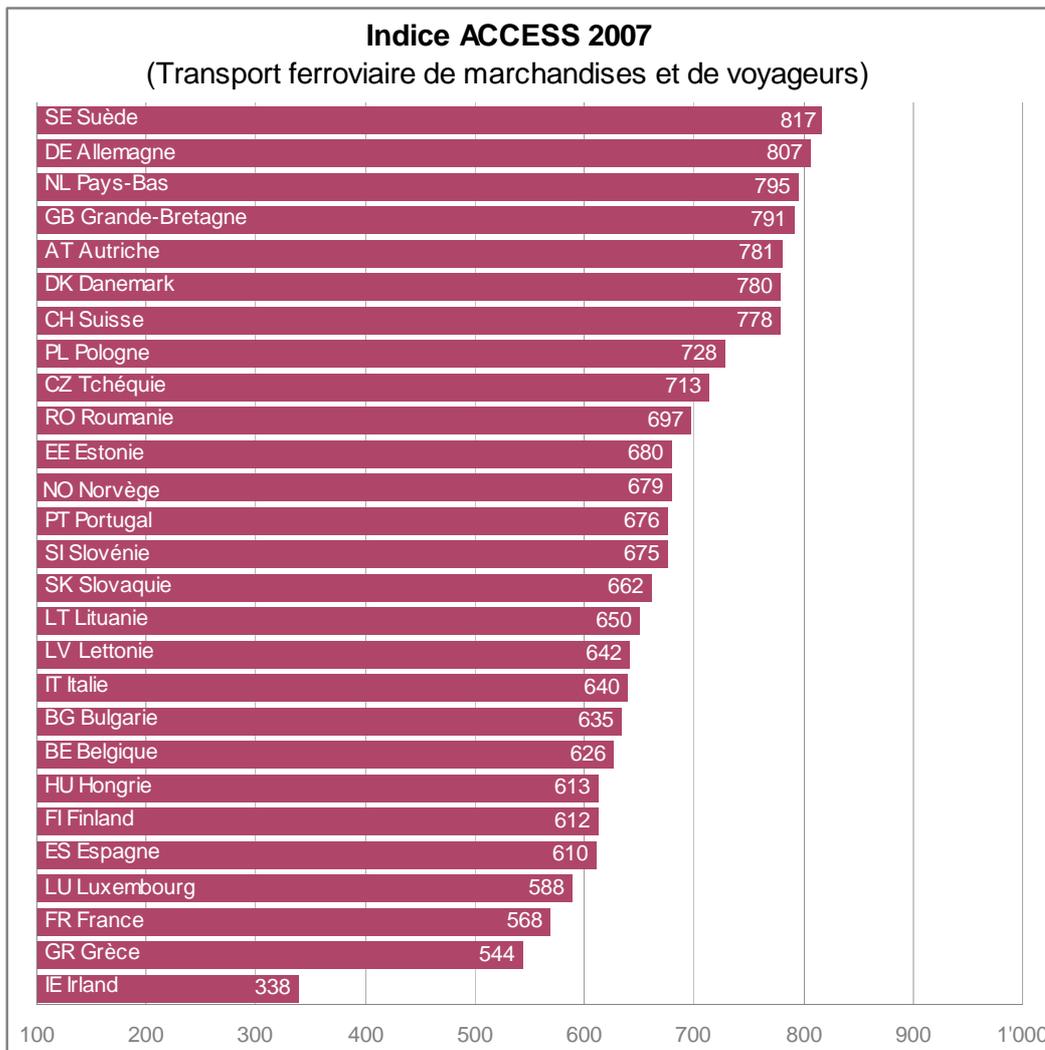
Dans l'Indice ACCESS le critère des barrières d'information est pondéré à cinq pour cent, celui des barrières administratives à 20 pour cent, celui des barrières opérationnelles à 50 pour cent et celui du marché accessible à 25 pour cent. Ici aussi, on observe la règle suivante : plus un pays se situe dans le haut du classement, plus les barrières analysées sont à un bas niveau.

La médiane de l'Indice ACCESS se situe à 675 points, soit à un niveau inférieur de celle de l'indice LEX, à 777 points. Cela signifie que dans l'Indice ACCESS, 50 pour cent des pays ont obtenu 675 points ou plus et dans l'Indice LEX 50 pour cent des pays 777 points ou plus. Par ailleurs, les valeurs obtenues par les pays dans **l'Indice LEX sont en moyenne supérieures de 77 points** à celles obtenues dans **l'Indice ACCESS**.

Il apparaît donc que les **conditions juridiques** sont dans l'ensemble **plus développées** et que les conditions réelles d'accès au marché pour les EF tierces ne sont pas encore aussi concrètes ou développées dans la plupart des pays, en raison de la période relativement courte de transposition du cadre juridique. De plus, on peut distinguer deux groupes (*cluster*) différant sensiblement dans l'Indice ACCESS, à l'intérieur desquels les valeurs sont relativement similaires. La Suisse, le Danemark, l'Autriche, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suède font partie du premier et plus petit groupe qui affiche des conditions concrètes d'accès au marché nettement meilleures que celles du second groupe, de taille supérieure, dont font partie les 20 pays restants.

**La Suède, l'Allemagne, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne occupent une position de tête dans l'Indice ACCESS** tout comme dans l'indice intégral. Ces

pays offrent donc les meilleures conditions réelles d'accès au marché aux EF tierces. Il est intéressant de constater que ces pays ont aussi la plus longue expérience de la concurrence sur le rail. L'analyse détaillée des nombreux paramètres étudiés montre qu'il n'existe pas de grandes similitudes dans la façon dont les trois pays de tête ont concrétisé leur politique d'accès au marché. Ainsi, la **Suède** offre les plus bas **tarifs moyens d'infrastructure**<sup>3</sup> en trafic marchandises et voyageurs. L'Allemagne et la Grande-Bretagne ont les tarifs d'infrastructure les plus élevés en Europe en trafic voyageurs. En trafic marchandises, la Grande-Bretagne pratique également les tarifs les plus élevés, l'Allemagne se situant dans la moyenne européenne avec 3,10 euros par sillon-kilomètre. Par contre, l'**Allemagne** et la **Grande-Bretagne** disposent d'un **marché plus accessible** aux EF tierces que la Suède.



<sup>3</sup> Pour le calcul du tarif moyen de l'infrastructure, cf. chapitre 4.4.2. de la version complète de l'étude.

L'analyse des **barrières d'information** porte sur la **bonne volonté** d'un pays à **fournir des informations**. Cet aspect est le premier indicateur de l'ouverture d'un pays. Mais il y a aussi des pays qui fournissent quantité d'informations et n'en présentent pas moins un degré d'ouverture seulement moyen.

La **Suisse**, suivie de la Slovaquie, la Suède, l'Allemagne et les Pays-Bas **informent le mieux et le plus rapidement**. C'est en Roumanie, en Bulgarie, en France et au Luxembourg que la recherche d'informations au sujet des processus obligatoires d'accès au réseau prend le plus de temps. La plupart des pays publient des conditions d'utilisation du réseau ferré, conformément aux exigences de l'article 3 de la directive 2001/14/CE. Seules la Grande-Bretagne et l'Irlande ne possédaient pas de conditions d'utilisation du réseau ferré valides à la date de référence de l'étude (1<sup>er</sup> mai 2007).

En comparaison européenne, c'est en en Suède, en Hongrie, en Suisse et en Grande-Bretagne que l'établissement de licences, de certificats de sécurité et d'homologations du matériel roulant (complexe thématique « **Barrières administratives** ») est effectué avec le plus d'efficacité. En Belgique, en Italie, en France, en Grèce, au Portugal et en Espagne, ces formalités administratives sont encore relativement consommatrices de temps et de coûts.

Sur le plan de l'**homologation des matériels roulants**, ce sont surtout les nouveaux pays de l'UE, comme la Roumanie, la Slovaquie et la Tchéquie, qui se distinguent positivement. Des rapports font état d'homologations de matériel roulant établies en moins de deux semaines, comme dans le cas récent d'une locomotive interopérable en Slovaquie.

En comparaison européenne, c'est aux Pays-Bas, en Suède, en Suisse et au Danemark que les **barrières opérationnelles** sont les moins élevées pour les EF tierces et en Slovaquie, en Italie, en France, en Belgique et en Irlande qu'elles sont à leur plus haut niveau.

La Hongrie et l'Italie sont les seuls pays à posséder encore un **système dégressif de tarification de l'infrastructure**. L'Espagne et, dans une certaine mesure, la Pologne accordent des **abattements au volume** et la Hongrie des réductions pour les réservations effectuées à l'avance. Les autres pays n'accordent aucune réduction sur le prix des sillons.

**Le prix moyen des sillons varie fortement** d'un pays à l'autre. Il existe également de grandes disparités tarifaires selon que les sillons sont destinés au fret ou aux activités voyageurs. L'Espagne, la Suède et la Grèce offrent les sillons les moins chers pour le **fret ferroviaire**. Dans ces trois pays, un sillon-kilomètre coûte moins d'un euro. En fret ferroviaire, ce sont la Grande-Bretagne, l'Estonie, la Suisse, la Lettonie, la Lituanie et la Slovaquie qui appliquent les redevances les plus élevées pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, avec plus de 4,50 euros le sillon-kilomètre.

Le **trafic ferroviaire de voyageurs** présente un tableau identique : en Norvège,

l'utilisation de l'infrastructure n'est soumise à aucune redevance, en Grèce, en Finlande et en Suède le prix du sillon-kilomètre est inférieur à un euro, tant pour le trafic voyageurs grandes lignes que pour le trafic régional. Les prix les plus élevés sont perçus en Espagne, en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne, avec plus de cinq euros par sillon-kilomètre. Sur le plan du trafic régional, la Grande-Bretagne et l'Italie sont les pays qui appliquent les plus fortes redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, avec plus de cinq euros par sillon-kilomètre.

Seule une petite moitié des pays étudiés exigent le paiement de **frais de résiliation** en cas d'annulation de commande de sillons. En Belgique, au Danemark, en Allemagne, en Italie, au Luxembourg, au Portugal et en Slovénie, ces frais peuvent atteindre 100 pour cent du prix du sillon, selon le délai de réservation.

Les trois complexes thématiques étudiés jusqu'à présent ne comptent en pratique que sur le segment du marché ferroviaire domestique effectivement accessible aux concurrents. Si certains segments du marché domestique sont par principe fermés aux EF tierces, le niveau d'accessibilité du marché ferroviaire en est réduit d'autant. C'est pour cette raison que le complexe thématique « **Marché accessible** entre janvier 2004 et mai 2007 » est traité dans l'Indice ACCESS et compte pour 25 pour cent dans l'indice partiel (et pour 20 pour cent dans l'Indice LIB). Dans le cadre de ce complexe thématique, ce sont notamment les modalités d'allocation des contrats de service publique les plus utilisées en pratique qui sont évaluées.

En **fret ferroviaire**, l'accès est libre pour les **EF domestiques dans tous les pays**. En **trafic voyageurs**, en revanche, la part du **marché effectivement accessible** aux EF tierces **varie fortement** d'un pays à l'autre. L'Allemagne possède le marché de transport ferroviaire de voyageurs le plus accessible aux EF tierces en Europe. En trafic voyageurs à finalité purement commerciale, qui, en Allemagne, est le trafic voyageurs grandes lignes, l'Open Access est depuis longtemps une réalité et le trafic voyageurs régional à finalité de service public est de plus en plus alloué par appel d'offre. Lors de l'allocation de contrats de service publique, il n'existe aucune exclusivité sur les trajets alloués. En Grande-Bretagne, les transports sont principalement alloués par appel d'offres et l'exclusivité est garantie à l'opérateur. En Suède, le transport de voyageurs à finalité purement commerciale est fermé aux EF tierces. Si les appels d'offres sont possibles en Suisse, la Confédération et les Cantons n'y ont encore jamais eu recours jusqu'à présent. Certains pays, comme l'Espagne, la Belgique et la France, continuent à maintenir entièrement fermé leur marché national de transport de voyageurs aux EF tierces.

## 2.2. Résultats de l'Indice COM

L'Indice COM, qui pour des raisons conceptionnelles ne fait pas partie de l'Indice LIB, se propose d'illustrer la **dynamique de la concurrence sur les marchés du transport ferroviaire**. Cet indice résume le niveau de développement et le degré du partage modal (*modal split*) du rail (20 pour cent)<sup>4</sup>, le nombre d'EF tierces par rapport à la longueur du réseau ferré (20 pour cent) ainsi que les parts de marché des EF tierces (60 pour cent).

La **Grande Bretagne arrive nettement en tête de l'Indice COM**. Dans ce pays, une forte dynamique concurrentielle s'est mise en place dans le secteur du rail depuis la libéralisation du marché ferroviaire et la scission de l'opérateur historique (*incumbent*) en 1994. Il faut toutefois signaler que le bon score obtenu par la Grande-Bretagne dans l'Indice COM est fortement influencé par la grande part de marché des EF tierces. Celle-ci est évaluée à 100 pour cent, étant donné que l'opérateur historique (*incumbent*) a été démantelé en un grand nombre de sociétés de petite taille, dans le sillage de la réforme du secteur ferroviaire. Dans l'Indice COM, la Grande-Bretagne est suivie par l'Estonie, la Suède, l'Allemagne et les Pays-Bas, pays qui affichent eux aussi déjà une forte dynamique concurrentielle (tous plus de 500 points). Fait remarquable, les pays du groupe de tête se distinguent par des structures organisationnelles disparates. Ainsi, par exemple, la scission entre infrastructure et transport est complète aux Pays-Bas alors qu'elle n'a pas eu lieu sur le plan de la propriété en Allemagne.

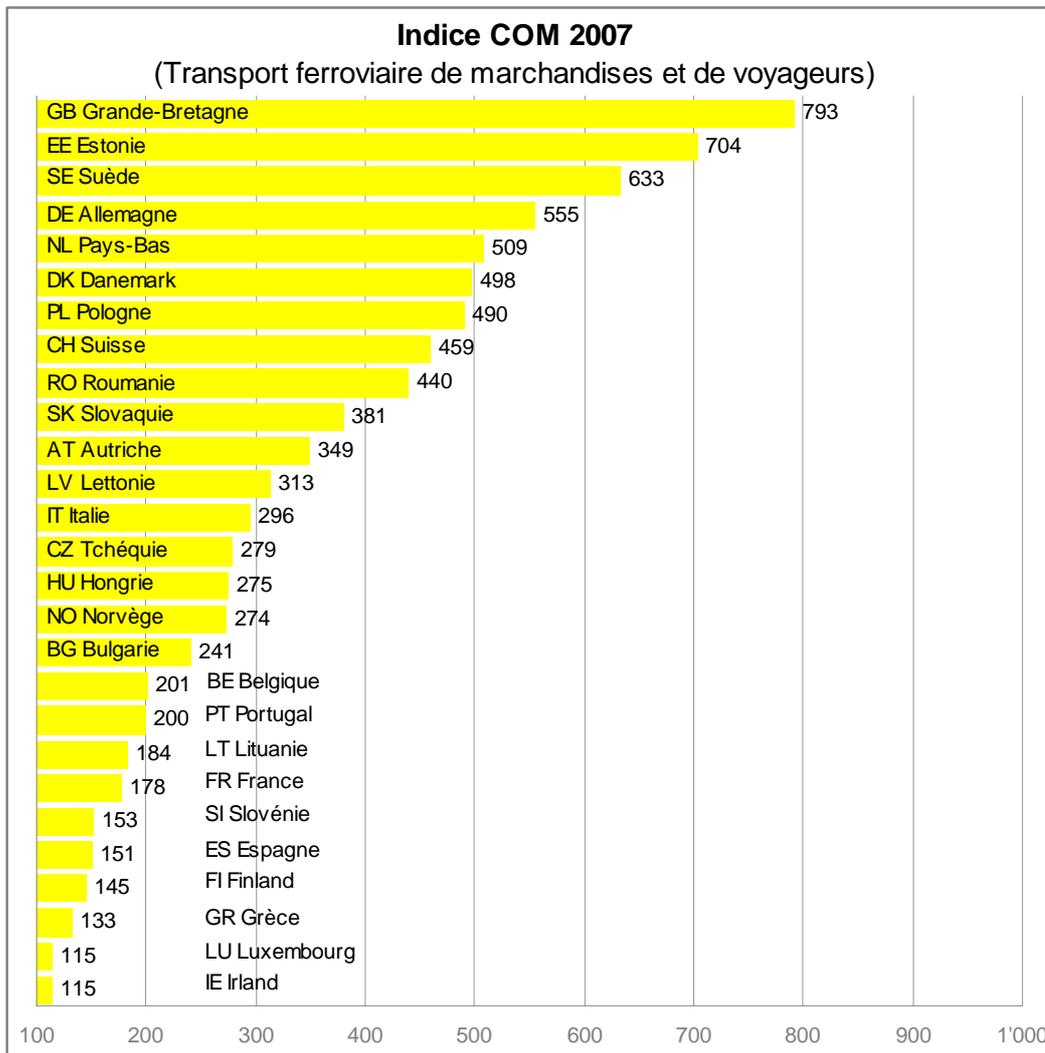
En revanche, la **concurrence** est jusqu'à présent **à peine perceptible**, voire **inexistante** en **Irlande**, au **Luxembourg**, en **Grèce**, en **Finlande**, en **Espagne**, en **Slovénie**, en **France**, en **Lituanie**, au **Portugal** et en **Belgique**.

Par comparaison avec les indices déjà décrits, il est frappant que la dispersion soit à son plus haut niveau dans l'indice COM. La **dynamique de la concurrence** est donc très **contrastée** dans les pays étudiés. Par ailleurs, tous les pays du premier groupe de l'Indice LIB arrivent également en tête de l'Indice COM et inversement. Seule l'Estonie fait exception puisqu'elle fait partie du second groupe (*On Schedule*) dans l'Indice LIB. Bien que la part occupée par le rail dans le partage modal du fret ferroviaire soit en net recul ces dernières années en Estonie, elle demeure encore supérieure à 60 pour cent, ce qui constitue la plus forte proportion en Europe. En trafic voyageurs, le partage modal du rail en Estonie n'atteint qu'un peu plus d'un pour cent, même si les prestations de transport de voyageurs sont effectuées en majorité par des EF tierces sur les 1.100 km du réseau ferré (40 pour cent en transport voyageurs à

---

<sup>4</sup> Sauf indication contraire, la variation en pourcentage du partage modal (*Modal Split*) se rapporte à la période de 1995 à 2005 pour le trafic marchandises et de 1995 à 2004 pour le trafic voyageurs. L'indication du niveau de développement du partage modal se rapporte à 2005 pour le trafic marchandises et à 2004 pour le trafic voyageurs. Sources: Prognos, Eurostat et Analyses IBM.

finalité de service public / 100 pour cent en transport voyageurs à finalité purement commerciale), de sorte que ce pays obtient des scores supérieurs à la moyenne à tous les niveaux de l'Indice COM. Il faut toutefois noter qu'en Estonie, le trafic voyageurs présente une structure de marché très concentrée regroupant peu d'acteurs.



En ce qui concerne le développement du **partage modal** du rail en **fret ferroviaire** de 1995 à 2005, on ne décèle une **évolution positive** que dans **sept pays**. Le partage modal du transport ferroviaire de marchandises a progressé durant les dernières années uniquement en Autriche, en Belgique, en Suisse, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en Grèce et aux Pays-Bas. Dans tous les autres pays, la part du rail dans le volume d'ensemble des transports de marchandises est en recul. La Suisse, la Grande-Bretagne, la Grèce et les Pays-

Bas ont notamment réussi à afficher des taux de croissance élevés.

En **trafic voyageurs**, la Belgique, la Suisse, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne, la Hongrie, la Suède et la Slovénie ont enregistré une progression de la part du rail dans le **partage modal** entre 1995 et 2004. Il faut toutefois signaler que l'on peut déceler des tendances positives dans d'autres pays en 2005 et 2006, années qui n'ont pas pu être totalement prises en compte dans le cadre de la présente étude en raison des données disponibles.

La **part modale du rail** pour le **transport de marchandises** est la plus forte en Estonie (60 pour cent), en Suisse (45 pour cent), en Lituanie (38 pour cent) et en Suède (36 pour cent). Les Pays-Bas (3 pour cent), le Luxembourg (4 pour cent), l'Irlande (1,6 pour cent), la Grèce (2,6 pour cent) et l'Espagne (4,6 pour cent) affichent les valeurs les plus basses.

La Pologne (26,7 pour cent), l'Allemagne (19,6 pour cent) et la France (14,8 pour cent) se situent dans le groupe central. La moyenne européenne gravite autour de 19,7 pour cent en 2005.

En **transport voyageurs**, la **part du rail dans le partage modal** n'atteint plus de dix pour cent qu'en Hongrie et en Suisse. Dans tous les autres pays, cette part se situe entre trois et dix pour cent. La moyenne européenne est de l'ordre de 8,2 pour cent en 2004.

Seules la **Finlande**, la **Grèce**, l'**Irlande**, la **Lituanie**, le **Luxembourg** et la **Slovénie** n'ont encore **aucune EF tierce** opérant sur leur réseau. En Europe, c'est l'Allemagne qui compte de loin le plus grand nombre d'EF opérant sur son réseau ferroviaire. La France est le seul pays du groupe *Delayed*, dans lequel opèrent des EF tierces. Mais comme en Belgique, celles-ci offrent avant tout des services internationaux de fret ferroviaire. En Grande-Bretagne, où la réforme ferroviaire a fait disparaître l'opérateur historique (*incumbent*), chaque EF est considérée comme une EF tierce dans l'évaluation.

C'est surtout dans les pays en tête de l'Indice LIB que les **EF tierces** ont vu progresser leurs **parts de marché** de plus de neuf pour cent de 2004 au premier trimestre 2007.<sup>5</sup> C'est le cas de l'Allemagne, de la Suède, des Pays-Bas, du Danemark, de la Suisse, de la Pologne et de la Roumanie. La progression moyenne pour l'ensemble des pays est de l'ordre de quatre pour cent sur cette période. En **fret ferroviaire**, les EF tierces ne possèdent également de parts de marché significatives qu'en Suisse (de 20 à 29 pour cent), en Allemagne (env. 17 pour cent), en Estonie (30 pour cent), en Grande-Bretagne (100 pour cent en raison de la réforme ferroviaire), en Pologne (16,8 pour cent), aux Pays-Bas (25 pour cent), en Roumanie (26 pour cent) et en Suède (45 pour cent). En Italie, la part de marché des EF tierces se situe entre sept et huit pour cent, en Lettonie autour de dix pour cent. Ici aussi, les nouveaux entrants (*newcomer*) fournissent

---

<sup>5</sup> Part du trafic en tonnes-kilomètres.

avant tout des services de transport internationaux. Dans tous les autres pays, les parts de marché demeurent encore marginales.

Le nombre d'EF tierces opérant actuellement sur le **marché du transport ferroviaire de voyageurs** dans les pays membres est insignifiant, leur nombre étant encore plus minime sur le marché du transport de voyageurs à finalité purement commerciale que sur celui à finalité de service public. En trafic ferroviaire voyageurs, les EF tierces disposent des plus grandes parts de marché en Grande-Bretagne (100 pour cent), en Suède (55 pour cent), en Estonie (40 pour cent) et en Pologne (10 pour cent).<sup>6</sup> En Allemagne, la part des EF tierces est de 6,7 pour cent. Cette part reste marginale dans les autres pays.

Dans **les nouveaux pays membres** que sont la **Roumanie** et la **Bulgarie**, le tableau est plus contrasté. Si ces pays ont, l'un comme l'autre, posé les jalons de l'ouverture de leur marché ferroviaire avant même d'adhérer à l'UE, seule la Roumanie connaît aujourd'hui une situation concurrentielle, avec 24 EF tierces en activité. En Bulgarie par contre, qui ne compte à ce jour que deux EF tierces, l'opérateur historique (*incumbent*) occupe encore une position dominante.

### 2.3. Résultats de l'Indice LIB du fret ferroviaire

Le **calcul de l'indice de libéralisation du fret ferroviaire** est effectué en ne pondérant aucune question portant spécifiquement sur le transport ferroviaire de voyageurs et en pondérant à 100% les questions portant sur le fret ferroviaire. La pondération de tous les autres déterminants non spécifiquement liés à un type de transport demeure inchangée et est prise en compte comme dans l'Indice LIB.

Sur la base de la structure de groupes de l'Indice LIB global, huit pays au total se trouvent dans le groupe *Advanced*, 18 dans le groupe *On Schedule* et seulement un pays, l'Irlande, dans le groupe *Delayed*. Ces chiffres montrent que **le processus de libéralisation a bien progressé sur le marché du fret ferroviaire**, ce que souligne également l'analyse statistique de la répartition des points. Le score moyen est de 771 points sur 1000 et la moyenne est de 780.<sup>7</sup> Les différences entre les pays européens sont également nettement moins marquées que sur le plan du transport ferroviaire de voyageurs. L'écart standard, indicateur de la dispersion des valeurs, est de 85 points seulement dans *l'Indice de libéralisation du fret ferroviaire* contre 131 points dans *l'Indice de libéralisation du trafic voyageurs* (et 105 points dans *l'Indice global de libéralisation du secteur ferroviaire*).

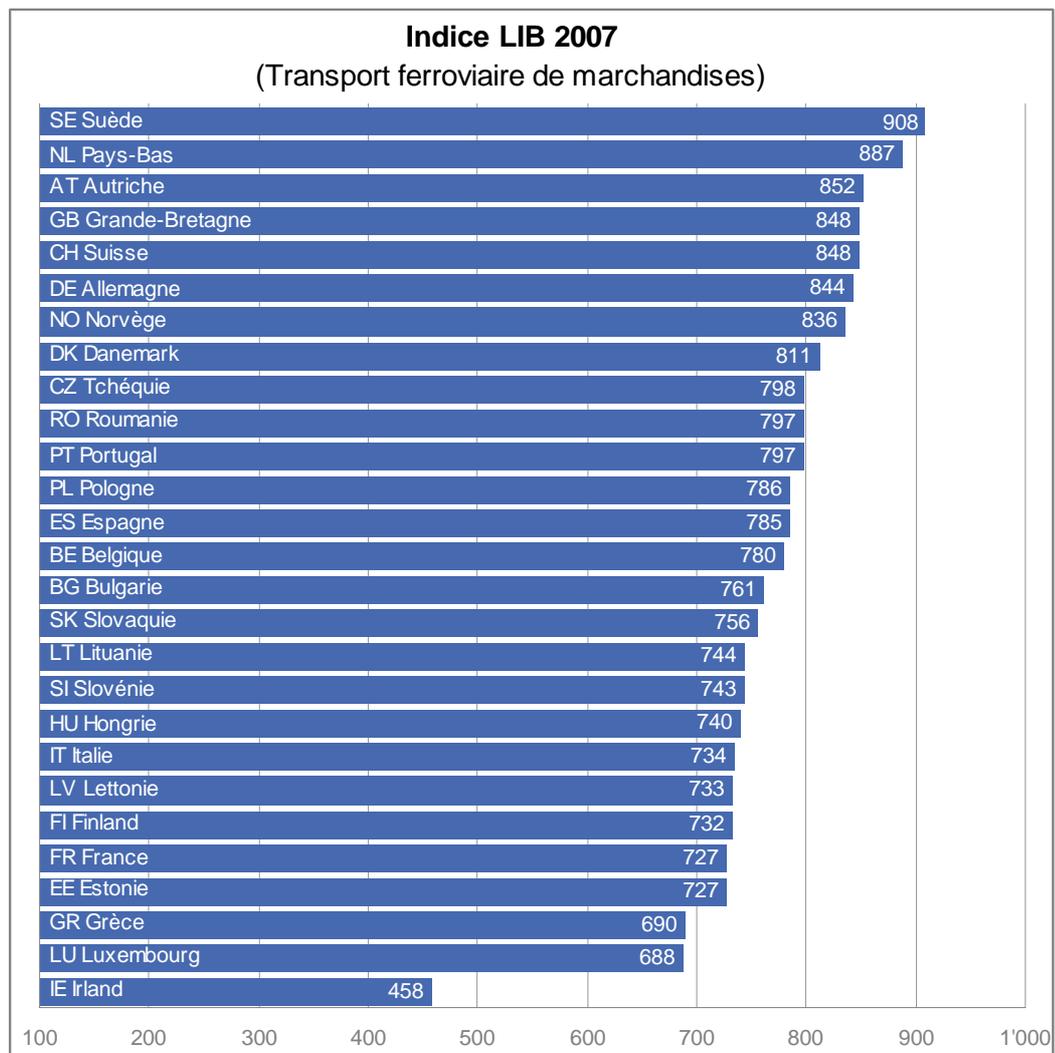
**L'Open Access** garanti légalement pour les **entreprises domestiques** de fret ferroviaire existe maintenant **dans tous les pays** étudiés. La situation est cependant tout autre pour les EF étrangères. Même si le droit communautaire

<sup>6</sup> Part du trafic en personnes-kilomètres.

<sup>7</sup> Ce qui signifie que 50 pour cent des pays ont obtenu 780 points ou plus sur 1.000.

prévoit le libre accès à toutes les EF dans le secteur du fret ferroviaire depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, six pays, à savoir l'Espagne, la Finlande, l'Italie, le Portugal, la Suède et la Slovénie, n'accordent toujours que sous certaines restrictions le libre accès à leur infrastructure aux entreprises de fret ferroviaire étrangères.

- *Open Access* uniquement sur la base de la réciprocité en Espagne, au Portugal et en Suède ;
- *Open Access* sans cabotage en Finlande et en Italie ;
- *Open Access* sans cabotage uniquement sur la base de la réciprocité en Slovénie.



En Europe, le **marché du fret ferroviaire** est dominé par des **entreprises opérant à l'international**. Il s'agit d'une part de filiales des opérateurs historiques (*incumbents*), de l'autre d'EF tierces opérant dans plusieurs pays et avant tout positionnées sur des niches de marché lucratives (*cherry picking*).

Par ailleurs, le marché du fret ferroviaire se trouve actuellement dans une **phase de consolidation**. Ainsi a-t-on assisté à une vague de fusions et d'acquisitions internationales durant les dernières années dans ce secteur. La filiale de la *Deutsche Bahn*, *Railion*, en est un bon exemple : l'entreprise est constituée des secteurs Cargo des opérateurs historiques d'Allemagne, des Pays-Bas et du Danemark. En 2005, une troisième société ferroviaire locale a été achetée en Italie, notamment pour éviter les processus d'autorisation complexes dans ce pays. En 2007, l'entreprise a déclaré l'acquisition de la société britannique *EWS* et de la société espagnole *Transfesa* aux autorités compétentes pour approbation. *Railion* dispose en outre de participations dans les entreprises suisses *BLS Cargo AG* et *Brunner Railway Services* ainsi que dans la société allemande *Lokomotion GmbH* dont l'entreprise italienne *Railtraction* (filiale de la société de l'autoroute du Brenner) aussi dispose de participations. Grâce à ses acquisitions et à sa croissance organique, la *Deutsche Bahn AG* s'affirme comme un acteur mondial (*global player*), à côté de *Nippon Express*, *Deutsche Post AG*, *Kühne & Nagel* et d'autres dans le secteur de la logistique. Au nombre des sociétés ayant acquis d'importantes participations dans d'autres EF, on compte aussi la société italienne *Trenitalia*, qui détient 51 pour cent des actions de *TX Logistik AG*. La société suédoise *Green Cargo* possède 45 pour cent des actions de *CargoNet*, filiale fret de l'opérateur historique (*incumbent*) norvégien *NSB*.

Les nouvelles technologies, l'interopérabilité<sup>8</sup>, l'optimisation de l'efficacité et l'orientation client, tels sont les **principaux défis qui se posent aux entreprises de fret ferroviaires**, face à l'accroissement de la concurrence et aux faibles marges dans les activités logistiques. Si les nouvelles EF tierces peuvent se concentrer sur les niches de marché et font preuve d'une grande flexibilité en raison de leur taille, s'adapter à la **nouvelle donne** relève du défi pour les opérateurs historiques (*incumbents*). Ce défi, de nombreux pays du premier groupe (*Advanced*) sont parvenus à le relever avec succès. Ainsi, *Railion Deutschland AG* a réalisé un bénéfice opérationnel de 226 millions d'euros en 2006, alors que celui de l'entreprise suédoise *Green Cargo* s'élevait à 27 millions d'euros pour la même année. Par contre, les EF des pays du dernier groupe (*Delayed*) connaissent pour certains des problèmes de rentabilité considérables. *Fret SNCF* a, par exemple, accusé des pertes opérationnelles de 260 millions d'euros et le pôle fret ferroviaire de la société luxembourgeoise *CFL* est également déficitaire. Créée depuis octobre 2006 seulement (le groupe mixte

<sup>8</sup> Certaines initiatives de l'UE doivent améliorer la capacité des terminaux de marchandises et l'interopérabilité des corridors internationaux en vue de maîtriser les volumes de transport escomptés, cf. p.ex. le projet CREAM (cf. <http://www.cream-project.eu/home/index.php>).

*ArcelorMittal* détient 33,3 pour cent des actions), *CFL Cargo AG* n'a pas encore publié de chiffres exacts, mais son volume de transport a baissé de plus de 31 pour cent de 2004 à 2005. Cependant, un tournant s'esquisse chez *Fret SNCF* puisqu'au premier semestre 2007 les pertes étaient en baisse par rapport à la même période de l'exercice précédent : au premier semestre 2006, les pertes opérationnelles se chiffraient à 141 millions d'euros contre 102 millions d'euros au premier semestre 2007. La majorité des opérateurs historiques (*incumbents*) du groupe central n'affichent pas encore des chiffres noirs. En dépit d'une hausse de 13 pour cent des services de transport au premier semestre 2007, *CFF Cargo SA* enregistre un déficit équivalent à celui de la période de référence de l'exercice précédent. En 2006, les pertes opérationnelles se chiffraient à environ 23 millions d'euros (37,2 millions de francs suisses).

Bien que le fret ferroviaire ne soit toujours pas rentable dans de nombreux pays, le **transport de marchandises sur rail a gagné en importance** durant les dernières années. Le marché semble aussi devenir intéressant pour les investisseurs financiers internationaux. A preuve, l'investisseur financier américain Warren Buffet ainsi que le fondateur de Microsoft, Bill Gates, ont récemment acquis des participations dans des entreprises de transport ferroviaire aux Etats-Unis et au Canada.

## 2.4. Résultats de l'Indice LIB du trafic voyageurs

L'**indice de libéralisation du trafic voyageurs** est calculé en pondérant de zéro toutes les questions concernant spécifiquement le fret ferroviaire. Les pondérations non spécifiquement liées à un type de transport demeurent toutes inchangées et sont prises en compte dans la même proportion que dans l'*Indice* intégral de *libéralisation du secteur ferroviaire*.

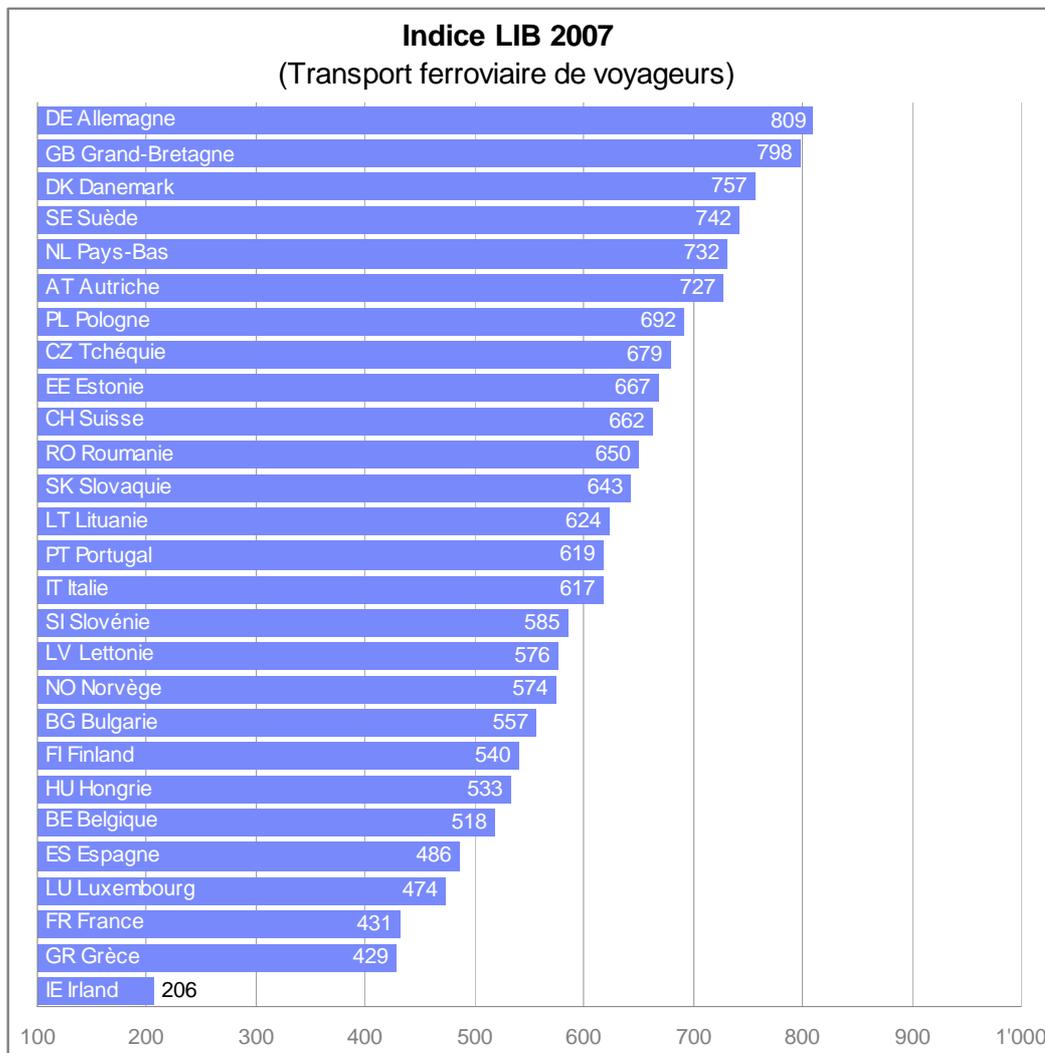
Dans l'*Indice de libéralisation du trafic voyageurs*, l'**écart standard** est sensiblement **plus élevé** (facteur 1,5) que dans l'*Indice de libéralisation du fret ferroviaire*<sup>9</sup>, la fourchette entre le score minimum et le score maximum est plus large et parallèlement, le nombre total de points atteint par tous les pays est nettement moins élevé que dans l'indice du fret ferroviaire. Par ailleurs, dans tous les pays, les valeurs de l'Indice LIB du fret ferroviaire sont **en moyenne supérieures de 166 points** à celles de l'Indice LIB du trafic voyageurs. Ceci montre que la libéralisation est dans l'ensemble beaucoup moins avancée dans le secteur du trafic voyageurs que dans celui du fret ferroviaire. Ces chiffres prouvent également qu'il existe de grandes disparités dans l'état d'avancement de la libéralisation d'un pays à l'autre.

Contrairement à l'*Indice de libéralisation du secteur ferroviaire* et à l'*Indice de libéralisation du fret ferroviaire*, on distingue dans l'*Indice de libéralisation du*

<sup>9</sup> L'écart standard dans le trafic marchandises est de 85 points, dans le trafic voyageurs de 131 points.

trafic voyageurs quatre degrés (groupes) de libéralisation et non trois. Avec 206 points, un pays (**l'Irlande**) se trouve encore dans le groupe **Pending Departure** (100 à 299 points). Le groupe de tête *Advanced* ne comprend toutefois lui aussi qu'un seul pays (l'Allemagne, avec 809 points). 14 pays se trouvent dans le groupe *On Schedule* et onze dans le groupe *Delayed*.

L'**Allemagne** est le **seul pays** à totaliser plus de 800 points tant dans l'*Indice de libéralisation du trafic voyageurs* que dans l'*Indice de libéralisation du fret ferroviaire* et à figurer ainsi dans le **groupe Advanced** pour les deux catégories de transport.



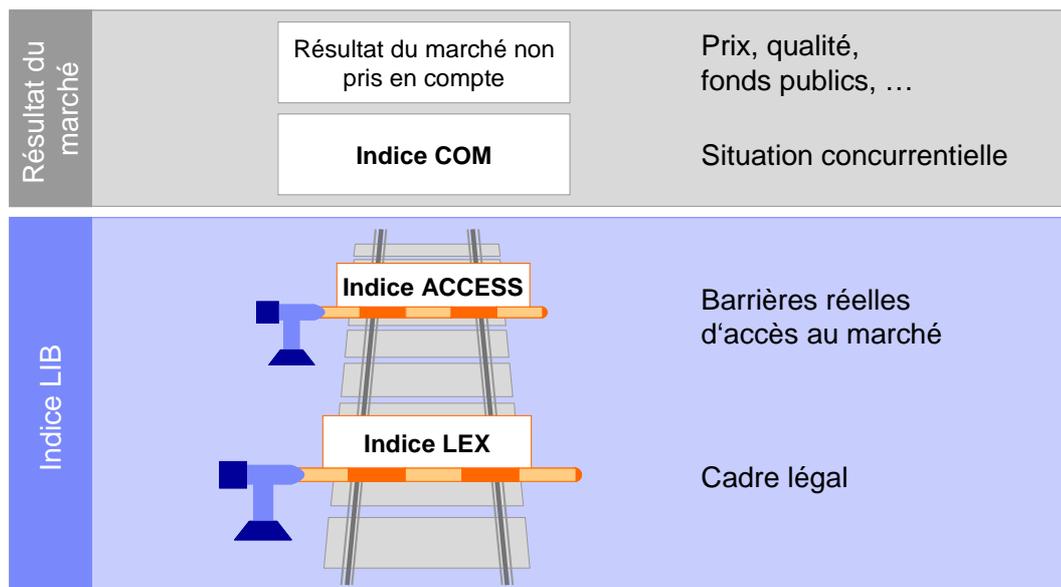
### 3. Structure de l'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire 2007

L'Indice LIB 2007 est composé des **indices partiels LEX et ACCESS**. L'**Indice COM** n'est pas pris en compte dans l'indice d'ensemble. Il n'en constitue pas moins un élément important de l'étude, en tant que « test de marché ». Les contenus des indices partiels se résument comme suit :

#### Contenus clés des indices partiels Indice LIB et Indice COM

Indice LEX : ( <i>law in the books</i> )	Indice ACCESS : ( <i>law in action</i> )	Indice COM :
<ul style="list-style-type: none"> <li>Quelles sont les conditions légales d'entrée sur le marché et en quoi les organismes de régulation soutiennent-elles les EF tierces ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comment se présentent les possibilités et les barrières réelles d'accès au marché dans la perspective des EF tierces ?</li> <li>Quels sont les marchés accessibles en pratique et quelles sont les procédures d'allocation des contrats utilisées ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quelle est la dynamique de la concurrence sur le marché du transport ferroviaire et comment évolue le partage modal (<i>modal split</i>) du rail ?</li> </ul>

#### Structure de l'Indice de libéralisation du secteur ferroviaire



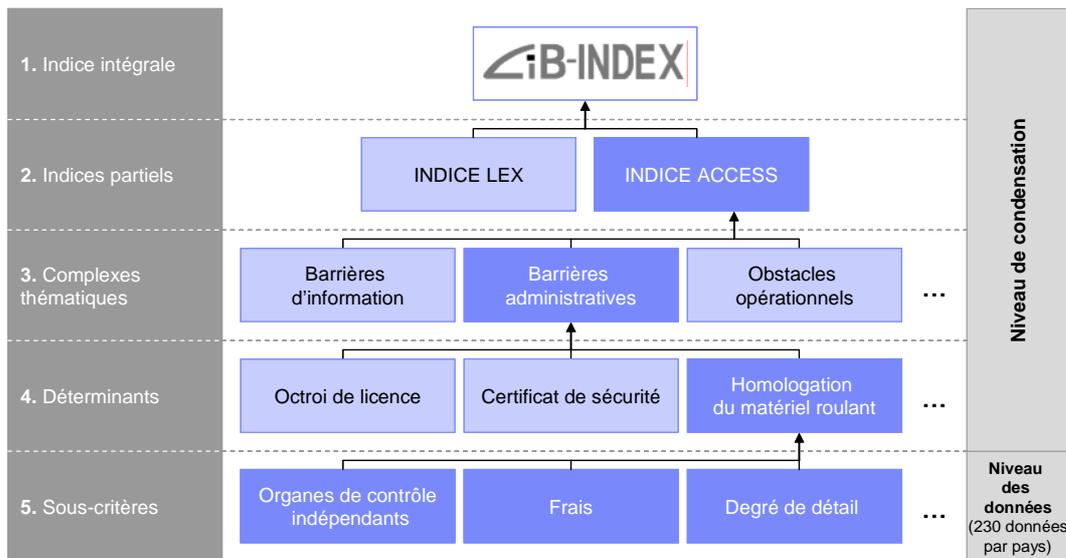
Tel qu'indiqué ci dessus, le résultat escompté ne constitue pas la mesure

absolue de la libéralisation mais son **degré relatif** dans les différents pays.

Chacun des indices partiels se compose de plusieurs complexes thématiques. Ceux-ci contiennent quant à eux des déterminants, eux-mêmes subdivisés en sous-critères. De ces déterminants et sous-critères dépendent les questions qui sont posées lors de l'enquête. L'Indice LIB comprend donc cinq niveaux :

- 1<sup>er</sup> niveau : Indice LIB
- 2<sup>e</sup> niveau : Indices partiels (LEX et ACCESS)
- 3<sup>e</sup> niveau : Complexes thématiques (I, II, III, ...)
- 4<sup>e</sup> niveau : Déterminants (1,2,3,..)
- 5<sup>e</sup> niveau : Sous-critères (A, B, C,...)

**Niveaux de condensation de l'Indice LIB**



Pour chacun des pays, 230 données (soit 6 210 au total) ont été relevées, analysées, vérifiées, condensées et, le cas échéant, différenciées selon qu'elles se rapportaient à des valeurs empiriques ou à des prescriptions légales, au transport de voyageurs (à finalité de service public ou à finalité purement commerciale) ou au transport de marchandises. **Les déterminants retenus garantissent la comparabilité des données entre les pays.** Seulement 1,71 pour cent des questions n'ont pas obtenu de réponses qualifiées. Les données ont été collectées au moyen d'interviews et de questionnaires, entre autres auprès des organismes de régulation, des ministères des transports, de la Commission européenne, des EF tierces, des fabricants de matériel roulant, des opérateurs historiques (*incumbents*) et des gérants d'infrastructure, avant d'être vérifiées. Plusieurs sources ont été consultées dans chaque pays pour procéder

à la vérification. Par ailleurs, dans un souci de parfaite transparence, les réponses, les sources, le champ de réponses et les différentes pondérations ont été divulguées.

Les indices partiels tout comme les complexes thématiques, les déterminants et les sous-critères sont **pondérés en fonction de leur importance**. Le classement des pondérations est opéré sur la base des coûts financiers de l'entrée sur le marché, obtenus à partir des questions correspondantes, et est garanti par des sondages d'experts, des comparaisons de paires et des contrôles de plausibilité. Ainsi, dans le cadre de la Conférence sur les chemins de fer organisée en mars 2007 à Berlin, des experts (directeurs d'EF, directeurs de sociétés d'infrastructure, responsables d'organismes de régulation ferroviaire et responsables dans l'industrie du matériel roulant) ont été interrogés au sujet de la pondération accordée aux différents complexes thématiques et indices partiels. Les résultats du sondage **ont confirmé les pondérations choisies**. En d'autres termes, plus la pondération d'un déterminant est élevée, plus celui-ci est important pour l'entrée sur le marché.

La **continuité par rapport aux pondérations de l'Indice LIB 2004** revêt ici une importance particulière aux fins de comparabilité. Les questionnaires détaillés concernant les indices partiels LEX, ACCESS et COM, les pondérations des questions correspondantes ainsi que les champs de réponse peuvent être consultés dans les annexes suivantes :

- Annexe I : Questionnaire de l'Indice LEX
- Annexe II : Questionnaire de l'Indice ACCESS
- Annexe III : Questionnaire de l'Indice COM
- Annexe IV : Pondérations et champs de réponse

## 4. Glossaire

Transport à finalité de service public	Transport ferroviaire relevant d'un contrat de service public. Dans le cadre des obligations de service public dans les transports, les pouvoirs publics versent généralement des fonds publics pour l'exploitation des services de transport ferroviaire ou des compensations pour les éventuelles pertes résultant de ces services.
EF tierces	Entreprise de transport ferroviaire nouvellement entrée sur le marché ferroviaire dans le sillage de la libéralisation, qui offre des services de transport ferroviaire (la plupart du temps à côté de l'opérateur historique ( <i>incumbent</i> )).
Transport à finalité purement commerciale	Services de transport ferroviaire exploités par une EF en propre régie et sans fonds publics.
EF	Entreprise de transport ferroviaire : entreprise qui fournit des services de transport ferroviaire.
Opérateur historique ( <i>incumbent</i> )	(Ancienne) entreprise publique ayant une position de monopole sur le marché avant la libéralisation.
<i>Open Access</i>	Accès au marché ferroviaire national pour les EF, en l'absence de restrictions découlant des droits d'entreprises individuelles.

## 5. Contact IBM

En cas de questions, de suggestions ou de commentaires éventuels, veuillez vous adresser aux collaborateurs d'IBM suivants :

### **Dr. Götz Volkenandt**

Industry Leader Travel & Transport / Northeast Europe

IBM Global Business Services

Téléphone +49 (0)30 7203 4207

Fax +49 (0)30 7203 4206

Tél. portable +49 (0)170 331 0 441

E-mail [goetz.volkenandt@de.ibm.com](mailto:goetz.volkenandt@de.ibm.com)

IBM Allemagne GmbH

Nahmitzer Damm 12

D-12277 Berlin

### **Alexander Auner**

Senior Managing Consultant / Strategy & Change

IBM Global Business Services

Téléphone +41 (0)58 333 5905

Fax +41 (0)86 079 470 6937

Tél. portable +41 (0)79 470 69 37

E-mail [alexander.auner@ch.ibm.com](mailto:alexander.auner@ch.ibm.com)

IBM Suisse

Vulkanstrasse 106

CH-8048 Zurich

